



COMMISSION
EUROPÉENNE

Bruxelles, le 13.7.2023
COM(2023) 451 final

2023/0284 (COD)

Proposition de

RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

relatif, d'une part, aux exigences en matière de circularité applicables à la conception des véhicules et, d'autre part, à la gestion des véhicules hors d'usage, modifiant les règlements (UE) 2018/858 et 2019/1020 et abrogeant les directives 2000/53/CE et 2005/64/CE

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

{SEC(2023) 292 final} - {SWD(2023) 255 final} - {SWD(2023) 256 final} -
{SWD(2023) 257 final}

EXPOSÉ DES MOTIFS

1. CONTEXTE DE LA PROPOSITION

• Justification et objectifs de la proposition

Le pacte vert pour l'Europe est la stratégie de croissance de l'Europe, qui vise à garantir d'ici à 2050 une économie neutre pour le climat, propre et circulaire, dans laquelle la gestion des ressources est optimisée et la pollution réduite au minimum. Le plan d'action en faveur de l'économie circulaire¹ et la nouvelle stratégie industrielle pour l'Europe² établissent la feuille de route à suivre pour que l'industrie européenne atteigne les objectifs du pacte vert. Le plan d'action prévoit l'engagement de revoir la législation relative aux véhicules hors d'usage (ci-après les «VHU») «en vue de promouvoir des modèles d'entreprise plus favorables à l'économie circulaire en reliant les questions de conception au traitement en fin de vie, d'examiner la possibilité d'adopter des règles relatives au contenu recyclé obligatoire pour certains matériaux utilisés dans les composants et d'améliorer l'efficacité du recyclage». Le plan d'action de l'UE intitulé «Vers une pollution zéro dans l'air, l'eau et les sols»³ a également souligné la nécessité pour la Commission de proposer de nouvelles mesures en ce qui concerne l'empreinte environnementale externe de l'Union liée à l'exportation de VHU et de véhicules d'occasion.

Le Conseil européen⁴ et le Parlement européen⁵ ont tous deux reconnu l'importance de cette initiative. Dans la communication accompagnant la proposition de règlement européen sur les matières premières critiques⁶, la Commission a également souligné l'importance du secteur automobile en ce qui concerne l'approvisionnement durable en matières premières critiques et l'accroissement de l'autonomie stratégique de l'Union.

La production de véhicules est l'une des industries consommant le plus de ressources. Le secteur automobile européen est à l'origine de 19 % de la demande à laquelle doit répondre l'industrie sidérurgique de l'Union (plus de 7 millions de tonnes par an), de 10 % de la consommation totale de matières plastiques (6 millions de tonnes par an), d'une part considérable de la demande d'aluminium (42 % pour l'ensemble des équipements de transport, environ 2 millions de tonnes par an), de cuivre (6 % pour les pièces automobiles), de caoutchouc (65 % de la production d'articles en caoutchouc) et de verre (1,5 million de tonnes de verre plat produites dans l'Union).

Avec la transition du secteur automobile vers une mobilité à émissions nulles, l'électronique faisant de plus en plus partie intégrante des véhicules, la demande de cuivre et de matières premières critiques connaîtra une augmentation. Sont notamment concernées les terres rares utilisées dans les aimants permanents des moteurs à entraînement électrique, dont le secteur automobile est l'un des plus gros utilisateurs. Le secteur automobile utilise également des matériaux plus avancés et légers tels que des matières plastiques composites, de l'acier de haute qualité et des alliages d'aluminium.

Il s'ensuit que la production de véhicules peut avoir une empreinte environnementale élevée, due principalement aux émissions de gaz à effet de serre liées à l'énergie requise afin d'extraire et de transformer les matières primaires que sont le charbon et le minerai de fer

¹ https://environment.ec.europa.eu/strategy/circular-economy-action-plan_fr.

² https://commission.europa.eu/strategy-and-policy/priorities-2019-2024/european-green-deal/industry-and-green-deal_fr.

³ https://environment.ec.europa.eu/strategy/zero-pollution-action-plan_fr.

⁴ <https://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-13852-2020-INIT/fr/pdf>.

⁵ https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-9-2021-0040_FR.html.

⁶ COM(2023) 165 final.

(pour l'acier), la bauxite (pour l'aluminium) et le cuivre et le pétrole (pour les matières plastiques). En outre, le fait que des matériaux sophistiqués et composites sont de plus en plus souvent utilisés pose des problèmes particuliers pour le démontage, la réutilisation et le recyclage des véhicules hors d'usage.

Dans ce contexte, l'objectif de la présente proposition est de faciliter la transition du secteur automobile vers l'économie circulaire, d'un bout à l'autre du cycle de vie des véhicules, depuis la conception jusqu'au traitement final en fin de vie. La proposition est fondée sur une évaluation de la législation actuelle, qui se compose de deux directives: la directive 2000/53/CE relative aux véhicules hors d'usage (ci-après la «directive VHU»)⁷ et la directive 2005/64/CE concernant la réception par type des véhicules à moteur au regard des possibilités de leur réutilisation, de leur recyclage et de leur valorisation (ci-après la «directive relative à la réception par type RRV»)⁸.

La directive VHU a été adoptée en 2000 et a représenté le premier cadre harmonisé de l'Union visant à garantir que les véhicules arrivant en fin de vie et considérés comme des déchets soient traités d'une manière écologiquement rationnelle. Cette directive établit des dispositions relatives à la collecte et à la dépollution des VHU, limite les substances dangereuses dans les véhicules neufs et fixe des objectifs en matière de réutilisation et de recyclage (85 %) et en matière de réutilisation et de valorisation (95 %), sur la base du poids moyen des VHU par véhicule et par an. Depuis son adoption, cette législation n'a pas été modifiée de façon substantielle.

Lors de la révision de la directive-cadre relative aux déchets en 2018, les colégislateurs ont convenu⁹ qu'«[a]u plus tard le 31 décembre 2020, la Commission réexamine la [...] directive [VHU] et, à cet effet, présente un rapport au Parlement européen et au Conseil, accompagné, le cas échéant, d'une proposition législative». La Commission a indiqué que le processus de révision de la directive VHU devrait être axé sur la faisabilité d'objectifs de recyclage pour certains matériaux et sur le problème de la «localisation inconnue» des véhicules hors d'usage.

La directive relative à la réception par type RRV, adoptée en 2005, établit un lien très étroit entre les dispositions de la directive VHU et les dispositions en matière de conception relatives à la réutilisabilité, à la recyclabilité et à la valorisabilité qui régissent la réception par type des véhicules. En particulier, cette directive prévoit que les véhicules doivent être conçus de manière à être recyclables/réutilisables à 85 % et réutilisables/valorisables à 95 %, et la directive VHU fixe les mêmes objectifs pour les États membres en ce qui concerne la réutilisabilité, la valorisabilité et la recyclabilité des véhicules. La directive relative à la réception par type RRV fait partie du cadre régissant la réception par type¹⁰, en vertu duquel les nouveaux types de véhicules font l'objet d'essais et d'une réception par type avant d'être mis sur le marché de l'Union, pour autant qu'ils satisfassent à un ensemble d'exigences techniques.

Le règlement proposé abroge tant la directive relative à la réception par type RRV que la directive VHU et les remplace par un instrument juridique unique. Son objectif général

⁷ Directive 2000/53/CE du Parlement européen et du Conseil du 18 septembre 2000 relative aux véhicules hors d'usage.

⁸ Directive 2005/64/CE du Parlement européen et du Conseil du 26 octobre 2005 concernant la réception par type des véhicules à moteur au regard des possibilités de leur réutilisation, de leur recyclage et de leur valorisation.

⁹ Voir article 10 *bis* de la directive (UE) 2018/849 (JO L 150 du 30.5.2018, p. 93).

¹⁰ Règlement (UE) 2018/858 relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules à moteur et de leurs remorques, ainsi que des systèmes, composants et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules.

consiste à moderniser la législation existante de l'Union et à améliorer le fonctionnement du marché unique de l'Union, tout en réduisant les incidences négatives sur l'environnement liées à la conception, à la production, à la durée de vie utile et au traitement en fin de vie des véhicules et en contribuant à la durabilité des secteurs de l'automobile et du recyclage.

Il s'agit d'une initiative relevant du programme pour une réglementation affûtée et performante (REFIT).

- **Cohérence avec les dispositions existantes dans le domaine d'action**

Avant toute chose, le règlement proposé s'inscrit dans la législation globale de l'Union relative à la réception par type des véhicules à moteur, qui vise à faciliter la libre circulation des produits automobiles dans le marché unique en établissant des exigences communes devant permettre de réaliser les objectifs en matière d'environnement, de performance énergétique et de sécurité. Le règlement (UE) 2018/858¹¹ établit le cadre procédural central pour ce qui est des exigences applicables à la réception et à la surveillance du marché des véhicules à moteur. Il fixe les règles régissant la conformité des types de véhicules avec les exigences de plusieurs actes législatifs, qui sont énumérés dans les annexes dudit règlement. Le règlement proposé établit des exigences concernant tant la conception circulaire que la production des véhicules à moteur; il sera inclus dans les annexes susmentionnées, de façon à ce que ces exigences soient contrôlées et mises en œuvre dans le cadre de la procédure de réception par type¹².

Le règlement proposé complète les récentes propositions législatives de la Commission visant à améliorer l'écoconception des produits et à garantir la gestion durable des déchets et s'inscrit dans leur droit fil.

Citons par exemple la proposition de nouveau règlement sur les batteries¹³, qui couvre les batteries automobiles et met en place un nouveau régime juridique global couvrant l'ensemble de leur cycle de vie afin de réduire leur empreinte environnementale. Le règlement proposé relatif à la réception par type RRV et aux VHU ne comporte aucune disposition régissant la conception, la production et la fin de vie des batteries. Il couvre les véhicules dans leur ensemble ainsi que leurs pièces et composants (à l'exception des batteries), d'une manière qui complète la proposition de règlement sur les batteries et garantirait une réduction de l'empreinte environnementale globale des véhicules. Il contient également des dispositions visant à faciliter l'extraction des batteries des VHU, afin de garantir leur réutilisation ou leur recyclage conformément au règlement sur les batteries.

Outre le règlement sur les batteries, la Commission a présenté des propositions visant à réduire l'empreinte environnementale d'autres secteurs à forte intensité de ressources (tels que

¹¹ Règlement (UE) 2018/858 du Parlement européen et du Conseil du 30 mai 2018 relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules à moteur et de leurs remorques, ainsi que des systèmes, composants et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules, modifiant les règlements (CE) n° 715/2007 et (CE) n° 595/2009 et abrogeant la directive 2007/46/CE (JO L 151 du 14.6.2018, p. 1).

¹² Un constructeur peut faire certifier un type de véhicule dans un pays de l'Union et le commercialiser à l'échelle de l'Union sans procéder à des essais supplémentaires. La certification est délivrée par une autorité nationale compétente en matière de réception par type et les essais sont effectués par les services techniques désignés: https://single-market-economy.ec.europa.eu/sectors/automotive-industry/technical-harmonisation/technical-harmonisation-eu_fr.

¹³ Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil relatif aux batteries et aux déchets de batteries, abrogeant la directive 2006/66/CE et modifiant le règlement (UE) 2019/1020 [2020/0353(COD)].

ceux des produits de construction¹⁴ et des textiles¹⁵) et le règlement proposé relatif à la réception par type RRV et aux VHU complète ces initiatives en couvrant le secteur automobile, dans le but de soumettre à des règles communes les constructeurs fabriquant des véhicules qui seront mis sur le marché de l'Union, de faciliter la transition de ce secteur vers une économie circulaire et de renforcer sa durabilité.

Le règlement proposé est également cohérent avec la proposition de règlement relatif à l'écoconception pour des produits durables¹⁶, qui vise à permettre la fixation d'exigences d'information et de performance en matière de durabilité pour un large éventail de produits physiques. Contrairement à ce qui vaut pour d'autres produits, comme indiqué ci-dessus, les exigences concernant la conception circulaire et la production des véhicules à moteur résultent actuellement d'un cadre juridique spécifique applicable aux véhicules, et elles sont établies et mises en œuvre dans le cadre de la procédure de «réception par type». Il s'agit dès lors d'un cadre juridique distinct de celui établi au titre du futur règlement relatif à l'écoconception pour des produits durables. En outre, le règlement relatif à l'écoconception pour des produits durables ne traite pas non plus de la phase de fin de vie des véhicules, laquelle fait l'objet du règlement proposé relatif à la réception par type RRV et aux VHU.

Enfin, le règlement proposé ne traite pas des transferts de véhicules hors d'usage, lesquels sont régis par le règlement sur les transferts de déchets¹⁷. Les VHU sont considérés comme des déchets dangereux et, conformément au règlement sur les transferts de déchets, leur exportation depuis l'Union vers des pays tiers qui ne sont pas membres de l'OCDE est interdite. Les autres dispositions du règlement sur les transferts de déchets s'appliquent également aux autres transferts de VHU, notamment entre États membres de l'Union européenne.

- **Cohérence avec les autres politiques de l'Union**

Il existe également des synergies entre la présente proposition de règlement et d'autres politiques de l'Union, en particulier la politique climatique. La transition du secteur automobile vers l'économie circulaire est essentielle pour que l'UE atteigne les objectifs de neutralité climatique à l'horizon 2050 fixés dans la «loi européenne sur le climat»¹⁸, **en complément de plusieurs autres initiatives relevant du** paquet «Ajustement à l'objectif 55»¹⁹. En outre, l'initiative vient compléter d'autres évolutions législatives récentes visant à transformer l'industrie automobile, telles que la révision récente des normes de CO₂ pour les voitures et les camionnettes²⁰, la proposition de norme Euro 7 sur les émissions des véhicules

¹⁴ Proposition de règlement établissant des conditions harmonisées de commercialisation pour les produits de construction [COM(2022) 144].

¹⁵ https://environment.ec.europa.eu/strategy/textiles-strategy_fr.

¹⁶ Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil établissant un cadre pour la fixation d'exigences en matière d'écoconception applicables aux produits durables et abrogeant la directive 2009/125/CE [COM(2022) 142 final, 2022/0095(COD)].

¹⁷ Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil relatif aux transferts de déchets et modifiant les règlements (UE) n° 1257/2013 et (UE) 2020/1056 [COM(2021) 709 final, 2021/0367(COD)].

¹⁸ https://climate.ec.europa.eu/eu-action/european-green-deal/european-climate-law_fr.

¹⁹ D'autres informations sur ce paquet sont disponibles à l'adresse suivante:

https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/fr/IP_21_3541.

²⁰ Règlement (UE) 2023/851 du Parlement européen et du Conseil du 19 avril 2023 modifiant le règlement (UE) 2019/631 en ce qui concerne le renforcement des normes de performance en matière d'émissions de CO₂ pour les voitures particulières neuves et les véhicules utilitaires légers neufs conformément à l'ambition accrue de l'Union en matière de climat (JO L 110 du 25.4.2023, p. 5).

à moteur neufs²¹ et la révision en cours des trois directives du paquet «contrôle technique»²². De plus, le règlement complète la législation sur les matières premières critiques²³ en ce qu'il introduit des mesures spécifiquement conçues pour atteindre un degré plus élevé de circularité des matières premières critiques utilisées dans les véhicules, notamment par l'extraction, la réutilisation et le recyclage des pièces, composants et matériaux contenant de telles matières premières critiques.

2. BASE JURIDIQUE, PRINCIPE DE SUBSIDIARITÉ ET DE PROPORTIONNALITÉ

• Base juridique

La proposition législative se fonde sur l'article 114 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (TFUE), qui vise à assurer le fonctionnement du marché unique²⁴. Cela est essentiel car la proposition établit des exigences claires et uniformes régissant tant la mise sur le marché de l'Union des véhicules que leur collecte et leur traitement en fin de vie, qui sont nécessaires pour faciliter la transition du secteur vers une économie circulaire. L'article 114 du TFUE constitue la base juridique du cadre réglementaire global régissant la réception par type des véhicules à moteur, en ce compris la directive relative à la réception par type RRV, tandis que la directive VHU se fonde sur une base juridique liée à l'environnement (l'article 192 du TFUE).

La proposition vise à répondre à un certain nombre de problèmes essentiels en rapport avec le marché unique, dont: i) une mise en œuvre inégale de la directive relative à la réception par type RRV et de la directive VHU, leurs dispositions étant sujettes à interprétation, ce qui entraîne des situations différentes pour les opérateurs selon le lieu où ils mettent des véhicules sur le marché et traitent des VHU, ii) un développement insuffisant dans l'Union du marché des matériaux secondaires destinés au secteur automobile, iii) des obstacles au fonctionnement des marchés du recyclage et à l'amélioration des économies d'échelle, iv) le problème persistant des «véhicules disparus» et un manque de clarté au moment de différencier les VHU des véhicules d'occasion en cas d'exportation et v) la nécessité d'un cadre réglementaire stable et pleinement harmonisé pour permettre l'amélioration des performances, y compris les investissements nécessaires, de tous les opérateurs économiques concernés par la production et le traitement en fin de vie des véhicules.

²¹ Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil relatif à la réception par type des véhicules à moteur et de leurs moteurs, ainsi que des systèmes, des composants et des entités techniques distinctes destinés à ces véhicules, en ce qui concerne leurs émissions et la durabilité de leurs batteries (Euro 7).

²² https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/13132-Vehicle-safety-revising-the-EUs-roadworthiness-package_fr.

²³ Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil établissant un cadre visant à garantir un approvisionnement sûr et durable en matières premières critiques et modifiant les règlements (UE) n° 168/2013, (UE) 2018/858, (UE) 2018/1724 et (UE) 2019/1020 [COM(2023) 160 final, 2023/0079(COD)].

²⁴ Il convient de signaler que la présente proposition suit d'autres exemples de propositions législatives présentées récemment par la Commission qui visent à couvrir les exigences de durabilité/circularité applicables à l'ensemble du cycle de vie des produits au moyen d'un acte législatif unique et qui ont pour base juridique l'article 114, à savoir, par exemple, la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil relatif aux batteries et aux déchets de batteries, la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil établissant un cadre pour la fixation d'exigences en matière d'écoconception applicables aux produits durables et la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil relatif aux emballages et aux déchets d'emballages.

Dans le même temps, l'objectif principal de la proposition est d'établir un lien plus étroit entre les exigences en matière de conception des véhicules et les dispositions relatives à la gestion des VHU, afin de permettre ainsi le bon fonctionnement du marché unique. Par conséquent, les exigences en matière de conception des véhicules sont formulées de manière à ce qu'elles constituent concrètement des conditions préalables à la bonne exécution des dispositions relatives à la gestion des VHU. L'appariement de ces exigences se traduit ainsi, par exemple, par des taux de réutilisabilité, de recyclabilité et de valorisabilité, d'une part, et des objectifs de réutilisation, de valorisation et de recyclage, d'autre part, par des exigences concernant les substances présentes dans les véhicules, d'une part, et l'obligation de récupérer les pièces et composants contenant de telles substances avant le broyage des VHU, d'autre part, par des exigences en matière de contenu recyclé, d'une part, et un objectif de recyclage des matières plastiques, d'autre part, et par une conception facilitant l'extraction des pièces, d'une part, et l'obligation d'extraire les pièces avant le broyage des VHU, d'autre part.

L'article 114 du TFUE constitue donc la base juridique appropriée pour la présente proposition, car il permet à des exigences liées à l'environnement de former les éléments essentiels des conditions régissant la réception par type et, dès lors, la mise sur le marché de l'Union des véhicules, ainsi que d'harmoniser les exigences relatives au traitement en fin de vie des véhicules. La raison d'être ou le centre de gravité de la proposition est l'harmonisation des exigences relatives à la mise sur le marché (plus précisément, des exigences relatives à la réception par type des véhicules) et, par conséquent, l'assurance que les véhicules arrivant en fin de vie soient traités d'une manière écologiquement rationnelle et que des matières premières secondaires de qualité puissent être effectivement extraites de ceux-ci. Par conséquent, dans le cas de la présente proposition, l'objectif environnemental n'est pas indépendant, mais il est plutôt le moteur de l'harmonisation des exigences en matière de conception en ce qui concerne la réutilisabilité, la recyclabilité et la valorisabilité des véhicules.

- **Subsidiarité (en cas de compétence non exclusive)**

Pour l'harmonisation et le bon fonctionnement du marché unique de l'Union et afin de permettre une transition en douceur du secteur automobile vers l'économie circulaire, conformément à l'objectif énoncé dans le pacte vert pour l'Europe, il est essentiel de mettre en place un ensemble commun de règles au niveau de l'Union, assorti d'exigences et d'obligations claires pour les États membres et les entreprises. Les objectifs de la révision des règles de l'Union relatives aux véhicules hors d'usage ne peuvent pas être atteints de manière suffisante par une action individuelle des États membres; compte tenu de l'ampleur et des effets des mesures, une action menée au niveau de l'Union serait la plus efficace.

L'harmonisation des exigences permettrait de résoudre les problèmes de mise en œuvre causés par les interprétations divergentes de la législation existante. En l'absence d'une action à l'échelle de l'Union, il existe un risque de fragmentation du marché de l'Union et un risque que les progrès en matière d'économie circulaire dépendent de l'action volontaire des entreprises ou des États membres agissant de manière individuelle.

- **Proportionnalité**

Le principe de proportionnalité se reflète dans la conception de toutes les mesures contenues dans le règlement proposé. Par exemple, ce dernier étend progressivement le champ d'application de la législation existante à de nouveaux véhicules, en prévoyant des périodes de transition pour toutes les nouvelles exigences afin de laisser aux opérateurs économiques le temps de s'adapter aux nouvelles règles.

Une description plus détaillée de l'évaluation de la proportionnalité par rapport à chacune des options stratégiques figure à l'annexe 8 du rapport d'analyse d'impact.

- **Choix de l'instrument**

Le choix d'un règlement est motivé par l'objectif consistant à créer un cadre harmonisé applicable aux phases de conception, de production et de fin de vie des véhicules. Cela garantira la sécurité juridique dont les opérateurs et les autorités des États membres ont besoin. Le règlement simplifiera le paysage réglementaire actuel en consolidant toutes les exigences en un seul acte et contribuera à une intégration renforcée du marché unique de l'Union. Le choix d'un règlement plutôt que d'une directive réduit aussi les coûts administratifs liés à la transposition de l'acte dans la législation nationale et permet d'appliquer plus tôt les nouvelles exigences de l'Union. Le choix d'un règlement concorde avec le cadre réglementaire régissant la réception par type, en vertu duquel les directives sont transformées en règlements en application des mesures adoptées au niveau de l'Union à la suite du scandale des émissions «dieselgate».

3. RÉSULTATS DES ÉVALUATIONS EX POST, DES CONSULTATIONS DES PARTIES PRENANTES ET DES ANALYSES D'IMPACT

- **Évaluations ex post/bilans de qualité de la législation existante**

Il ressort des évaluations de la directive VHU²⁵ et de la directive relative à la réception par type RRV²⁶ que le caractère générique des dispositions de ces directives constitue l'une de leurs principales faiblesses empêchant la transition de l'ensemble de la chaîne d'approvisionnement automobile vers une économie circulaire. Ces faiblesses ont été examinées dans l'avis de la plateforme «Prêts pour l'avenir» (Fit for Future)²⁷. Les problèmes suivants ont ainsi été recensés comme entravant le fonctionnement du marché unique de l'Union et ne garantissant pas le niveau de protection de l'environnement escompté par l'Union:

- la conception et la production des véhicules neufs ne contribuent pas suffisamment aux ambitions du pacte vert pour l'Europe en faveur d'une économie neutre pour le climat, propre et circulaire;
- le traitement des véhicules en fin de vie n'est pas optimal par rapport à son potentiel de contribution à une économie neutre pour le climat, propre et circulaire;
- une quantité importante de véhicules soumis à la directive VHU ne sont pas collectés pour être traités d'une manière écologiquement rationnelle dans l'Union, ce qui peut contribuer à la pollution dans des pays tiers;
- il n'existe aucune approche harmonisée au niveau de l'UE pour la conception, la production et le traitement en fin de vie des véhicules qui ne relèvent actuellement pas du champ d'application de la directive VHU, ce qui se traduit par un potentiel inexploité pour les objectifs en matière d'économie circulaire du pacte vert pour l'Europe.

²⁵ https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/1912-End-of-life-vehicles-evaluating-the-EU-rules_fr.

²⁶ Voir annexe 11 du rapport d'analyse d'impact.

²⁷ <https://cor.europa.eu/fr/our-work/Pages/Fit-for-Future-opinion-on-End-of-life-vehicles-and-3R-type-approval.aspx>.

Pour remédier à ces problèmes, le règlement proposé est axé sur trois aspects principaux: des exigences de circularité pour la réception par type des véhicules, la gestion des véhicules hors d'usage et l'exportation des véhicules d'occasion.

- **Consultations des parties prenantes**

Les parties prenantes ont été consultées à plusieurs reprises tout au long des processus d'évaluation et d'analyse d'impact. Ces consultations, en particulier les consultations publiques ouvertes, les consultations ciblées, les ateliers avec les parties prenantes²⁸ et les réunions bilatérales, ont servi de base au règlement proposé.

Les parties prenantes et les États membres se sont globalement accordés sur les principales conclusions de l'évaluation de la directive VHU et sur la nécessité de réviser sur cette base les règles de l'Union relatives aux véhicules hors d'usage.

De nombreuses parties prenantes du secteur de la construction automobile ont souligné qu'elles avaient déjà commencé à intégrer les principes de circularité dans leurs pratiques et que seules des modifications minimales étaient nécessaires pour améliorer la mise en œuvre de la législation actuelle. Dès lors, selon elles, il ne serait pas nécessaire de fusionner la directive VHU et la directive relative à la réception par type RRV. D'autres constructeurs se sont dits favorables à des mesures visant à adapter la conception en vue du recyclage dans la nouvelle législation afin de garantir des conditions égales et d'améliorer la transparence. Les secteurs du démontage et du recyclage, composés principalement de PME, ont appelé à adopter une législation plus ambitieuse en matière de conception facilitant le démontage/le recyclage et en matière de partage d'informations de la part des constructeurs. Les ONG environnementales, les autorités de gestion des déchets et les pouvoirs publics se sont unanimement prononcés en faveur d'une approche globale fondée sur le cycle de vie et de l'intégration de mesures de circularité dès la conception.

Bien que les secteurs du recyclage et du démontage et les organisations de la société civile aient été largement favorables à la fixation d'objectifs en matière de contenu recyclé dans les véhicules neufs, le secteur automobile était partagé au sujet de la fixation d'objectifs concernant les matières plastiques. Il s'est dit préoccupé par la possibilité d'une insuffisance de l'approvisionnement nécessaire et a plaidé en faveur du recyclage chimique (comme l'industrie du plastique). L'industrie sidérurgique a fait part de son opposition à un objectif de contenu recyclé pour l'acier dans les véhicules neufs.

En ce qui concerne le traitement des véhicules hors d'usage, les parties prenantes se sont dites favorables à des mesures visant à améliorer et renforcer la qualité des matériaux récupérés dans les VHU afin de favoriser la réutilisation des pièces et des composants de rechange, ainsi qu'un recyclage de qualité desdits matériaux. Toutefois, le secteur de la gestion des déchets a fait part de préoccupations quant à l'augmentation des coûts qui pourrait résulter de nouvelles mesures régissant le traitement des véhicules hors d'usage et de leurs déchets.

²⁸

Une consultation publique a été organisée au cours de l'évaluation de la directive. (https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/1912-End-of-life-vehicles-evaluating-the-EU-rules_fr). Une analyse d'impact initiale a été publiée le 15 octobre 2020 pour recueillir l'avis du grand public puis, au cours de l'analyse d'impact, une consultation publique ouverte de 14 semaines a été organisée entre le 20 juillet 2021 et le 26 octobre 2021 (https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/12633-End-of-life-vehicles-revision-of-EU-rules/public-consultation_fr).

Dans l'ensemble, les parties prenantes ont fermement soutenu l'adoption de mesures ambitieuses pour s'attaquer au problème persistant des «véhicules disparus». Elles se sont également déclarées favorables à des exigences plus strictes en matière d'exportation des véhicules d'occasion, afin d'éviter l'exportation hors de l'Union des véhicules d'occasion qui ne sont pas conformes aux exigences de contrôle technique, qui génèrent de la pollution atmosphérique et qui présentent des risques pour la sécurité routière.

Les constructeurs automobiles étaient d'avis que le secteur du démontage était déjà autosuffisant et qu'il n'était pas nécessaire de compenser le coût du traitement par la mise en place de régimes de responsabilité élargie des producteurs. Ils ont souligné que, si de tels régimes étaient mis en place, il importait que les constructeurs automobiles aient le droit d'exercer individuellement leur responsabilité. Les secteurs du démontage, du broyage et du recyclage ont demandé que soit renforcée la responsabilité financière de l'industrie automobile afin de couvrir les coûts supplémentaires liés à l'amélioration de la qualité, en mettant en place des garanties pour protéger leur indépendance dans les régimes.

La majorité des parties prenantes, dont des ONG environnementales, des pouvoirs publics et des opérateurs de gestion des déchets (principalement des PME), étaient favorables à l'extension du champ d'application réglementaire de la directive VHU à d'autres catégories de véhicules. Les constructeurs automobiles et leurs fournisseurs ont exprimé des points de vue divergents, soulignant qu'il ne serait pas souhaitable d'étendre pleinement le champ d'application à de nouvelles catégories de véhicules à court terme en raison de leurs différences.

• **Obtention et utilisation d'expertise**

Pour étayer l'analyse des différentes options réglementaires, la Commission a eu recours à des consultants externes dans le cadre d'un contrat d'appui²⁹.

Des données probantes ont été extraites des rapports d'évaluation de la directive VHU³⁰ et de l'évaluation ciblée de la directive relative à la réception par type RRV, laquelle a été réalisée parallèlement à l'analyse d'impact et est présentée à l'annexe 11 du rapport d'analyse d'impact.

Le Centre commun de recherche (JRC), le service de la Commission européenne pour la science et la connaissance, a rédigé un rapport technique sur les objectifs relatifs à la teneur en matières plastiques recyclées des voitures particulières neuves³¹ et un rapport sur les matières premières critiques dans le secteur automobile³². Les résultats de ces rapports ont alimenté l'analyse d'impact qui sous-tend la proposition de règlement.

²⁹ Baron, Y.; Kosińska-Terrade, I.; Loew, C.; Köhler, A.; Moch, K.; Sutter, J.; Graulich, K.; Adjei, F.; Mehlhart, G.: *Study to support the impact assessment for the review of Directive 2000/53/EC on End-of-Life Vehicles* [Étude étayant l'analyse d'impact de la révision de la directive 2000/53/CE relative aux véhicules hors d'usage], Oeko-Institut, juin 2023.

³⁰ SWD(2021) 60 final.

³¹ Maury, T., Tazi, N., Torres De Matos, C., Nessi, S., Antonopoulos, I., Pierri, E., Baldassarre, B., Garbarino, E., Gaudillat, P. et Mathieux, F., *Towards recycled plastic content targets in new passenger cars* [Vers des objectifs relatifs à la teneur en matières plastiques recyclées dans les voitures particulières neuves], EUR 31047 EN, Office des publications de l'Union européenne, Luxembourg, 2022, ISBN 978-92-76-51784-9 (en ligne), doi:10.2838/834615 (en ligne), JRC129008.

³² N. Tazi, M. Orefice, C. Marmy, Y. Baron, M. Ljunggren, P. Wäger, F. Mathieux, *Initial analysis of selected measures to improve the circularity of Critical Raw Materials and other materials in passenger cars* [Analyse initiale de certaines mesures destinées à améliorer la circularité des matières premières critiques et d'autres matériaux dans les voitures particulières], EUR 31468 EN, Office des

La proposition tient également compte des suggestions formulées dans l’avis de la plateforme «Prêts pour l’avenir»³³.

Des données probantes supplémentaires, provenant d’études documentaires et d’exercices de collecte de données spécifiques, ont également alimenté le processus et été intégrées dans les activités d’analyse d’impact globales.

- **Analyse d’impact**

La proposition se fonde sur une analyse d’impact, qui est publiée en même temps que la proposition. Conformément aux lignes directrices de la Commission pour une meilleure réglementation, le comité d’examen de la réglementation a émis deux avis sur les projets de rapport d’analyse d’impact, qui portaient essentiellement sur la justification des mesures relatives à l’exportation des véhicules d’occasion, la description des incidences de l’option privilégiée, le choix de certaines mesures concernant le contenu recyclé et les régimes de responsabilité élargie des producteurs, ainsi que sur des questions liées à la méthode suivie dans le rapport. Ces avis ont été pris en considération dans le rapport final de l’analyse d’impact.

L’analyse d’impact a mis en évidence quatre problèmes à résoudre au niveau de l’Union:

1. **la circularité n’est pas suffisamment intégrée dans la conception et la production des véhicules**, ce qui entraîne de fortes dépendances à l’égard des matières premières primaires;
2. **la qualité du traitement des véhicules en fin de vie n’est pas optimale** par rapport à la valeur environnementale et économique plus élevée qu’il est possible de conserver;
3. une quantité importante de «**véhicules disparus**» soumis à la directive VHU ne sont pas collectés pour être traités dans de bonnes conditions environnementales et **un grand nombre de véhicules d’occasion qui ne répondent pas aux exigences de contrôle technique et qui génèrent de la pollution sont exportés depuis l’Union** chaque année;
4. il existe **un potentiel inexploité en matière de circularité des véhicules qui ne relèvent actuellement pas du champ d’application de la directive VHU** pour contribuer aux objectifs du pacte vert pour l’Europe.

En réponse à chacun de ces problèmes, des options stratégiques spécifiques ont été conçues et analysées pour chacun des domaines suivants:

1. **«conception circulaire»:** faire en sorte que la conception et la production soient circulaires;
2. **«utilisation de contenu recyclé»:** augmenter le contenu recyclé des véhicules neufs;
3. **«traitement amélioré»:** améliorer le traitement des VHU;
4. **«collecte plus abondante»:** collecter davantage de VHU dans l’Union et améliorer la qualité des véhicules d’occasion exportés;

publications de l’Union européenne, Luxembourg, 2023, ISBN 978-92-68-01625-1, doi: 10.2760/207541, JRC132821.

³³ <https://cor.europa.eu/fr/our-work/Pages/Fit-for-Future-opinion-on-End-of-life-vehicles-and-3R-type-approval.aspx>.

5. **«responsabilité élargie des producteurs»:** mettre en place les mesures appropriées d'incitation à collecter davantage de VHU et à améliorer le traitement des déchets au moyen des régimes de responsabilité élargie des producteurs;
6. **«couverture de véhicules élargie»:** étendre le champ d'application de la législation à d'autres catégories de véhicules.

Les mesures incluses dans chaque option sont présentées dans le tableau suivant. La dernière colonne indique les mesures qui ont été retenues en tant qu'option privilégiée à la suite de l'analyse d'impact.

Options stratégiques	N°	Mesures	Option privilégiée
OP1 – Conception circulaire	1A	M1 - Veiller à ce que les nouvelles règles en matière de réception par type RRV permettent une mise en œuvre correcte des exigences de circularité pour les nouveaux types de véhicules M2 - Habilitier la Commission à élaborer une méthode affinée pour déterminer la conformité avec les exigences RRV M3 - Fourniture d'informations de base sur le démontage aux opérateurs de traitement des VHU M4a - Déclaration relative aux substances préoccupantes vérifiée par les autorités compétentes en matière de réception par type RRV M5a - Restrictions applicables aux substances en application de la directive VHU révisée	Oui Oui Oui Non Non
	1B	<i>Comprend les mesures M1, M2 et M3 de l'option OP1A.</i> M4b - Déclaration obligatoire relative au contenu recyclé pour les matières plastiques, l'acier et l'aluminium M5b - Restrictions applicables aux substances en application du règlement REACH et d'autres actes législatifs existants M6 - Obligation pour les constructeurs automobiles d'élaborer des stratégies en faveur de la circularité M7 - Exigences de conception applicables aux véhicules neufs pour faciliter l'extraction des composants	Oui Non Oui Oui
	1C	<i>Comprend les mesures M1 à M3, M6 et M7 des options OP1A et OP1B.</i> M4c - Déclaration obligatoire relative au contenu recyclé pour des matériaux autres que les matières plastiques, dont les matières premières critiques, l'acier et l'aluminium M5c - Approche hybride: maintien des restrictions actuelles prévues par la directive VHU et adoption de nouvelles restrictions au titre du règlement REACH (<i>analysées séparément à l'annexe 9</i>) M8 - Établissement d'un passeport numérique de circularité pour les véhicules	Oui Oui Oui
OP2 – Utilisation de contenu recyclé	2A	M9a - Objectifs contraignants en matière de contenu recyclé pour les matières plastiques utilisées dans les véhicules — 6 % pour la teneur en matières plastiques recyclées d'ici à 2031, 10 % d'ici à 2035 au niveau de la flotte, dont 25 % de matériaux recyclés issus de la production en circuit fermé, règles de calcul et de vérification M10a - Habilitier la Commission à fixer un objectif contraignant en matière de contenu recyclé pour l'acier, y compris des règles de calcul et de vérification, sur la base d'une étude de faisabilité spécifique	Non Oui
	2B	M9b - Teneur en matières plastiques recyclées: 25 % en 2031 pour les véhicules ayant nouvellement fait l'objet d'une réception par type uniquement, dont 25 % issus de la production en circuit fermé, règles de calcul et de vérification M10b - Teneur en acier recyclé: 20 % pour les véhicules ayant nouvellement fait l'objet d'une réception par type, règles de calcul et de vérification	Oui Non
	2C	M9c - Teneur en matières plastiques recyclées: 30 % en 2031 pour les véhicules ayant nouvellement fait l'objet d'une réception par type uniquement, dont 25 % issus de la production en circuit fermé, règles de calcul et de	Non

		vérification M10c - Teneur en acier recyclé: 30 % pour les véhicules ayant nouvellement fait l'objet d'une réception par type, dont 15 % issus de la production en circuit fermé, règles de calcul et de vérification M11 - Habilitier la Commission à fixer des objectifs contraignants en matière de contenu recyclé pour d'autres matériaux (alliages d'aluminium, matières premières critiques), étude de faisabilité, règles de calcul et de vérification des niveaux cibles	Non Oui
OP3 – <i>Traitement amélioré</i>	3A	M12 - Aligner la définition du recyclage et la méthode de calcul des taux de recyclage sur d'autres actes législatifs applicables aux déchets M13a - Extraction obligatoire de certaines pièces ou certains composants avant le broyage afin d'encourager leur recyclage ou leur réutilisation, «liste A» M14a - Nouvelle définition du «remanufacturation» et nouvelles exigences de surveillance pour la réutilisation/le remanufacturing M16a - Interdiction de la mise en décharge des résidus de déchets automobiles provenant des opérations de broyage	Oui Oui Oui Oui
	3B	Comprend toutes les mesures de l'option OP3A (mesures cumulatives). M13b - Extraction obligatoire pour une liste plus longue de composants, notamment ceux qui contiennent une concentration élevée de métaux précieux ou de matières premières critiques, «liste B» M14b - Soutien du marché pour l'utilisation de pièces de rechange M15b - Objectifs de recyclage pour les matières plastiques: 30 % M16b - Interdiction du broyage mixte des VHU avec des déchets d'équipements électriques et électroniques et des déchets d'emballages	Oui Oui Oui Oui
	3C	Comprend toutes les mesures des options OP3A et OP3B (mesures cumulatives). M13c - Extraction obligatoire de composants supplémentaires, «liste C» M15c - Verre — recyclage de 70 % en tant que verre d'emballage ou équivalent M16c - Fixation d'exigences concernant les technologies post-broyeur afin d'améliorer la quantité et la qualité des débris métalliques récupérés dans les VHU	Non Non Non
OP4 – <i>Collecte plus abondante</i>	4A	M17a - Rapports des États membres sur les véhicules disparus, l'immatriculation des véhicules, l'importation et l'exportation de véhicules d'occasion, les mesures d'incitation visant à encourager la remise des véhicules à une installation de traitement agréée et les sanctions M18 - Obligation pour les démonteurs et les recycleurs de contrôler les VHU et d'établir des rapports à ce sujet, certificats de destruction M19a - Fixation d'exigences minimales pour les inspections sectorielles et les mesures d'exécution (y compris les lignes directrices non contraignantes des correspondants n° 9)	Non Oui Oui
	4B	M17b - Fixation d'amendes pour le secteur des VHU en cas de vente d'un VHU à des démonteurs illégaux et pour sanctionner les vendeurs (et plateformes électroniques) qui revendent des pièces de rechange (usagées) provenant d'un démontage réalisé dans des installations non autorisées M19b - Définition plus claire des VHU afin de garantir une meilleure distinction entre les véhicules d'occasion et les VHU (lignes directrices contraignantes des correspondants n° 9) M20 - Améliorer les informations figurant dans les registres nationaux des véhicules et les rendre interopérables	Oui Oui Oui
	4C	M19c - Fournir aux autorités douanières ou mettre à leur disposition des informations sur l'identification et le contrôle technique des véhicules (numéro d'identification du véhicule) M21 - Exigences liées au contrôle technique pour l'exportation des véhicules d'occasion	Oui Oui
	4D	Comprend les mesures M17b, M18, M19a à M19c, M20 et M21 des options OP4A, OP4B et OP4C (mesures cumulatives).	Oui
OP5 –	5A	M22 - Obligation pour les États membres de mettre en place des régimes collectifs ou individuels de responsabilité élargie des producteurs, incluant le	Oui

Responsabilité élargie des producteurs		contrôle des coûts de mise en conformité et des obligations financières minimales M23 - Obligations de déclaration pour les producteurs	Oui
	5B	Comprend les mesures M22 et M23 de l'option OP5A (mesures cumulatives). M24 - Modulation harmonisée des redevances liées à la responsabilité élargie des producteurs M25 - Transfert des redevances/garanties liées à la responsabilité élargie des producteurs (responsabilité élargie transfrontière des producteurs)	Oui Oui
	5C	Comprend les mesures M22 à M25 des options OP5A et OP5B (mesures cumulatives). M26 - Création de systèmes nationaux de consigne M27 - Critères harmonisés pour les marchés publics écologiques (facultatif)	Non Non
OP6 – Couverture de véhicules élargie	6A	M28 - Fourniture d'informations aux démonteurs et aux recycleurs	Oui
	6B	Comprend la mesure M28 de l'option OP6A (mesures cumulatives). M30a - Traitement obligatoire dans des installations de traitement agréées des véhicules des catégories L _{3e} à L _{7e} , des camions (N ₂ , N ₃), des autobus (M ₂ , M ₃) et des remorques (O) hors d'usage M30b - Exigences liées au contrôle technique pour l'exportation des camions (N ₂ , N ₃), des autobus (M ₂ , M ₃) et des remorques (O) d'occasion M31b - Exigences minimales en matière de responsabilité élargie des producteurs pour les véhicules des catégories L _{3e} à L _{7e} , les camions (N ₂ , N ₃), les autobus (M ₂ , M ₃) et les remorques (O) hors d'usage M32 - Clause de révision relative à l'extension réglementaire du champ d'application de la réception par type RRV à de nouveaux véhicules	Oui Oui Oui Oui
	6C	Comprend les mesures M28, M30a, M30b et M31b des options OP6A et OP6B (mesures cumulatives). M31c - Application pleine et entière de la responsabilité élargie des producteurs et mesures d'incitation économique avancées M33 - Application pleine et entière des nouvelles exigences relatives à la réception par type RRV et au traitement en fin de vie à d'autres catégories de véhicules	Non Non

Les incidences de chaque option stratégique ont été analysées de manière exhaustive, de même que les incidences conjointes et les synergies entre les options. Il a été tenu compte des incidences sur les petites et moyennes entreprises (PME), qui sont résumées dans une section spécialement consacrée aux PME. Les incidences environnementales, économiques et sociales ont été calculées jusqu'en 2040 et comparées au scénario de référence. La principale année utilisée pour la comparaison est l'année 2035, toutes les mesures à long terme devant avoir pris effet d'ici là.

Le train de mesures privilégié est constitué d'une combinaison des options ci-après.

Conception circulaire. L'option privilégiée comporte des obligations à court terme pour les constructeurs automobiles en vertu desquelles ceux-ci devraient mettre à disposition des informations détaillées et faciles à comprendre sur le démontage et le recyclage, y compris l'utilisation et l'emplacement des matières premières critiques dans les véhicules, ainsi que des informations sur la part de contenu recyclé dans les véhicules neufs. Parmi les actions à moyen terme figurent la révision de la méthode de calcul de la recyclabilité et de la réutilisation des véhicules neufs au stade de la réception par type et l'élaboration d'un passeport «Circularité» pour les véhicules. Dans l'ensemble, ces mesures ancrent les exigences en matière de circularité dans la réception par type des nouveaux types de véhicules.

Contenu recyclé. L'option privilégiée consiste à fixer un niveau d'ambition moyen assorti d'un objectif pour la teneur en matières plastiques recyclées de 25 % d'ici à 2030, dont 25 % seraient issus du traitement en circuit fermé des VHU. Pour l'acier, cette option habilite la

Commission à fixer un objectif pour la teneur en acier recyclé dans les véhicules ayant nouvellement fait l'objet d'une réception par type dans un délai de trois ans à compter de l'entrée en vigueur du règlement, sur la base d'une étude de faisabilité. La possibilité de fixer des objectifs en matière de contenu recyclé pour d'autres matériaux, tels que l'aluminium et les matières premières critiques, sera évaluée à l'avenir, à la lumière de l'évolution de la conception des véhicules automobiles et de la disponibilité des capacités de recyclage.

Traitement amélioré. L'option privilégiée comprend une définition plus stricte du recyclage, une interdiction de mise en décharge pour les fractions de résidus de broyage automobile et un niveau d'ambition moyen en ce qui concerne les obligations d'extraction afin d'améliorer la valorisation des composants essentiels des VHU sans entraîner de coûts disproportionnés pour les opérateurs de traitement. Cela permettra d'accroître la valorisation des matières premières (critiques) et d'améliorer la qualité des fractions de matières plastiques, d'acier et d'aluminium.

Collecte plus abondante. L'option privilégiée est l'option stratégique la plus ambitieuse. Des mesures telles qu'une répartition plus claire des responsabilités pour les certificats de destruction, des critères contraignants pour distinguer les véhicules d'occasion des VHU et de nouvelles dispositions d'exécution augmenteront considérablement le nombre de VHU traités légalement dans l'UE. Serait par ailleurs interdite l'exportation de véhicules qui ne répondent plus aux exigences de contrôle technique, conformément au principe consistant à ne pas causer de préjudice important.

Mise en place de mesures d'incitation à collecter davantage de VHU et améliorer le traitement des déchets. L'option privilégiée consiste en des incitations financières et organisationnelles accompagnant la fixation d'exigences en matière de responsabilité élargie des producteurs afin d'accroître la collecte des VHU et de compenser les coûts de l'amélioration de la qualité du traitement qui ne peuvent pas être compensés par la valeur des matériaux et des composants valorisés.

Couverture de véhicules élargie. L'option privilégiée est une approche par paliers qui vise à intégrer progressivement des véhicules supplémentaires dans le champ d'application des nouvelles règles de l'Union en exigeant des constructeurs qu'ils fournissent des informations sur la composition de leurs véhicules. Elle prévoit aussi un ensemble d'exigences minimales pour le traitement des véhicules des catégories L_{3e} à L_{7e}, des camions, des autobus et des remorques hors d'usage. L'option privilégiée devrait avoir une incidence positive sur l'environnement en réduisant l'empreinte environnementale liée aux exigences en matière de production et de traitement en fin de vie des véhicules.

Les avantages environnementaux globaux se traduiraient par une réduction annuelle de 12,3 millions de tonnes équivalent CO₂ en 2035 (de 10,8 millions de tonnes en 2030 à 14,0 millions de tonnes en 2040), ce qui est essentiel pour la décarbonation de l'industrie automobile. Après monétisation, ces économies de CO₂ représentent 2,8 milliards d'EUR. Ces économies s'expliquent par une meilleure valorisation de 5,4 millions de tonnes de matériaux (matières plastiques, acier, aluminium, cuivre, matières premières critiques), qui seraient recyclés en produits de meilleure qualité ou réutilisés, et par le fait que jusqu'à 3,8 millions de VHU supplémentaires seraient collectés et traités dans l'Union. Un total de 350 tonnes de terres rares utilisées dans les aimants permanents seraient collectées séparément en vue de leur réutilisation et de leur recyclage en 2035 (et 1 500 tonnes en 2040), ce qui contribuerait grandement à la réalisation de l'objectif de l'Union consistant à parvenir à une autonomie stratégique pour les matières premières critiques. L'option privilégiée contribue principalement aux objectifs de développement durable (ODD) concernant les innovations

durables (ODD 9), la consommation et la production responsables (ODD 12) et les actions liées au climat (ODD 13).

Les recettes annuelles totales liées à l'option privilégiée s'élèvent à 5,2 milliards d'EUR en 2035, y compris les 2,8 milliards d'EUR résultant des économies de CO₂ monétisées, pour un coût de 3,3 milliards d'EUR donnant lieu à 1,8 milliard d'EUR de recettes nettes.

Le coût de l'option privilégiée est estimé à 66 EUR par véhicule mis sur le marché en 2035. Selon les estimations, l'option privilégiée permettrait de créer 22 100 emplois supplémentaires, dont 14 200 dans des PME, principalement dans les secteurs du démontage et du recyclage.

En dépit de certains coûts à court terme pour l'industrie automobile de l'Union, l'option privilégiée générera également des économies d'énergie, réduira la dépendance de l'Union à l'égard des matériaux provenant de pays tiers et garantira que la transition vers l'électrification des véhicules suivra des modèles économiques durables et circulaires, autant d'avantages qui contribueront à la compétitivité à long terme du secteur.

L'option privilégiée générera tant des coûts (liés à l'investissement dans de nouvelles technologies) que des recettes (liées à la meilleure valorisation des pièces de rechange et des matériaux recyclés) pour le secteur de la gestion des déchets. Bien que la situation varie d'un État membre à l'autre et d'un opérateur à l'autre en raison des différences entre les technologies utilisées et les coûts de la main-d'œuvre, les changements prévus renforceront et moderniseront considérablement l'industrie du démontage, du broyage et du recyclage dans l'Union.

Les autorités des États membres devraient supporter des coûts limités en ce qui concerne le contrôle et l'exécution de la nouvelle législation. Ces coûts seront principalement dus aux inspections, aux contrôles de l'exportation des VHU et des véhicules d'occasion et à la nécessité d'adapter les systèmes d'immatriculation. En revanche, la numérisation accrue (pour la communication du certificat de destruction, pour l'échange d'informations provenant des registres nationaux d'immatriculation des véhicules en ce qui concerne les exportations de VHU et de véhicules d'occasion et du fait de l'interopérabilité avec le système de guichet unique) augmentera l'efficacité tant pour les autorités chargées de l'exécution de la législation que pour les entreprises et réduira également la charge qui pèse sur celles-ci. Le coût total auquel devraient faire face les pouvoirs publics pour superviser les régimes de responsabilité élargie des producteurs, veiller à la mise en œuvre de la législation et adapter les systèmes nationaux d'immatriculation des véhicules est estimé à quelque 24 millions d'EUR, soit moins de 2 EUR par véhicule.

Les consommateurs pourraient être confrontés à une augmentation des prix des véhicules neufs d'environ 39 EUR par véhicule et à une diminution des prix (de 12 EUR par véhicule) lorsqu'ils vendent des voitures d'occasion, en raison de la baisse des exportations. À l'inverse, les mesures de soutien à la valorisation et à la vente des pièces de rechange usagées devraient se traduire par une baisse des prix d'achat et des coûts de réparation et d'entretien pour les consommateurs, ce qui constitue un avantage.

Les exigences plus poussées en matière de traitement des véhicules hors d'usage pourraient créer des difficultés pour les PME, liées à l'augmentation des coûts de mise en œuvre à court terme et à moyen terme et à la nécessité de s'adapter aux nouvelles technologies de traitement. Dans le même temps, l'augmentation des investissements dans le secteur du recyclage automobile, le soutien au marché de la réutilisation des pièces secondaires et l'accès plus aisé aux informations sur le démontage d'un véhicule stimuleront l'innovation, ouvriront de nouveaux débouchés pour les PME et contribueront à la création de nouveaux emplois

dans le secteur. Les exigences plus strictes en matière de responsabilité élargie des producteurs permettent une compensation des coûts du fait de l'augmentation des taux de collecte et de l'amélioration de la qualité du traitement, ce qui atténuera davantage les incidences sur les PME.

Les coûts récurrents liés à l'approche «un ajout, un retrait» par véhicule sont évalués à 81,8 millions d'EUR, soit 5,45 EUR par véhicule neuf, pour le train de mesures privilégié. L'option privilégiée exploite au maximum le potentiel de la numérisation pour garantir l'application efficace des nouvelles exigences, conformément au principe du «numérique par défaut». Sans numérisation, les incidences sont estimées à 32,2 millions d'EUR, soit une augmentation de 40 %.

- **Réglementation affûtée et simplification**

Le règlement proposé devrait améliorer l'efficacité et l'harmonisation. Il tient compte de la majorité des suggestions formulées dans l'avis de la plateforme «Prêts pour l'avenir»³⁴. Les spécifications des procédures de réception par type des véhicules relatives à la fixation d'exigences claires en matière de circularité rationaliseront les procédures du marché unique pour les constructeurs. Une simplification accrue sera possible grâce à la centralisation des restrictions applicables aux substances chimiques au titre du règlement REACH, le principal acte législatif de l'Union régissant les substances chimiques. En ce qui concerne la gestion des véhicules hors d'usage, l'alignement des définitions du recyclage sur la directive-cadre relative aux déchets harmonisera et facilitera l'interprétation juridique et améliorera la comparabilité des données communiquées. La mise en place de régimes de responsabilité élargie des producteurs spécifiques aux VHU permettra d'éviter les approches inégales entre les États membres. Cela améliorera la transparence et la répartition équitable des responsabilités financières entre les entreprises intervenant dans le traitement des véhicules hors d'usage.

La numérisation contribuera également à l'amélioration de la collecte des VHU et à la résolution du problème des véhicules disparus grâce à l'intégration de la communication numérique dans les installations de traitement agréées et au partage d'informations relatives à l'immatriculation des véhicules entre les États membres. L'interconnexion avec l'environnement de guichet unique de l'UE pour les douanes permettra aux autorités douanières de faire appliquer les nouvelles conditions à l'exportation des véhicules d'occasion. Il sera essentiel d'exploiter le potentiel de la numérisation pour donner aux PME, en particulier aux entreprises de petite taille, souvent familiales, les moyens d'atteindre de nouveaux marchés en leur permettant de se connecter aux plateformes en ligne et aux marchés éloignés, au niveau tant local qu'international. En outre, l'effet d'entraînement résultant de la fixation d'un objectif contraignant concernant la teneur en matières plastiques recyclées devrait stimuler la compétitivité des démonteurs, car ces derniers deviendraient la principale source d'approvisionnement en matériaux secondaires de qualité, fortement demandés. Nous avons tout particulièrement veillé à limiter les obligations de déclaration aux informations strictement nécessaires pour l'évaluation et le contrôle de la mise en œuvre de la législation, en privilégiant les solutions numériques et en laissant une liberté de choix quant aux modalités d'établissement des rapports des opérateurs destinés aux autorités nationales.

- **Droits fondamentaux**

La proposition n'a pas de conséquences pour la protection des droits fondamentaux.

³⁴ Pour de plus amples informations sur les suggestions de l'avis de la plateforme «Prêts pour l'avenir» qui ont été retenues, voir annexes 1 et 5 du rapport d'analyse d'impact.

4. INCIDENCE BUDGÉTAIRE

La mise en œuvre de la proposition nécessitera des ressources humaines et financières pour l'acquisition de services. Certains des besoins en personnel devraient être satisfaits dans le cadre des dotations existantes pour la Commission, bien que certains besoins en personnel externe supplémentaire soient présentés dans la fiche financière législative qui accompagne la présente proposition. Des ressources supplémentaires limitées devraient être nécessaires au niveau de l'Agence européenne des produits chimiques, et celles-ci feront l'objet d'une proposition législative ultérieure couvrant la législation sur les produits chimiques.

La proposition comprend plusieurs articles détaillant les autres axes de travail qui seront nécessaires pour compléter le règlement. Ces axes de travail requerront l'adoption d'actes d'exécution/délégués au cours des 1 à 8 prochaines années.

Les principales tâches techniques sont les suivantes:

- amélioration de la méthode de calcul des taux concernant la recyclabilité, la réutilisabilité et la valorisabilité (taux RRV);
- amélioration de l'évaluation des risques liés aux autres exemptions portant sur des substances dangereuses (soutien de l'ECHA);
- calcul et vérification des règles relatives à la teneur en matières plastiques recyclées, étude de faisabilité pour la fixation d'objectifs en matière de contenu recyclé pour l'acier dans les applications automobiles et étude de faisabilité plus large, incluant une évaluation économique de la fixation d'objectifs en matière de contenu recyclé pour d'autres matériaux et des formats de déclaration (sur la base de l'expertise et des méthodes du JRC, mais pas nécessairement réalisés par le JRC);
- spécification des exigences relatives aux possibilités d'extraction des batteries de véhicule électrique et des moteurs à entraînement électrique, fourniture d'informations générales sur l'extraction d'autres composants pertinents et harmonisation des exigences de la législation sur les matières premières critiques avec le règlement sur les batteries (comme indiqué ci-dessus, sur la base de l'expertise du JRC);
- mise à jour des formats de réception par type et du dossier constructeur à fournir aux autorités compétentes en matière de réception par type;
- élaboration des critères concernant le passeport de circularité des véhicules;
- mise en place de mécanismes de responsabilité élargie transfrontière des producteurs;
- modification des règles de calcul et de vérification de la qualité pour les performances du traitement des véhicules (comme indiqué ci-dessus, sur la base de l'expertise du JRC);
- numérisation: création de registres interopérables des véhicules et de contrôles en temps réel des exportations par l'intermédiaire de l'environnement de guichet unique de l'UE pour les douanes, sur la base, dans un premier temps, d'une exigence de contrôle technique valable et, dans un deuxième temps, d'une évaluation fondée sur les risques (coopération étroite entre la DG ENV, la DG MOVE et la DG TAXUD);
- adoption d'une approche progressive pour étendre les catégories de véhicules couvertes et préparer un réexamen huit ans après l'entrée en vigueur.

Pour mener à bien ces tâches techniques, la Commission aura besoin de personnel supplémentaire, ventilé comme suit:

- 0,5 agent contractuel équivalent temps plein (ETP) en 2024;
- 3,0 agents contractuels ETP en 2025;
- 4,0 agents contractuels ETP en 2026 et 2027, plus 1 expert national détaché ETP.

Dans l'ensemble, les coûts totaux de mise en œuvre, y compris les coûts du personnel de la Commission, sont estimés à 4,346 millions d'EUR, sur la base des dernières grilles de rémunération.

5. AUTRES ÉLÉMENTS

• Plans de mise en œuvre et modalités de suivi, d'évaluation et d'information

La mise en œuvre du règlement proposé fera l'objet d'un suivi au moyen de plusieurs indicateurs, tels que le volume de matériaux recyclés utilisés dans les véhicules neufs, les taux de recyclage de certains matériaux récupérés dans les VHU, les pièces/matériaux/composants extraits avant le broyage, la part de marché des pièces de rechange usagées, le nombre de VHU collectés et traités conformément aux exigences applicables aux VHU et le volume de véhicules d'occasion exportés. De plus amples informations sur ces indicateurs sont disponibles dans le rapport d'analyse d'impact.

Un réexamen général du règlement est prévu huit ans après son entrée en vigueur.

• Explication détaillée des différentes dispositions de la proposition

Le *chapitre I* établit les dispositions générales.

L'*article 1^{er}* définit l'objet du règlement et l'*article 2* indique son champ d'application. La majorité de ses dispositions s'applique aux véhicules des catégories M₁ et N₁ (voitures et camionnettes). Certaines dispositions relatives à la gestion des véhicules hors d'usage et aux exigences en matière d'exportation s'appliquent également à certains véhicules de la catégorie L (véhicules des catégories L_{3e}, L_{4e}, L_{5e}, L_{6e} et L_{7e}), aux camions, aux autobus et aux remorques (véhicules des catégories M₂, M₃, N₂, N₃ et O).

L'*article 3* contient les définitions pertinentes aux fins du règlement. Plusieurs définitions sont reprises des directives abrogées 2000/53/CE et 2005/64/CE ou de la législation européenne existante, comme les directives 1999/37/CE, 2008/98/CE et 2014/45/UE ou le règlement (UE) 2018/858.

Le *chapitre II* contient des exigences en matière de circularité pour la conception des véhicules, dont le respect doit être vérifié dans le cadre d'une procédure de réception par type.

L'*article 4* établit des exigences minimales concernant la réutilisabilité, la recyclabilité et la valorisabilité des différents types de véhicules, en précisant les taux à atteindre pour chaque type. Il habilite la Commission à adopter des actes d'exécution pour définir la méthode de calcul et de vérification de ces taux.

L'*article 5* limite l'utilisation du plomb, du cadmium, du mercure et du chrome hexavalent dans les véhicules et l'annexe III prévoit des exemptions à cette restriction. La Commission adoptera des actes délégués pour modifier cette annexe afin de l'adapter au progrès technique et scientifique.

L'*article 6* exige que chaque type de véhicule contienne au moins 25 % de matières plastiques recyclées provenant de déchets plastiques post-consommation, et que 25 % de ces matériaux proviennent de véhicules hors d'usage recyclés. Il habilite également la Commission à adopter des actes délégués pour fixer des objectifs en matière de contenu recyclé pour d'autres matériaux. La fixation de ces objectifs potentiels doit reposer sur une évaluation détaillée.

L'article 7 institue une obligation générale selon laquelle la conception des véhicules neufs ne doit pas entraver l'extraction des pièces et composants qui présentent un potentiel de réutilisation important lorsque les véhicules deviennent des déchets. Il crée également une exigence selon laquelle les véhicules doivent être conçus de manière à permettre l'extraction et le remplacement des batteries de véhicule électrique et des moteurs à entraînement électrique du type de véhicule, tant pendant la phase d'utilisation que pendant la phase de déchet.

Le *chapitre III* établit des exigences en matière d'information et d'étiquetage pour les constructeurs.

L'article 8 définit la manière dont les constructeurs doivent prouver la conformité de leurs types de véhicules avec les exigences énoncées dans le règlement au cours de la procédure de réception par type.

L'article 9 établit l'obligation d'élaborer pour chaque nouveau type de véhicule une stratégie en faveur de la circularité, contenant les aspects énumérés à l'annexe IV. Il convient que les constructeurs mettent à jour leurs stratégies tous les cinq ans, en résumant les résultats des mesures prises pour respecter leurs engagements.

L'article 10 oblige les constructeurs à déclarer, dans le dossier de la réception par type, la part dans les véhicules du contenu recyclé pour les matériaux visés par cet article.

L'article 11 oblige les constructeurs à fournir des informations sur la manière d'extraire et de remplacer en toute sécurité les pièces, composants et matériaux présents dans les véhicules. Ces informations doivent être accessibles gratuitement aux opérateurs de gestion des déchets et aux opérateurs de réparation et d'entretien.

L'article 12 couvre l'étiquetage des pièces, composants et matériaux présents dans les véhicules conformément aux normes concernant la codification des matériaux. Des règles détaillées relatives à l'étiquetage des moteurs à entraînement électrique contenant des aimants permanents figurent à l'annexe VI.

L'article 13 institue un passeport de circularité des véhicules, un outil numérique servant à améliorer la fourniture d'informations sur la manière d'extraire et de remplacer en toute sécurité les pièces et composants des véhicules, selon des modalités cohérentes avec d'autres outils et plateformes d'information numériques qui existent déjà ou qui sont en cours de développement dans le secteur automobile.

Le *chapitre IV* établit des règles en matière de gestion des véhicules hors d'usage.

La *section 1* contient des dispositions exigeant des États membres qu'ils désignent les autorités chargées de la mise en œuvre et de l'exécution des chapitres IV et V (*article 14*) et de la fixation des conditions générales de délivrance des autorisations pour les installations de traitement agréées (*article 15*).

La *section 2* fixe les exigences relatives à la responsabilité élargie des producteurs.

L'article 16 institue une obligation générale des producteurs en matière de responsabilité et en précise la portée. L'article 17 impose aux États membres de créer un registre permettant de contrôler le respect de ces exigences par les producteurs. Les producteurs qui ne sont pas enregistrés ne doivent pas mettre de véhicules à disposition sur le marché sur le territoire d'un État membre. L'article 18 concerne les organisations compétentes en matière de responsabilité des producteurs. L'article 19 fixe les conditions d'autorisation des producteurs, en cas d'exécution individuelle des obligations en matière de responsabilité élargie des producteurs, et des organisations compétentes en matière de responsabilité des producteurs. L'article 20 indique les coûts liés à la gestion des véhicules hors d'usage qui devraient être

couverts par les contributions financières des producteurs. L'*article 21* met en place des critères harmonisés pour moduler ces redevances. L'*article 22* établit des règles relatives au mécanisme de répartition des coûts pour les véhicules qui deviennent des véhicules hors d'usage dans un autre État membre. Il habilite la Commission à adopter des actes délégués pour fixer des règles détaillées relatives à l'application des critères de modulation des redevances et au mécanisme de répartition des coûts de la responsabilité élargie transfrontière des producteurs.

La *section 3* porte sur la collecte des véhicules hors d'usage.

L'*article 23* impose aux producteurs l'obligation de mettre en place des systèmes de collecte des véhicules hors d'usage et d'y participer, et définit les exigences applicables à ces systèmes. Il oblige également les États membres à veiller au bon fonctionnement de ces systèmes.

L'*article 24* crée l'obligation de remettre tous les véhicules hors d'usage à des installations de traitement agréées.

L'*article 25* impose aux installations de traitement agréées de délivrer des certificats de destruction pour tous les véhicules hors d'usage traités.

L'*article 26* énumère des obligations pour les propriétaires de véhicules, qui doivent remettre leurs véhicules arrivant en fin de vie à une installation de traitement agréée et présenter le certificat de destruction délivré ultérieurement aux fins de la radiation du véhicule.

La *section 4* porte sur le traitement des véhicules hors d'usage.

L'*article 27* énonce les obligations des installations de traitement agréées en ce qui concerne les mesures spécifiques requises pour traiter correctement les véhicules.

L'*article 28* énonce les exigences générales qui s'appliquent au broyage des véhicules hors d'usage. Il interdit également le mélange des véhicules hors d'usage et de leurs pièces, composants et matériaux avec des déchets d'emballages et des déchets d'équipements électriques et électroniques.

L'*article 29* établit des exigences en matière de dépollution des véhicules hors d'usage, indiquant que les liquides et fluides extraits doivent être stockés séparément, de même que les pièces, composants et matériaux contenant du plomb, du cadmium, du mercure et du chrome hexavalent. Il souligne également que les batteries extraites des véhicules électriques doivent être stockées et traitées conformément au règlement (UE) 2023/[batteries].

L'*article 30* oblige les installations de traitement agréées à extraire les pièces et composants énumérés à l'annexe VII, partie C, avant le broyage et fixe les conditions dans lesquelles est autorisée une exemption à cette exigence.

L'*article 31* énonce des obligations concernant les pièces et composants extraits pour ce qui est de l'évaluation des possibilités de leur réutilisation, de leur remanufacturation, de leur remise à neuf ou de leur recyclage, de leur capacité à subir d'autres opérations de traitement et des modalités de leur étiquetage. Il dresse en outre une liste de pièces qui ne doivent pas être réutilisées, remanufacturées ou remises à neuf.

L'article 32 établit des exigences régissant le commerce des pièces et composants usagés, remanufacturés et remis à neuf. Ces pièces et composants doivent être étiquetés correctement et couverts par une garantie.

L'article 33 oblige les États membres à adopter des mesures d'incitation pour encourager la réutilisation, le remanufacturage et la remise à neuf des pièces et composants.

L'article 34 fixe trois objectifs: réutilisation et recyclage des véhicules hors d'usage, réutilisation et valorisation des véhicules hors d'usage et recyclage des matières plastiques.

L'article 35 institue une interdiction de mise en décharge pour les déchets non inertes qui ne sont pas traités par des technologies post-broyeur.

L'article 36 établit les règles de calcul des objectifs de réutilisation, de recyclage et de valorisation lorsque les véhicules hors d'usage sont expédiés vers un autre pays pour y être traités.

Le chapitre V contient des règles relatives aux véhicules d'occasion et à leur exportation.

La section 1 concerne le statut des véhicules d'occasion. L'article 37 oblige le propriétaire du véhicule qui transfère la propriété de celui-ci à démontrer que le véhicule faisant l'objet du transfert n'est pas un véhicule hors d'usage.

La section 2 contient plusieurs dispositions régissant l'exportation des véhicules d'occasion.

L'article 38 fixe les conditions d'exportation des véhicules d'occasion: il ne doit pas s'agir de véhicules hors d'usage au regard des critères énoncés à l'annexe I et ces véhicules doivent être conformes aux exigences de contrôle technique. Cet article explique également comment les autorités douanières doivent vérifier la conformité des véhicules avec ces exigences.

L'article 39 oblige les autorités douanières à vérifier automatiquement et électroniquement la conformité des véhicules destinés à être exportés avec les exigences en matière d'exportation.

L'article 40 définit les situations dans lesquelles les autorités douanières doivent contrôler les véhicules d'occasion destinés à être exportés.

L'article 41 explique quand les autorités douanières doivent suspendre la mainlevée pour l'exportation d'un véhicule d'occasion destiné à être exporté, l'article 42 indique dans quelles situations la mainlevée pour l'exportation est donnée pour un véhicule d'occasion et l'article 43 prévoit les motifs de refus de la mainlevée pour l'exportation du véhicule.

L'article 44 concerne la coopération entre les autorités et l'échange d'informations douanières et l'article 45 indique le système électronique à utiliser à cette fin.

Le chapitre VI contient des dispositions relatives à l'exécution des règles contenues dans le règlement.

L'article 46 oblige les États membres à procéder à des inspections régulières auprès des installations de traitement agréées, des opérateurs de réparation et d'entretien et des autres installations et opérateurs économiques susceptibles de traiter des véhicules hors d'usage.

L'article 47 oblige les États membres à mettre en place des mécanismes de coopération efficaces au niveau national et international, afin de permettre l'échange des données nécessaires au titre du règlement.

L'*article 48* impose aux États membres d'instituer des sanctions effectives, proportionnées et dissuasives en cas d'infraction au règlement.

L'*article 49* établit des règles relatives aux rapports des États membres à la Commission sur les données concernant la collecte et le traitement des véhicules hors d'usage, ainsi que sur la mise en œuvre des obligations en matière de responsabilité élargie des producteurs.

Le *chapitre VII* est un chapitre standard contenant des articles sur les actes délégués (*article 50*) et sur les actes d'exécution (*article 51*).

Le *chapitre VIII* présente les modifications apportées au règlement (UE) 2019/1020 et au règlement (UE) 2018/858.

Le *chapitre IX* est un chapitre standard sur les dispositions finales, contenant des articles sur l'obligation d'évaluer le règlement huit ans après son adoption (*article 55*), sur l'abrogation et les dispositions transitoires (*article 56*) et sur l'entrée en vigueur (*article 57*).

Proposition de

RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

relatif, d'une part, aux exigences en matière de circularité applicables à la conception des véhicules et, d'autre part, à la gestion des véhicules hors d'usage, modifiant les règlements (UE) 2018/858 et 2019/1020 et abrogeant les directives 2000/53/CE et 2005/64/CE

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

LE PARLEMENT EUROPÉEN ET LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,
vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, et notamment son article 114,
vu la proposition de la Commission européenne,
après transmission du projet d'acte législatif aux parlements nationaux,
vu l'avis du Comité économique et social européen¹,
vu l'avis du Comité des régions²,
statuant conformément à la procédure législative ordinaire,
considérant ce qui suit:

- (1) La communication de la Commission du 11 décembre 2019 intitulée «Le pacte vert pour l'Europe»³ (ci-après dénommée «pacte vert pour l'Europe») est la stratégie de croissance dont s'est dotée l'Europe afin de transformer l'Union, à l'horizon 2050, en une société juste et prospère, forte d'une économie moderne, efficace dans l'utilisation des ressources et compétitive, caractérisée par l'absence d'émissions nettes de gaz à effet de serre et dans laquelle la croissance économique est dissociée de l'utilisation des ressources. Pour que les politiques de produit de l'Union contribuent à réduire les émissions de carbone au niveau mondial, il est nécessaire de garantir la durabilité des produits commercialisés et vendus dans l'Union, depuis l'approvisionnement en matières premières jusqu'au traitement à la fin du cycle de vie, en passant par la fabrication.
- (2) Le secteur automobile représente une part importante de l'utilisation des ressources énergétiques et des matériaux dans l'Union et, partant, de la production de gaz à effet de serre. La production dans des pays tiers de véhicules qui sont mis sur le marché de l'Union contribue à la production de gaz à effet de serre à l'échelle mondiale, ce qui a des incidences négatives sur l'environnement dans l'Union. L'abandon des carburants d'origine fossile au profit d'une mobilité à émissions nulles est l'une des conditions préalables à la réalisation de l'objectif de neutralité climatique d'ici à 2050. Il en

¹ JO C du , p. .

² JO C du , p. .

³ Communication de la Commission au Parlement européen, au Conseil européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des régions – Le pacte vert pour l'Europe [COM(2019) 640 final].

résultera une réduction des émissions de gaz à effet de serre du secteur automobile liées à la phase d'utilisation des véhicules. L'industrie automobile est l'un des principaux utilisateurs d'aluminium, d'acier et de plastiques en tant que matières premières, en lien avec la fabrication de véhicules neufs mis sur le marché de l'Union. Ces utilisations peuvent avoir un impact environnemental important en raison de l'énergie nécessaire pour extraire et transformer ces matériaux. L'empreinte environnementale liée à la fabrication de véhicules neufs pourrait augmenter avec l'électrification en cours du parc automobile, ainsi qu'en raison d'une utilisation plus répandue de l'électronique dans les futurs modèles, qui nécessitent l'une et l'autre une quantité considérable de matières premières critiques et stratégiques et de métaux précieux, tels que le cuivre et les terres rares. Ces changements ont pour conséquence que la phase de production pourrait avoir une empreinte environnementale plus importante que la phase d'utilisation des véhicules. En outre, les exigences actuelles du droit de l'Union en matière de gestion des déchets se traduisent par une valorisation insuffisante des ressources provenant des véhicules hors d'usage, et il existe un fort potentiel d'augmentation de la quantité et de la qualité des pièces, composants et matériaux à réutiliser, remanufacturer, remettre à neuf ou recycler à partir de véhicules hors d'usage. Pour lutter contre ces incidences environnementales et contribuer à la décarbonation du secteur, il est nécessaire d'améliorer le fonctionnement du marché unique et d'intensifier la transition de l'industrie automobile vers une économie circulaire. Cette approche est conforme à la communication de la Commission du 11 mars 2020 intitulée «Un nouveau plan d'action pour une économie circulaire – Pour une Europe plus propre et plus compétitive»⁴, qui préconise une révision des règles actuelles afin de «promouvoir des modèles d'entreprise plus favorables à l'économie circulaire en reliant les questions de conception au traitement en fin de vie, d'examiner la possibilité d'adopter des règles relatives au contenu recyclé obligatoire pour certains matériaux utilisés dans les composants et d'améliorer l'efficacité du recyclage». Le Conseil⁵ et le Parlement⁶ ont également souligné la nécessité pour l'Union de se doter sur ces questions de nouvelles règles remplaçant les règles existantes relatives à la réception par type des véhicules, en ce qui concerne la réutilisabilité, la recyclabilité et la valorisabilité, et aux véhicules hors d'usage.

- (3) La directive 2000/53/CE du Parlement européen et du Conseil⁷ établit des exigences harmonisées en matière de traitement des véhicules hors d'usage et fixe des objectifs pour la réutilisation et le recyclage des véhicules ainsi que pour leur réutilisation et leur valorisation. Elle instaure des obligations en matière de collecte des véhicules hors d'usage, ainsi que des obligations pour les opérateurs économiques, notamment en limitant l'utilisation de métaux lourds dans les véhicules. Elle établit également des règles de base concernant la responsabilité élargie des producteurs, en vertu desquelles les constructeurs automobiles doivent supporter une partie des coûts de collecte des véhicules hors d'usage.

⁴ Communication de la Commission au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des régions du 11 mars 2020 intitulée «Un nouveau plan d'action pour une économie circulaire – Pour une Europe plus propre et plus compétitive» [COM(2020) 98 final].

⁵ Conclusions du Conseil du 17 décembre 2020 intitulées «Pour une relance circulaire et écologique».

⁶ Résolution du Parlement européen du 10 février 2021 sur le nouveau plan d'action en faveur de l'économie circulaire.

⁷ Directive 2000/53/CE du Parlement européen et du Conseil du 18 septembre 2000 relative aux véhicules hors d'usage (JO L 269 du 21.10.2000, p. 34).

- (4) Dans son évaluation de la directive 2000/53/CE⁸, la Commission a souligné que celle-ci avait permis d'atteindre un grand nombre des objectifs initialement fixés, notamment l'élimination du cadmium, du plomb, du mercure et du chrome hexavalent des véhicules, l'augmentation des points de collecte pour les véhicules hors d'usage et la réalisation des objectifs de valorisation et de recyclage. L'évaluation a toutefois révélé que la directive ne traitait pas suffisamment de questions importantes liées à la collecte des véhicules hors d'usage et qu'elle n'était plus adaptée pour garantir un traitement de qualité élevée de ces véhicules.
- (5) La directive 2005/64/CE du Parlement européen et du Conseil⁹ régit la réception par type des véhicules en ce qui concerne leur réutilisabilité, leur recyclabilité et leur valorisabilité, de sorte que ces véhicules puissent atteindre les objectifs fixés dans la directive 2000/53/CE au stade de la fin de vie. Cette directive n'a pas permis d'améliorer sensiblement la réutilisabilité, la recyclabilité et la valorisabilité des véhicules neufs et n'est pas adaptée aux caractéristiques des véhicules neufs, qui ont considérablement changé depuis l'entrée en vigueur de ladite directive.
- (6) Le règlement (UE) 2018/858 du Parlement européen et du Conseil¹⁰ a instauré un système complet de réception par type et de surveillance du marché pour les véhicules à moteur, les remorques et les systèmes, composants et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules, en vue d'assurer le bon fonctionnement du marché unique et d'offrir un niveau élevé de performance environnementale. Un acte réglementaire distinct est nécessaire aux fins de la procédure de réception UE par type définie à l'annexe II du règlement (UE) 2018/858. Il est nécessaire d'établir des dispositions et des exigences relatives à la circularité des véhicules dans le cadre de la procédure de réception UE par type. Afin de garantir la conformité des véhicules avec ces exigences, il est nécessaire d'assurer une vérification dans le cadre de la procédure de réception UE par type. Les dispositions administratives du règlement (UE) 2018/858, y compris les dispositions relatives à la surveillance du marché, aux mesures correctives et aux sanctions, sont applicables aux réceptions par type délivrées en conformité avec le présent règlement. Les dispositions administratives du règlement (UE) 2018/858, y compris les dispositions relatives à la surveillance du marché, aux mesures correctives et aux sanctions, s'appliquent aux réceptions par type délivrées conformément aux exigences du présent règlement.
- (7) Afin d'améliorer le fonctionnement du marché unique, tout en garantissant un niveau élevé de protection de l'environnement, il est essentiel d'harmoniser les conditions de réception par type des véhicules en ce qui concerne leur réutilisabilité, leur recyclabilité et leur valorisabilité, ainsi que les conditions régissant la gestion des déchets dans le secteur automobile. Il existe des liens intrinsèques entre la phase de production et le traitement en fin de vie des véhicules, étant donné que le traitement écologiquement rationnel des véhicules hors d'usage dépend dans une large mesure de la manière dont les véhicules sont (d'abord) conçus et fabriqués. Le moyen le plus efficace de faciliter la transition du secteur automobile vers une économie circulaire

⁸ Évaluation de la directive 2000/53/CE du 18 septembre 2000 relative aux véhicules hors d'usage, SWD(2021) 61 final.

⁹ Directive 2005/64/CE du Parlement européen et du Conseil du 26 octobre 2005 concernant la réception par type des véhicules à moteur au regard des possibilités de leur réutilisation, de leur recyclage et de leur valorisation, et modifiant la directive 70/156/CEE du Conseil (JO L 310 du 25.11.2005, p. 10).

¹⁰ Règlement (UE) 2018/858 du Parlement européen et du Conseil du 30 mai 2018 relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules à moteur et de leurs remorques, ainsi que des systèmes, composants et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules, modifiant les règlements (CE) n° 715/2007 et (CE) n° 595/2009 et abrogeant la directive 2007/46/CE (JO L 151 du 14.6.2018, p. 1).

est donc d'établir un cadre réglementaire uniforme au niveau de l'Union, qui couvre de manière intégrée et cohérente la conception, la fabrication, la mise sur le marché dans l'Union et le traitement en fin de vie des véhicules. Il s'agit aussi d'un élément essentiel pour développer le marché de l'Union des matières premières secondaires qui sont incluses dans les véhicules neufs mis sur le marché, ainsi que pour éviter les entraves aux échanges et les distorsions de concurrence, garantir la clarté juridique et améliorer les performances environnementales de tous les opérateurs économiques participant à la conception, à la production et au traitement en fin de vie des véhicules. Afin d'atteindre ces objectifs et de répondre à la nécessité de mettre en place des règles uniformes pour le marché unique qui soient motivées par des préoccupations environnementales, et conformément à la législation de l'Union relative à la réception par type des véhicules à moteur dans son ensemble, la directive 2000/53/CE et la directive 2005/64/CE devraient être remplacées par un règlement, sur la base de l'article 114 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (TFUE).

- (8) Les directives 2000/53/CE et 2005/64/CE s'appliquent exclusivement aux voitures particulières (M₁) et aux véhicules utilitaires légers (N₁), qui représentent environ 85 % de l'ensemble des véhicules immatriculés dans l'Union. Le reste des véhicules, à savoir les véhicules à deux ou trois roues, les camions, les autobus et les remorques, ne font l'objet d'aucune réglementation de l'Union concernant l'écoconception et la gestion au stade de la fin de vie. Par conséquent, afin de garantir un cadre circulaire pour tous les véhicules immatriculés dans l'Union, y compris leur traitement écologiquement rationnel, et d'éviter la fragmentation du marché unique, le présent règlement devrait s'appliquer non seulement aux véhicules des catégories M₁ et N₁, mais aussi, en partie, à certains véhicules de catégorie L (L_{3e}-L_{7e}), aux véhicules utilitaires lourds et à leurs remorques (M₂, M₃, N₂, N₃, O). Il n'existe pas d'informations complètes sur le traitement en fin de vie de ces véhicules dans l'Union, ce qui ne permet pas de leur appliquer le même régime que celui qui s'applique aux véhicules des catégories M₁ et N₁ à l'entrée en vigueur du présent règlement. Toutefois, les exigences relatives à la collecte des véhicules hors d'usage, à leur remise obligatoire à des installations de traitement agréées et à leur dépollution devraient s'appliquer aux véhicules de catégorie L (L_{3e}-L_{7e}) ainsi qu'aux véhicules utilitaires lourds et à leurs remorques (M₂, M₃, N₂, N₃, O). Afin de faciliter le traitement de ces véhicules hors d'usage, leurs constructeurs devraient être tenus de fournir des informations sur l'extraction et le remplacement des pièces, composants et matériaux de ces véhicules. En outre, les dispositions régissant la responsabilité élargie des producteurs devraient s'appliquer à ces catégories de véhicules, et couvrir les coûts de leur collecte et de leur dépollution en fin de vie.
- (9) Les problèmes d'exportation des véhicules d'occasion ne concernent pas uniquement les véhicules de transport de passagers (M₁) et les véhicules utilitaires légers (N₁), mais aussi, comme le montrent les études¹¹, les véhicules de plus grande taille. Il convient donc que ces dispositions s'appliquent également aux véhicules utilitaires lourds et à leurs remorques (M₂, M₃, N₂, N₃, O).
- (10) Les véhicules à usage spécial sont conçus pour une fonction spécifique et exigent des adaptations spéciales de la carrosserie qui ne sont pas entièrement sous le contrôle du constructeur. En conséquence, les taux de réutilisabilité, de recyclabilité et de valorisabilité ne peuvent être calculés correctement. Pour ces véhicules, seules les dispositions concernant la collecte, la dépollution et l'extraction obligatoire des pièces

¹¹ <https://www.unep.org/resources/report/global-trade-used-vehicles-report>

et composants devraient s'appliquer. Les coûts liés à la réalisation de ces activités devraient être couverts par les producteurs dans le cadre du régime de responsabilité élargie des producteurs. Les dispositions relatives aux substances présentes dans les véhicules devraient également s'appliquer aux véhicules à usage spécial, comme c'est le cas en vertu de la directive 2000/53/CE. Le constructeur de deuxième étape des véhicules qui ont fait l'objet d'une réception par type multiétapes n'est pas en mesure de calculer les taux de réutilisabilité, de recyclabilité et de valorisabilité des véhicules complétés. Il convient donc de prévoir que seul le véhicule de base doit être conforme aux dispositions du présent règlement.

- (11) L'un des principaux défis pratiques liés à l'application de la directive 2000/53/CE concerne la question de savoir si un véhicule est devenu ou non un véhicule hors d'usage, en particulier dans les cas de transferts transfrontières de véhicules. Malgré la publication de lignes directrices¹² sur cette question, cette appréciation reste problématique. Il est donc nécessaire de prévoir des critères précis, juridiquement contraignants, permettant de déterminer si un véhicule est un véhicule hors d'usage. Ces critères devraient être utilisés par tous les opérateurs économiques et tous les propriétaires de véhicules en ce qui concerne les véhicules hors d'usage.
- (12) L'évaluation de la directive 2000/53/CE a conclu que les dispositions de cette directive relatives à la conception des véhicules, visant à faciliter leur démontage et l'utilisation de matériaux recyclés, avaient une incidence très limitée sur la conception et la fabrication des véhicules neufs, parce qu'elles n'étaient pas suffisamment détaillées, spécifiques et mesurables.
- (13) La question de la conception et de la phase de fin de vie pour l'ensemble des véhicules mis sur le marché de l'Union requiert l'établissement d'exigences harmonisées en matière de circularité, qui soient vérifiées à l'étape de la réception par type. Il est essentiel de concevoir et de fabriquer des véhicules de manière à garantir que leurs pièces et composants sont réutilisables et que les matériaux qu'ils contiennent sont recyclables, afin d'éviter que ces pièces, composants et matériaux ne puissent pas être valorisés correctement lorsqu'un véhicule atteint la fin de son cycle de vie. Dès lors, les constructeurs automobiles et leurs fournisseurs devraient intégrer des stratégies de conception qui améliorent la réutilisabilité et la recyclabilité dès le début de la phase de développement des véhicules neufs. En conséquence, les nouveaux types de véhicules devraient continuer à être fabriqués de manière à être réutilisables ou recyclables à un minimum de 85 % en masse et réutilisables ou valorisables à un minimum de 95 % en masse, conformément à ce que prévoit déjà la directive 2005/64/CE. Afin de garantir que le calcul des taux de réutilisabilité, de recyclabilité et de valorisabilité est effectué de manière uniforme et peut faire l'objet d'un suivi, il y a lieu d'établir une nouvelle méthode de calcul et de vérification des taux de réutilisabilité, de recyclabilité et de valorisabilité d'un véhicule. Cette méthode devrait mieux refléter le potentiel réel de recyclage, de réutilisation et de valorisation en fin de vie d'un véhicule, tout en tenant compte des progrès technologiques en cours. Afin d'assurer des conditions uniformes d'exécution du présent règlement, il convient de conférer à la Commission des compétences d'exécution aux fins de l'établissement d'une telle méthode. Dans l'attente de l'établissement de cette méthode, les taux de réutilisabilité, de recyclabilité et de valorisabilité devraient continuer à être calculés

¹² Lignes directrices des correspondants n° 9 relatives aux transferts de déchets de véhicules, https://ec.europa.eu/environment/pdf/waste/shipments/correspondents_guidelines9_en.pdf

selon la norme ISO 22628:2002, conformément à ce que prévoit déjà la directive 2005/64/CE.

- (14) Les véhicules devraient être conçus et fabriqués de manière à limiter la présence de substances préoccupantes. Dans sa communication du 14 octobre 2020 intitulée «Stratégie pour la durabilité dans le domaine des produits chimiques – Vers un environnement exempt de substances toxiques» (ci-après la «stratégie pour la durabilité dans le domaine des produits chimiques»)¹³, la Commission a indiqué que les substances préoccupantes devaient être réduites au minimum et remplacées dans la mesure du possible, en supprimant progressivement l'utilisation des substances plus nocives dans le cadre d'usages sociétaux non essentiels, en particulier dans les produits de consommation. En conséquence, les substances préoccupantes qui entrent dans la composition des matériaux utilisés dans les véhicules ou de toute pièce ou composant de véhicules devraient être réduites au minimum afin de garantir que les véhicules, de même que les matériaux recyclés à partir de véhicules, n'ont pas d'effet néfaste sur la santé humaine ou l'environnement, tout au long de leur cycle de vie.
- (15) La directive 2000/53/CE limite déjà l'utilisation du plomb, du mercure, du cadmium et du chrome hexavalent dans les véhicules et prévoit des exemptions lorsque ces substances peuvent être utilisées dans certaines applications. Le présent règlement devrait reprendre ces règles existantes. Toutefois, afin de garantir la cohérence de la législation relative aux produits chimiques, les restrictions concernant la mise sur le marché et l'utilisation d'autres substances dans les véhicules devraient être traitées dans le cadre du règlement (CE) n° 1907/2006 du Parlement européen et du Conseil¹⁴. De même, des restrictions à l'utilisation des substances réglementées par le règlement (UE) 2019/1021 du Parlement européen et du Conseil¹⁵ devraient être introduites sur la base des dispositions dudit règlement. Par conséquent, le présent règlement ne devrait pas prévoir la possibilité de limiter d'autres substances que le plomb, le mercure, le cadmium et le chrome hexavalent dans les véhicules.
- (16) La directive 2000/53/CE prévoit des exemptions aux restrictions concernant l'utilisation du plomb et du cadmium dans les batteries utilisées dans les véhicules, qui sont reprises dans le présent règlement. Toutefois, l'utilisation de substances dans les batteries est réglementée de manière exhaustive par le règlement (UE) 2023/[batteries] du Parlement européen et du Conseil¹⁶. En conséquence, ces substances devraient être traitées dans le règlement précité et, à terme, les restrictions applicables à ces substances et les exemptions à ces restrictions devraient être reprises, le cas échéant, dans ledit règlement et ne devraient pas être régies par le présent règlement. Avant d'introduire de telles restrictions dans le cadre du règlement (UE) 2023/[batteries], une

¹³ Communication de la Commission au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social et au Comité des régions intitulée «Stratégie pour la durabilité dans le domaine des produits chimiques – Vers un environnement exempt de substances toxiques» [COM(2020) 667 final].

¹⁴ Règlement (CE) n° 1907/2006 du Parlement européen et du Conseil du 18 décembre 2006 concernant l'enregistrement, l'évaluation et l'autorisation des substances chimiques, ainsi que les restrictions applicables à ces substances (REACH), instituant une agence européenne des produits chimiques, modifiant la directive 1999/45/CE et abrogeant le règlement (CEE) n° 793/93 du Conseil et le règlement (CE) n° 1488/94 de la Commission ainsi que la directive 76/769/CEE du Conseil et les directives 91/155/CEE, 93/67/CEE, 93/105/CE et 2000/21/CE de la Commission (JO L 396 du 30.12.2006, p. 1).

¹⁵ Règlement (UE) 2019/1021 du Parlement européen et du Conseil du 20 juin 2019 concernant les polluants organiques persistants (JO L 169 du 25.6.2019, p. 45).

¹⁶ Règlement du Parlement européen et du Conseil du [date] 2023 relatif aux batteries et aux déchets de batteries, modifiant la directive 2008/98/CE et le règlement (UE) 2019/1020, et abrogeant la directive 2006/66/CE (JO L [...]).

évaluation complète devrait être réalisée au titre dudit règlement afin de déterminer si une exemption est encore requise et dans quelle mesure.

- (17) Afin de tenir compte des progrès scientifiques et techniques, il convient de continuer à déléguer à la Commission le pouvoir d'adopter des actes délégués conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne en ce qui concerne la modification des exemptions aux restrictions à l'utilisation du plomb, du mercure, du cadmium et du chrome hexavalent dans les véhicules au titre du présent règlement. La modification ou la suppression de ces exemptions devrait être précédée d'une évaluation des incidences socio-économiques d'une telle modification ou suppression et cette évaluation, qui fait défaut dans la directive 2000/53/CE, devrait également examiner la disponibilité de substances de remplacement et les conséquences sur la santé humaine et l'environnement tout au long du cycle de vie des véhicules. Afin d'assurer une prise de décision, une coordination et une gestion efficaces des aspects techniques, scientifiques et administratifs de la modification du présent règlement en ce qui concerne les restrictions à l'utilisation de substances dans les véhicules, l'Agence européenne des produits chimiques devrait assister la Commission dans cette évaluation.
- (18) En vue d'accroître la circularité dans le secteur automobile, les véhicules devraient progressivement être conçus et fabriqués de manière à intégrer des matériaux recyclés au lieu de matières premières primaires. L'utilisation de matériaux recyclés permet une utilisation plus efficace des matériaux, décarbone la production et réduit les incidences négatives sur l'environnement liées à l'utilisation de matières premières primaires. Une circularité accrue pour les véhicules fabriqués dans des pays tiers qui sont mis sur le marché de l'Union contribuera également à réduire les émissions de gaz à effet de serre à l'échelle mondiale, y compris dans l'Union. Elle réduit également la dépendance aux matières premières et à l'énergie liée à l'approvisionnement en matières premières primaires tout en renforçant le marché des matières premières secondaires. Bien qu'il n'existe aucune exigence concernant l'utilisation de contenus recyclés au niveau mondial, de nombreux constructeurs ont déjà incorporé des matériaux recyclés dans leurs véhicules. L'établissement d'objectifs et de dispositions uniformes sur la manière de calculer le contenu recyclé apportera une sécurité juridique et contribuera à créer une concurrence loyale entre les fabricants. Les exigences s'appliqueront à tous les constructeurs ayant l'intention de mettre des véhicules sur le marché de l'Union, quel que soit leur lieu d'établissement. Compte tenu de l'importance des chaînes de valeur mondiales dans le secteur automobile, le règlement devrait prévoir la possibilité d'un approvisionnement en dehors de l'Union pour ce qui est des matières premières secondaires.
- (19) Compte tenu du faible taux de recyclage des plastiques, en particulier de ceux provenant des véhicules hors d'usage, et des incidences globalement négatives des autres types de traitement des déchets plastiques, il convient d'accroître l'utilisation des plastiques recyclés dans les véhicules. À cette fin, il convient d'inclure pour les véhicules neufs un objectif contraignant en ce qui concerne le plastique recyclé à partir de déchets post-consommation. En conséquence, chaque type de véhicule devrait contenir vingt-cinq pour cent de plastique recyclé à partir de déchets plastiques post-consommation. Vingt-cinq pour cent de l'objectif fixé en matière de contenu recyclé pour les plastiques devraient être atteints en incluant les plastiques recyclés à partir de véhicules hors d'usage dans le type de véhicule concerné. Afin d'assurer des conditions uniformes d'exécution de cette obligation, il convient de conférer à la Commission des compétences d'exécution aux fins de l'établissement d'une méthode

de calcul et de vérification de la part de matières plastiques récupérées, respectivement, à partir de déchets post-consommation et de véhicules hors d'usage qui est présente et incorporée dans le type de véhicule.

- (20) Le secteur automobile est l'un des plus gros utilisateurs d'acier et l'utilisation actuelle d'acier recyclé dans les véhicules neufs reste faible. Afin de contribuer à réduire l'empreinte carbone liée à la production de véhicules neufs et de soutenir la transition de l'industrie automobile vers la neutralité climatique, il convient de déléguer à la Commission le pouvoir d'adopter des actes conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne en ce qui concerne la fixation de la part minimale d'acier recyclé à partir de déchets d'acier post-consommation devant être présente et incorporée dans les types de véhicules. L'établissement d'un objectif futur devrait être précédé d'une étude spécifique de la Commission couvrant tous les facteurs techniques, environnementaux et économiques pertinents liés à la faisabilité d'un tel objectif. Afin d'assurer des conditions uniformes d'exécution de cette obligation, il convient de conférer à la Commission des compétences d'exécution aux fins de l'établissement d'une méthode de calcul et de vérification de la part d'acier récupéré à partir de déchets d'acier post-consommation qui est présente et incorporée dans le type de véhicule.
- (21) Il est possible d'accroître l'utilisation, dans les véhicules, de contenus recyclés pour d'autres matériaux couramment utilisés par l'industrie automobile, pour lesquels les marchés des matières premières secondaires sont sous-développés, l'empreinte liée à la production de matières premières primaires élevée ou les niveaux de recyclage limités, étant donné que les technologies de tri et de recyclage s'améliorent. Il convient donc que la Commission évalue l'opportunité, la faisabilité et les incidences de la fixation d'objectifs en matière de contenu recyclé pour le néodyme, le dysprosium, le praséodyme, le terbium, le samarium et le bore utilisés dans les aimants permanents, ainsi que pour l'aluminium et ses alliages ou le magnésium et ses alliages. En ce qui concerne la possibilité de fixer des objectifs pour des types spécifiques d'alliages d'aluminium et d'alliages de magnésium, l'étude devrait déterminer si l'approvisionnement secondaire peut répondre à la demande d'une manière générale et examiner, en particulier, l'équilibre à trouver entre la maximisation des économies d'échelle par l'établissement d'un nombre minimal de familles d'alliages et la maximisation de la préservation de la valeur par un classement dans un éventail plus large de types d'alliages spécifiques.
- (22) Afin de stimuler les marchés sous-développés des matières premières secondaires, il convient de déléguer à la Commission le pouvoir d'adopter des actes conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne en ce qui concerne la fixation de la part minimale d'aluminium et de ses alliages, de magnésium et de ses alliages, de néodyme, de dysprosium, de praséodyme, de terbium, de samarium ou de bore recyclés à partir de déchets post-consommation qui doit être présente et incorporée dans les types de véhicules. Afin d'assurer des conditions uniformes d'exécution de cette obligation, il convient de conférer à la Commission des compétences d'exécution aux fins de l'établissement d'une méthode de calcul et de vérification de la part de matériaux recyclés à partir de déchets post-consommation dans les types de véhicules. La méthode est nécessaire pour clarifier la définition de la ferraille postconsommation et de la ferraille préconsommation. Cette approche est pertinente pour encourager l'amélioration de la qualité et la préservation de la valeur, en particulier pour les fractions post-consommation. Afin de favoriser la décarbonation par l'utilisation accrue de contenu recyclé, des définitions claires sont nécessaires pour

encourager le recyclage de la ferraille post-consommation, tout en réduisant au minimum l'utilisation de ferraille préconsommation, qui a généralement la même empreinte carbone que la matière première primaire.

- (23) Conformément aux exigences du règlement (UE) [règlement sur les matières premières critiques] du Parlement européen et du Conseil¹⁷, et considérant qu'il est nécessaire d'établir dans le présent règlement des dispositions relatives au contenu recyclé des véhicules et aux matières premières critiques utilisées dans les pièces et composants de véhicules, ces dispositions devraient s'entendre comme la mise en œuvre sectorielle des dispositions figurant dans le règlement (UE) [règlement sur les matières premières critiques]. Cela permettra de rationaliser et d'intégrer diverses obligations en matière d'information, d'étiquetage et d'extraction dans le cadre des procédures du présent règlement avec celles relatives à d'autres pièces, composants et matériaux.
- (24) Pour faire en sorte que les batteries soient recyclées conformément aux exigences du règlement (UE) 2023/[batteries] et que les moteurs à entraînement électrique, qui contiennent d'importantes quantités de terres rares, puissent également être remplacés et recyclés, il est nécessaire d'instaurer des exigences de conception pour les nouveaux types de véhicules, garantissant que ces batteries et moteurs à entraînement électrique peuvent être extraits facilement par des installations de traitement agréées ou des opérateurs de réparation et d'entretien à n'importe quelle étape du cycle de vie d'un véhicule. Afin de tenir compte des progrès techniques et scientifiques, il convient de déléguer à la Commission le pouvoir d'adopter des actes conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne en ce qui concerne la modification du présent règlement par la révision de la liste des pièces et composants qui doivent être conçus pour pouvoir être extraits des véhicules et remplacés. Afin d'assurer des conditions uniformes d'exécution de cette exigence de conception, il convient de conférer des compétences d'exécution à la Commission.
- (25) Le système de réception par type établi dans le règlement (UE) 2018/858 oblige les constructeurs à fabriquer leurs véhicules, systèmes, composants et entités techniques distinctes en conformité avec le type de véhicule réceptionné. Afin de garantir, d'une part, que les constructeurs respectent les exigences en matière de circularité qui leur sont applicables à l'étape de la réception par type et qui sont énoncées dans le présent règlement et, d'autre part, que les autorités compétentes en matière de réception par type peuvent vérifier le respect de ces exigences, il est nécessaire que les constructeurs incluent les informations requises pour la procédure de réception par type dans le dossier constructeur. Afin d'accroître la transparence et de faire en sorte que les informations requises en matière de réception par type soient présentées d'une manière cohérente avec les exigences d'autres actes législatifs régissant les prescriptions relatives à la réception par type des véhicules, la Commission devrait modifier les règles établies dans le règlement d'exécution (UE) 2020/683 de la Commission¹⁸ qui

¹⁷ Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil établissant un cadre visant à garantir un approvisionnement sûr et durable en matières premières critiques et modifiant les règlements (UE) n° 168/2013, (UE) 2018/858, (UE) 2018/1724 et (UE) 2019/1020 [COM(2023) 160 final].

¹⁸ Règlement d'exécution (UE) 2020/683 de la Commission du 15 avril 2020 relatif à l'exécution du règlement (UE) 2018/858 du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne les prescriptions administratives pour la réception et la surveillance du marché des véhicules à moteur et de leurs remorques, ainsi que des systèmes, composants et entités techniques distincts destinés à ces véhicules (JO L 163 du 26.5.2020, p. 1).

normalisent les documents et informations à inclure dans le dossier constructeur et précisent ainsi les prescriptions administratives pour la réception par type.

- (26) Afin de garantir que les constructeurs de voitures particulières et de véhicules utilitaires légers mettent en place les mesures appropriées pour satisfaire aux exigences en matière de circularité prévues par le présent règlement et afin de les inciter à améliorer la circularité des types de véhicules qu'ils mettent sur le marché, il convient qu'ils élaborent une stratégie de circularité globale pour chaque nouveau type et la transmettent à l'autorité compétente en matière de réception par type. Cette stratégie devrait se fonder sur des technologies éprouvées, disponibles ou en cours de mise au point au moment de la demande de réception par type du véhicule, et être mise à jour périodiquement. Il convient que la Commission rende compte régulièrement de la circularité du secteur automobile sur la base des stratégies de circularité transmises par les constructeurs. Afin de tenir compte des progrès techniques et scientifiques dans la fabrication des véhicules et la gestion des véhicules hors d'usage, de l'évolution du marché dans le secteur automobile et des changements réglementaires, il convient de déléguer à la Commission le pouvoir d'adopter des actes conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne en ce qui concerne la modification de l'annexe prévoyant des exigences relatives au contenu de la stratégie de circularité et de ses mises à jour.
- (27) Afin d'accroître la transparence concernant l'utilisation des matériaux recyclés par le secteur automobile et de fournir des incitations à l'augmentation des niveaux de contenu recyclé, les constructeurs automobiles devraient être tenus de fournir une documentation technique indiquant le pourcentage de matériaux recyclés présents dans les nouveaux types de véhicules qui sont soumis à la réception par type. Cette exigence devrait s'appliquer à une sélection de matériaux pour lesquels une augmentation du contenu recyclé des véhicules apporterait des avantages particulièrement importants sur le plan environnemental. La déclaration obligatoire devrait être présentée à l'autorité compétente en matière de réception par type avec d'autres documents, dans le cadre de la demande de réception par type.
- (28) L'accès à des informations actualisées et une communication en temps utile entre les constructeurs automobiles et les opérateurs de gestion des déchets d'un bout à l'autre de la chaîne de valeur automobile sont essentiels pour maximiser la réutilisation, le remanufacturage et la remise à neuf des pièces et des composants d'un véhicule et pour garantir un recyclage de haute qualité des véhicules hors d'usage. Par conséquent, les constructeurs devraient fournir aux opérateurs de gestion des déchets et aux opérateurs de réparation et d'entretien un accès illimité, normalisé et non discriminatoire aux informations permettant l'extraction et le remplacement en toute sécurité de certaines pièces, certains composants et certains matériaux présents dans un véhicule. Ces informations devraient guider les opérateurs de gestion des déchets et les opérateurs de réparation et d'entretien à travers les étapes et fournir des instructions claires sur l'utilisation des outils ou technologies nécessaires pour accéder aux batteries de véhicules électriques et les extraire, y compris les outils ou technologies permettant leur décharge en toute sécurité, et pour accéder aux moteurs à entraînement électrique et les extraire. Ces informations devraient également permettre d'identifier, de localiser et d'extraire les pièces, composants et matériaux qui devraient être dépollués et extraits du véhicule avant le broyage, ainsi que les pièces et composants dans lesquels les aimants permanents contiennent les matières premières critiques visées dans le règlement (UE) [règlement sur les matières premières critiques]. La mise en œuvre devrait être effectuée au moyen de plateformes de communication

prises en place par les constructeurs et les informations devraient être fournies gratuitement, à l'exclusion des coûts administratifs. Les autorités compétentes en matière de réception par type devraient vérifier que les informations requises ont été fournies par les constructeurs. Afin de mettre à jour régulièrement l'ensemble des informations que les constructeurs doivent fournir aux opérateurs de gestion des déchets et aux opérateurs de réparation et d'entretien, il convient de déléguer à la Commission le pouvoir d'adopter des actes conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne en ce qui concerne la modification de l'annexe V.

- (29) Alors que le codage numérique est de plus en plus utilisé pour contrôler les différentes pièces et différents composants des véhicules, l'évaluation de la directive 2000/53/CE a révélé que ce codage pourrait nuire au potentiel de réutilisation, de remanufacturation et de remise à neuf de certaines pièces et de certains composants. Il est donc essentiel que les constructeurs automobiles soient tenus de fournir des informations permettant aux opérateurs professionnels de gestion des déchets de surmonter les problèmes posés par les pièces et composants à codage numérique qui sont présents dans un véhicule, lorsque ce codage empêche les opérations de réparation, d'entretien ou de remplacement dans un autre véhicule.
- (30) Les constructeurs et leurs fournisseurs devraient utiliser des normes de codification des composants et des matériaux, qui ont été initialement établies dans la décision 2003/138/CE de la Commission¹⁹, pour l'étiquetage et l'identification des pièces, composants et matériaux en plastique et en élastomère des véhicules. Ils devraient faire en sorte que toutes les pièces et tous les composants des véhicules soient marqués conformément aux autres actes législatifs applicables de l'Union, notamment en ce qui concerne l'étiquetage des batteries et des aimants permanents inclus dans les véhicules qu'ils mettent sur le marché. Afin de tenir compte des progrès techniques et scientifiques, il convient de déléguer à la Commission le pouvoir d'adopter des actes conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne en ce qui concerne la modification de l'annexe VI, qui précise les modalités d'étiquetage des pièces et composants de véhicules.
- (31) Afin de faciliter le traitement en fin de vie des véhicules, les constructeurs automobiles devraient fournir, au moyen d'outils numériques, des informations précises, complètes et à jour sur l'extraction et le remplacement en toute sécurité des pièces et composants de véhicules. Un passeport de circularité du véhicule devrait donc être élaboré et mis à disposition en tant que support de données pour ces informations, d'une manière qui soit cohérente avec d'autres outils et plateformes d'information numériques qui existent déjà ou sont en cours de développement dans le secteur automobile en ce qui concerne la performance environnementale des véhicules et conformément aux dispositions correspondantes du règlement (UE) 2023 [batteries], du règlement [REPD] du Parlement européen et du Conseil²⁰ et du règlement [Euro 7] du Parlement européen et du Conseil²¹. Afin d'assurer des conditions uniformes d'exécution du

¹⁹ Décision 2003/138/CE de la Commission du 27 février 2003 établissant des normes concernant la codification des composants et des matériaux pour véhicules en application de la directive 2000/53/CE du Parlement européen et du Conseil relative aux véhicules hors d'usage (JO L 53 du 28.2.2003, p. 58).

²⁰ Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil établissant un cadre pour la fixation d'exigences en matière d'écoconception applicables aux produits durables et abrogeant la directive 2009/125/CE.

²¹ Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil relatif à la réception par type des véhicules à moteur, des moteurs et des systèmes, composants et entités techniques distinctes destinés à

présent règlement, il convient de conférer des compétences d'exécution à la Commission aux fins de l'établissement d'exigences techniques concernant la conception et le fonctionnement du passeport et de règles relatives à l'emplacement du support de données ou d'un autre identifiant permettant d'accéder au passeport du véhicule.

- (32) Afin de garantir que les producteurs et les autres opérateurs économiques sont soumis aux mêmes règles dans tous les États membres, il est nécessaire d'établir des règles harmonisées pour la gestion des déchets de véhicules hors d'usage. Ces règles devraient permettre d'assurer un niveau élevé de protection de la santé humaine et de l'environnement dans l'ensemble de l'Union. Elles devraient également permettre d'harmoniser davantage la qualité des services de gestion des déchets fournis par les opérateurs économiques et faciliter le fonctionnement du marché des matières premières secondaires.
- (33) Afin de garantir un traitement sûr et écologiquement rationnel des véhicules hors d'usage, tout établissement ou toute entreprise ayant l'intention d'effectuer des opérations de traitement des déchets pour ces véhicules devrait obtenir l'agrément de l'autorité compétente. L'agrément ne devrait être accordé que si l'établissement ou l'entreprise dispose de la capacité technique, financière et organisationnelle nécessaire pour effectuer les opérations de traitement en fin de vie des véhicules d'une manière conforme à la législation de l'Union et à la législation nationale applicables, y compris aux exigences spécifiques en matière de traitement établies dans le présent règlement. En outre, les installations de traitement agréées devraient être compétentes pour délivrer des certificats de destruction conformément au présent règlement.
- (34) La directive 2000/53/CE instaure pour les producteurs de véhicules l'obligation fondamentale de supporter une partie des coûts de collecte des véhicules hors d'usage. Sur la base de cette obligation, conformément au principe du pollueur-payeur et aux exigences minimales générales applicables aux régimes de responsabilité élargie des producteurs énoncées dans la directive 2008/98/CE du Parlement européen et du Conseil²², il convient d'établir au niveau de l'Union des exigences relatives aux responsabilités des constructeurs automobiles en ce qui concerne la gestion des véhicules hors d'usage. Les producteurs devraient assumer une responsabilité élargie pour les véhicules qu'ils ont mis sur le marché une fois que ceux-ci ont atteint l'étape de la fin de vie. La responsabilité élargie des producteurs devrait couvrir les obligations visant à garantir que les véhicules mis à disposition par les producteurs sur le marché d'un État membre sont collectés et traités conformément au présent règlement et que les opérateurs de gestion des déchets qui assurent le traitement de ces véhicules respectent les objectifs de recyclage fixés par le présent règlement.
- (35) Afin de faciliter le contrôle du respect, par les producteurs, de leurs obligations en matière de responsabilité élargie, il convient que les États membres établissent un registre des producteurs. Les exigences en matière d'enregistrement devraient être harmonisées dans l'ensemble de l'Union afin de faciliter l'enregistrement, en particulier en ce qui concerne les producteurs qui mettent des véhicules à disposition dans différents États membres. Le registre devrait également être utilisé aux fins de l'établissement de rapports à l'intention des autorités compétentes sur le respect des

ces véhicules, au regard de leurs émissions et de la durabilité des batteries (Euro 7), et abrogeant le règlement (CE) n° 715/2007 et le règlement (CE) n° 595/2009.

²² Directive 2008/98/CE du Parlement européen et du Conseil du 19 novembre 2008 relative aux déchets et abrogeant certaines directives (JO L 312 du 22.11.2008, p. 3).

obligations en matière de responsabilité élargie des producteurs. Les éléments et les aspects de procédure liés à ce registre devraient également être cohérents avec ceux du registre des producteurs établi par le règlement (UE) 2023/[OP: batteries] afin de permettre aux producteurs de véhicules et aux producteurs de batteries d'utiliser un seul et même registre.

- (36) Si le producteur met des véhicules à disposition sur le marché pour la première fois sur le territoire d'un État membre où il n'est pas établi, le producteur devrait désigner un mandataire pour le régime de responsabilité élargie des producteurs.
- (37) Les producteurs devraient pouvoir choisir d'exercer leurs obligations en matière de responsabilité élargie des producteurs individuellement ou collectivement, au sein d'organisations compétentes en matière de responsabilité des producteurs assumant la responsabilité en leur nom. Les organisations compétentes en matière de responsabilité des producteurs devraient garantir la confidentialité des données qui leur sont fournies par les producteurs. Pour faire en sorte que les intérêts de tous les opérateurs économiques soient dûment pris en considération et éviter que les opérateurs de gestion des déchets ne soient désavantagés dans les décisions prises dans le cadre des régimes de responsabilité élargie des producteurs, il convient d'assurer une représentation équitable des producteurs et des opérateurs de gestion des déchets au sein des organes directeurs de ces organisations.
- (38) Les producteurs devraient financer une partie des coûts de collecte et de traitement des véhicules hors d'usage qui sont nécessaires pour satisfaire aux exigences établies dans le présent règlement, en particulier aux obligations visant à garantir une meilleure qualité des matières premières secondaires récupérées dans les véhicules. Le niveau exact des coûts de ces opérations qui devraient être supportés par les producteurs devrait être déterminé en tenant compte des recettes des installations de traitement agréées et des autres opérateurs de gestion des déchets qui sont tirées de la vente de pièces de rechange ou de composants usagés et de matières premières secondaires récupérées dans les véhicules hors d'usage. À cette fin, les autorités compétentes, en coopération avec les producteurs et les opérateurs de gestion des déchets, devraient surveiller les coûts moyens des opérations de collecte, de recyclage et de traitement ainsi que le niveau des contributions financières versées par les producteurs afin de garantir une répartition équitable des coûts entre tous les opérateurs intéressés.
- (39) Les contributions financières des producteurs devraient également couvrir les coûts des campagnes éducatives visant à accroître la collecte des véhicules hors d'usage, la mise en place du système de notification pour la délivrance et le transfert des certificats de destruction ainsi que la collecte et la communication des données aux autorités compétentes. Toutes ces actions sont indispensables pour assurer la bonne gestion des véhicules hors d'usage, en particulier pour le suivi des véhicules dont les constructeurs sont responsables conformément au présent règlement.
- (40) Les producteurs qui choisissent d'assumer individuellement leurs obligations en matière de responsabilité élargie devraient également fournir une garantie à utiliser pour couvrir les coûts de gestion des véhicules hors d'usage. Ces garanties peuvent être utilisées notamment dans les cas où les producteurs concernés deviennent insolvables ou cessent définitivement leurs activités.
- (41) Lorsqu'un producteur exerce ses obligations en matière de responsabilité élargie collectivement avec une organisation compétente en matière de responsabilité des producteurs, les contributions financières versées par le producteur devraient être modulées sur la base de critères harmonisés. Ces critères devraient créer des

incitations économiques encourageant les constructeurs à accroître la circularité dans la conception et la production de véhicules neufs, en tenant compte de la quantité de matériaux primaires et recyclés dans un véhicule, de la mesure dans laquelle ce véhicule contient des pièces, composants et matériaux difficiles à extraire, démonter, réutiliser ou recycler, ainsi que de la quantité de substances dangereuses qui y est présente. Afin d'éviter toute distorsion du marché unique, il convient de déléguer à la Commission le pouvoir d'adopter des actes conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne en vue de compléter le présent règlement par l'établissement de règles détaillées sur les modalités d'application des critères de modulation des contributions financières versées aux organisations compétentes en matière de responsabilité des producteurs.

- (42) Étant donné que les véhicules deviennent souvent des véhicules hors d'usage dans un État membre différent de celui dans lequel ils ont été immatriculés pour la première fois, il est nécessaire d'instaurer des règles relatives à la responsabilité élargie transfrontière des producteurs. Ces règles devraient garantir que la responsabilité du producteur couvre correctement les coûts de collecte et de traitement supportés par les opérateurs de gestion des déchets dans l'État membre où le véhicule devient un véhicule hors d'usage. À cette fin, le producteur devrait désigner un mandataire pour le régime de responsabilité élargie des producteurs dans chaque État membre et mettre en place des mécanismes de coopération transfrontière avec les opérateurs de gestion des déchets concernés. La mise en place d'un tel mécanisme contribue à créer des conditions de concurrence égales entre les installations de traitement agréées dans l'ensemble de l'Union et facilite l'élaboration d'approches à l'échelle de l'Union en cas de responsabilité individuelle des producteurs.
- (43) Afin de garantir le respect de ces obligations et d'éviter toute distorsion du marché unique, il convient de déléguer à la Commission le pouvoir d'adopter des actes conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne en ce qui concerne l'établissement de règles détaillées supplémentaires relatives aux obligations des producteurs, des États membres et des opérateurs de gestion des déchets et aux caractéristiques des mécanismes transfrontières.
- (44) La condition préalable au traitement rationnel des véhicules hors d'usage est que la collecte de tous ces véhicules soit assurée. Par conséquent, le présent règlement devrait imposer certaines obligations liées à la collecte principalement aux producteurs et, à titre subsidiaire, aux États membres. Les producteurs devraient mettre en place les systèmes de collecte, ou participer à la mise en place de ces systèmes, et les États membres devraient adopter toutes les mesures nécessaires pour faire en sorte que ces systèmes soient mis en place et permettent d'atteindre les objectifs du présent règlement. Les systèmes de collecte devraient permettre aux propriétaires de véhicules et aux autres détenteurs de véhicules de remettre le véhicule à une installation agréée sans efforts ni coûts inutiles. Il s'ensuit que, dans la pratique, ces systèmes devraient couvrir de manière appropriée l'ensemble du territoire de chaque État membre. Ils devraient également permettre la collecte de toutes les marques de véhicules hors d'usage, ainsi que des pièces usagées provenant de la réparation des véhicules.
- (45) Les véhicules hors d'usage devraient être traités exclusivement dans les installations de traitement agréées, qui jouent par conséquent un rôle essentiel dans la collecte des véhicules hors d'usage. Afin de faciliter la collecte et de garantir une disponibilité suffisante d'installations de collecte de véhicules hors d'usage, le présent règlement prévoit la possibilité d'établir des points de collecte. Le rôle de ces points se limiterait à la collecte des véhicules hors d'usage, à leur stockage dans des conditions

appropriées et à leur transport vers l'installation de traitement agréée. L'exploitation d'un point de collecte nécessite une autorisation spécifique. Les points de collecte devraient être tenus de remettre tous les véhicules hors d'usage collectés aux installations de traitement agréées.

- (46) Afin que tous les véhicules hors d'usage soient effectivement collectés, il est nécessaire d'informer le public de l'existence de systèmes de collecte. Les propriétaires de véhicules devraient savoir qu'ils peuvent en principe remettre gratuitement un véhicule hors d'usage, avec ou sans la batterie de véhicule électrique, à un point de collecte ou à une installation de traitement agréée. La campagne éducative des producteurs ou des organisations compétentes en matière de responsabilité des producteurs devrait également présenter les conséquences pour l'environnement et la santé humaine de la collecte et du traitement inappropriés des véhicules hors d'usage.
- (47) L'installation de traitement agréée devrait délivrer un certificat de destruction attestant que le véhicule hors d'usage a été traité. Cette mesure est nécessaire pour assurer une surveillance adéquate de la gestion des véhicules hors d'usage. Les exigences minimales relatives à ce certificat sont actuellement fixées dans la décision 2002/151/CE de la Commission²³ et le contenu de cette décision devrait être inclus dans le présent règlement, moyennant les adaptations nécessaires. Ce certificat devrait être délivré sous forme électronique et fourni au dernier propriétaire du véhicule hors d'usage, puis transmis par les installations de traitement agréées et le dernier propriétaire aux autorités compétentes de l'État membre, étant donné que sa présentation permet d'annuler l'immatriculation du véhicule. Le système de notification électronique devrait permettre de transmettre à la fois le document confirmant la collecte du véhicule hors d'usage et le certificat de destruction.
- (48) Malgré l'obligation, prévue par la directive 2000/53/CE, de transférer tous les véhicules hors d'usage à des fins de traitement vers une installation de traitement agréée, il existe une proportion très importante de véhicules dont on ne sait pas où ils se trouvent et qui pourraient avoir été traités ou exportés illégalement comme véhicules hors d'usage, ou dont le statut n'est pas correctement signalé aux autorités d'immatriculation des États membres. Ces véhicules sont appelés «véhicules disparus». Les États membres devraient renforcer leur coopération afin de réduire le nombre de véhicules disparus. La reconnaissance des certificats de destruction délivrés dans un autre État membre et l'obligation d'informer les autorités des États membres où le véhicule est immatriculé de la délivrance d'un certificat de destruction devraient permettre de mieux suivre les véhicules hors d'usage.
- (49) Afin de garantir une collecte efficace des véhicules hors d'usage, des obligations explicites devraient être imposées aux propriétaires de véhicules. Ces derniers devraient remettre leur véhicule, lorsqu'il atteint l'étape de la fin de vie, aux points de collecte ou aux installations de traitement agréées et présenter le certificat de destruction aux autorités chargées de l'immatriculation afin que l'immatriculation du véhicule soit annulée.
- (50) Afin de garantir un traitement uniforme et écologiquement rationnel des véhicules hors d'usage dans l'Union, il est essentiel de faire en sorte que les installations de

²³ Décision 2002/151/CE de la Commission du 19 février 2002 concernant les exigences minimales applicables au certificat de destruction délivré en application de l'article 5, paragraphe 3, de la directive 2000/53/CE du Parlement européen et du Conseil relative aux véhicules hors d'usage (JO L 50 du 21.2.2002, p. 94).

traitement agréées acceptent et traitent tous les véhicules, pièces, composants et matériaux hors d'usage, y compris les pièces usagées provenant de la réparation des véhicules, conformément aux conditions énoncées dans leurs autorisations, ainsi qu'aux exigences énoncées dans le présent règlement, les meilleures techniques disponibles et la directive 2010/75/UE du Parlement européen et du Conseil²⁴.

- (51) Compte tenu du rôle essentiel des installations de traitement agréées dans une gestion des véhicules hors d'usage qui ne nuise pas à l'environnement ni à la santé humaine et contribue à la réalisation des objectifs de l'Union en matière d'économie circulaire, il est nécessaire d'instaurer des obligations applicables à ces installations et couvrant toutes leurs activités, depuis l'acceptation et le stockage du véhicule hors d'usage jusqu'à son traitement final.
- (52) Afin de garantir la traçabilité de leurs activités, les installations de traitement agréées devraient documenter les opérations de traitement effectuées et conserver leur registre au format électronique pendant au moins trois ans, et être en mesure de le présenter, sur demande, aux autorités nationales compétentes.
- (53) La dépollution d'un véhicule hors d'usage est la première étape vers la prévention des dommages à l'environnement et à la santé humaine et des risques liés à la sécurité au travail. Il est donc essentiel qu'un véhicule hors d'usage fasse l'objet des opérations de dépollution nécessaires dès que possible après sa remise à l'installation de traitement agréée, avant de subir tout autre traitement. Lors de cette étape, les huiles usagées devraient être collectées et stockées séparément des autres fluides et liquides puis faire l'objet du traitement prévu par la directive 2008/98/CE. De plus, les pièces, composants et matériaux contenant du plomb, du cadmium, du mercure et du chrome hexavalent devraient être extraits du véhicule hors d'usage, afin de prévenir tout effet néfaste pour l'homme ou l'environnement.
- (54) Afin de garantir la bonne mise en œuvre du règlement (UE) 2023/ [OP: règlement sur les batteries], il convient que toutes les batteries incorporées dans des véhicules soient extraites séparément des véhicules hors d'usage et entreposées dans une zone désignée en vue d'un traitement ultérieur.
- (55) Afin de maximiser le potentiel de réutilisation, de remanufacturation et de remise à neuf des pièces et composants et de préserver une valeur élevée pour les matériaux secondaires issus des véhicules hors d'usage, certaines pièces et certains composants devraient obligatoirement être extraits du véhicule hors d'usage avant le broyage. Les pièces et composants concernés devraient être extraits dans le cadre d'un processus de démontage manuel ou d'un processus de désassemblage semi-automatisé. Afin de favoriser les avancées dans les technologies de démontage, de tri, de broyage et de post-broyage, il devrait être possible de déroger à l'exigence d'extraction obligatoire des pièces et composants dans certains cas exceptionnels. Il devrait être démontré que les pièces et composants concernés peuvent être extraits aussi efficacement avec ces technologies qu'avec des procédés manuels ou semi-automatisés et sans abaisser la qualité des fractions de traitement qui en résultent. Afin de tenir compte des progrès techniques et scientifiques, il convient de déléguer à la Commission le pouvoir d'adopter des actes conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne en ce qui concerne la modification de l'annexe VII.

²⁴ Directive 2010/75/UE du Parlement européen et du Conseil du 24 novembre 2010 relative aux émissions industrielles (JO L 334 du 17.12.2010, p. 17).

- (56) Une fois que les installations de traitement agréées ont extrait les pièces et composants du véhicule hors d'usage, elles devraient soigneusement évaluer et déterminer si ces pièces et composants sont propres à être réutilisés, remanufacturés ou remis à neuf, sur la base de critères objectifs liés aux caractéristiques techniques des pièces et composants et aux exigences relatives à la sécurité des véhicules.
- (57) Le règlement (UE) 2023/[batteries] établit des règles concernant la durabilité, la performance, la sécurité, la collecte, le recyclage et la seconde vie des batteries ainsi que concernant les informations relatives à l'extraction des batteries communiquées aux opérateurs économiques. Le potentiel de seconde vie des batteries devrait être pris en considération dans le présent règlement par l'exclusion de la batterie de véhicule électrique de la liste des pièces ou composants essentiels, afin de permettre la remise du véhicule pour traitement, à titre gratuit, sans la batterie du véhicule électrique.
- (58) Compte tenu du potentiel de remanufacturage et de remise à neuf dans le secteur automobile et de la contribution de ces opérations à l'économie circulaire, il est nécessaire d'apporter une clarté juridique aux opérateurs économiques de ce secteur. Il convient donc de préciser que les pièces et composants extraits d'un véhicule hors d'usage, qui sont propres à être réutilisés, remanufacturés ou remis à neuf, ne devraient pas être considérés comme des déchets. Cette approche est nécessaire pour faciliter le transfert, le transport ou toute autre expédition de ces pièces et composants. Les autorités nationales compétentes devraient être en mesure de demander à l'installation de traitement agréée qui a extrait la pièce ou le composant concerné des documents confirmant, au moyen d'une évaluation spécifique, l'aptitude technique des pièces et composants concernés au remanufacturage, à la remise en état ou à la réutilisation.
- (59) Dans son évaluation de la directive 2000/53/CE, la Commission a constaté que les pièces de rechange et composants usagés étaient proposés au public par des fournisseurs non identifiés et provenaient souvent d'activités illégales. Par conséquent, de nouvelles exigences devraient être établies en ce qui concerne le commerce des pièces et composants usagés, remanufacturés ou remis à neuf. Ces pièces et composants devraient, avant tout, porter une étiquette indiquant le numéro d'identification du véhicule dont ils ont été extraits ainsi que les coordonnées de l'opérateur ayant procédé à l'extraction, et être accompagnés d'une garantie.
- (60) Dans l'intérêt de la sécurité routière et de la protection de l'environnement, certains composants et pièces qui ont été extraits de véhicules hors d'usage ne devraient pas être réutilisés, remanufacturés ou remis à neuf. Ces pièces et composants ne devraient être utilisés ni pour la fabrication de véhicules neufs, ni dans des véhicules qui ont déjà été mis sur le marché.
- (61) Afin de favoriser le développement et le bon fonctionnement du marché des pièces et composants réutilisables, remis à neuf et remanufacturés dans l'Union, les États membres devraient être encouragés à prendre les mesures d'incitation nécessaires au niveau national pour promouvoir la réutilisation, la remise à neuf et le remanufacturage des pièces et composants, que ceux-ci aient été extraits pendant la phase d'utilisation ou de fin de vie du véhicule. La Commission devrait faciliter l'échange d'informations entre les États membres par la communication de leurs bonnes pratiques en ce qui concerne les mesures d'incitation prises au niveau national, en vue d'assurer le suivi de leur efficacité.
- (62) Dans son évaluation de la directive 2000/53/CE, la Commission a constaté que la définition du recyclage figurant dans ladite directive était trop large et non conforme à

la directive 2008/98/CE, car elle considère le «remblayage» comme une opération de recyclage. Par conséquent, le règlement devrait aligner la définition du recyclage sur celle de la directive 2008/98/CE, en excluant le remblayage de son champ d'application.

- (63) Le recyclage de tous les plastiques provenant de véhicules hors d'usage devrait être constamment amélioré et il importe de garantir un approvisionnement suffisant en matières recyclées pour répondre à la demande de plastiques recyclés dans les véhicules. Il est donc nécessaire de fixer un objectif spécifique de recyclage de 30 % des plastiques provenant des véhicules hors d'usage. Cet objectif viendrait compléter les objectifs fixés pour les véhicules hors d'usage (85 %) ainsi que pour la réutilisation et la valorisation (95 %) des véhicules hors d'usage en poids moyen par véhicule et par an. Pour faciliter la mise en œuvre de ces exigences par les opérateurs de gestion des déchets, une période transitoire de trois ans est nécessaire. Dans l'intervalle, les objectifs actuels en matière de réutilisation et de recyclage (85 %) ainsi que de réutilisation et de valorisation (95 %) des véhicules hors d'usage, tels qu'établis par la directive 2000/53/CE, et selon la définition du recyclage figurant dans ladite directive, devraient continuer à s'appliquer.
- (64) Il est important d'accroître la valorisation de matières secondaires de haute qualité en améliorant les procédés de broyage des véhicules hors d'usage. Par conséquent, les véhicules hors d'usage, leurs pièces, composants et matériaux ne devraient pas être broyés en même temps que des déchets d'emballages et des déchets d'équipements électriques et électroniques, notamment pour améliorer la séparation du cuivre et des fractions d'acier.
- (65) Afin d'améliorer encore la qualité du traitement des véhicules hors d'usage, il ne devrait pas être possible de mettre en décharge des fractions de déchets provenant de véhicules hors d'usage broyés, qui contiennent des déchets non inertes et qui ne sont pas traités par la technologie post-broyeur.
- (66) Les véhicules hors d'usage sont classés comme des déchets dangereux et ne peuvent pas être exportés vers des pays non membres de l'OCDE. Les véhicules hors d'usage dépollués peuvent toujours être traités en dehors de l'Union, à condition que leur transfert soit effectué conformément au règlement (CE) n° 1013/2006.
- (67) En cas de transfert d'un véhicule hors d'usage depuis l'Union vers un pays tiers, l'exportateur devrait fournir des pièces justificatives approuvées par l'autorité compétente du pays de destination, confirmant que les conditions de traitement sont pour l'essentiel équivalentes aux exigences du présent règlement et aux exigences en matière de santé humaine et de protection de l'environnement énoncées dans d'autres actes législatifs de l'Union, conformément au règlement (UE) [nouveau règlement sur les transferts de déchets].
- (68) Pour faire en sorte que les véhicules hors d'usage soient traités de manière durable sur le plan environnemental, il importe que le statut d'un véhicule soit clairement établi tout au long de son cycle de vie, en particulier dans les situations où il est nécessaire de distinguer les véhicules d'occasion des véhicules hors d'usage. Un propriétaire de véhicule qui a l'intention de transférer la propriété d'un véhicule d'occasion devrait notamment être tenu de démontrer que le véhicule n'est pas un véhicule hors d'usage. Pour évaluer le statut d'un véhicule d'occasion, le propriétaire du véhicule, les autres opérateurs économiques et les autorités compétentes devraient vérifier si certains critères permettant de déterminer si le véhicule concerné est ou non un véhicule hors d'usage sont remplis. Afin de tenir compte des progrès techniques et scientifiques, il

convient de déléguer à la Commission le pouvoir d'adopter des actes conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne en ce qui concerne la modification de l'annexe I, qui fixe les critères permettant de déterminer quand un véhicule doit être considéré comme un véhicule hors d'usage.

- (69) Le plan d'action de l'UE intitulé «Vers une pollution zéro dans l'air, l'eau et les sols»²⁵ a souligné la nécessité pour la Commission de proposer de nouvelles mesures pour réduire l'empreinte environnementale extérieure de l'Union liée à l'exportation de véhicules hors d'usage et de véhicules d'occasion. Étant donné que l'exportation de véhicules d'occasion pose d'importants problèmes en matière d'environnement et de santé publique, comme le démontre le programme des Nations unies pour l'environnement²⁶, et que l'Union est le premier exportateur mondial de véhicules d'occasion, il est nécessaire d'établir des exigences spécifiques au niveau de l'Union régissant l'exportation de véhicules d'occasion [depuis l'Union]. Les exigences devraient être fondées sur des critères objectifs, selon lesquels un véhicule d'occasion n'est pas un véhicule hors d'usage et doit être conforme aux exigences de contrôle technique conformément à la directive 2014/45/UE du Parlement européen et du Conseil²⁷. Ces exigences devraient permettre de garantir que seuls les véhicules d'occasion aptes à circuler sur les routes de l'Union puissent être exportés vers un pays tiers, réduisant ainsi les risques que l'exportation de véhicules d'occasion depuis l'Union contribue à la pollution atmosphérique ou aux accidents de la route dans les pays tiers. Afin de permettre aux autorités douanières de vérifier que ces exigences sont respectées lors de l'exportation, toute personne exportant un véhicule d'occasion devrait être tenue de leur fournir le numéro d'identification du véhicule ainsi qu'une déclaration confirmant que le véhicule d'occasion n'est pas un véhicule hors d'usage et qu'il est considéré comme conforme aux exigences de contrôle technique.
- (70) Il est important de mettre en place un mécanisme permettant de vérifier efficacement la conformité des véhicules d'occasion avec les exigences d'exportation sans entraver les échanges entre l'Union et les pays tiers. Il convient donc que la Commission mette en place un système électronique permettant aux autorités des États membres d'échanger en temps réel des informations sur le numéro d'identification du véhicule et les résultats du contrôle technique des véhicules d'occasion destinés à l'exportation. Compte tenu de ses caractéristiques et fonctionnalités existantes liées au partage, entre les autorités chargées de l'immatriculation des véhicules, d'informations relatives aux véhicules immatriculés dans l'Union, MOVE-HUB, une plateforme d'échange de messages, a été développée par la Commission afin d'interconnecter les registres électroniques nationaux des États membres. La plateforme héberge actuellement l'interconnexion des registres des entreprises de transport routier (ERRU), l'interconnexion des registres des permis de conduire (RESPER), l'interconnexion des registres de formation des conducteurs professionnels (ProDriveNet), la notification des défauts de contrôle routier des véhicules (RSI) et l'interconnexion des registres des cartes tachygraphiques de conducteur (TACHOnet). Par conséquent, les fonctionnalités de MOVE-HUB devraient être étendues afin de permettre l'échange d'informations sur le numéro d'identification du véhicule et les résultats du contrôle technique des véhicules d'occasion destinés à l'exportation. Afin de permettre aux douanes de vérifier électroniquement et automatiquement si un véhicule d'occasion

²⁵ COM(2021) 400.

²⁶ <https://www.unep.org/resources/report/global-trade-used-vehicles-report>

²⁷ Directive 2014/45/UE du Parlement européen et du Conseil du 3 avril 2014 relative au contrôle technique périodique des véhicules à moteur et de leurs remorques, et abrogeant la directive 2009/40/CE (JO L 127 du 29.4.2014, p. 51).

destiné à l'exportation est conforme aux exigences d'exportation, le système électronique exploité par MOVE-HUB devrait être interconnecté avec l'environnement de guichet unique de l'Union européenne pour les douanes, conformément au règlement (UE) 2022/2399 du Parlement européen et du Conseil²⁸. Ce règlement prévoit un cadre complet de contrôles automatisés, qui s'appliquent à une formalité non douanière spécifique de l'Union. Par conséquent, le présent règlement devrait établir les principaux éléments à contrôler, tandis que les aspects techniques de la mise en œuvre de ce contrôle seraient fixés dans le cadre du règlement (UE) 2022/2399.

- (71) Afin d'assurer des conditions uniformes d'exécution des exigences d'exportation, il convient de conférer à la Commission des compétences d'exécution aux fins de la mise au point des systèmes électroniques nécessaires et de leur interopérabilité avec les systèmes nationaux.
- (72) Les États membres devraient coopérer les uns avec les autres afin d'assurer une mise en œuvre efficace des exigences relatives à l'exportation des véhicules d'occasion et de se prêter mutuellement assistance. Cette assistance devrait comprendre un échange d'informations visant à vérifier le statut des véhicules avant leur exportation, y compris la confirmation des informations relatives à l'immatriculation dans l'État membre où ils étaient précédemment immatriculés. En outre, aux fins d'une coopération globale, les États membres devraient coopérer avec les autorités des pays tiers.
- (73) Il importe que les autorités douanières soient en mesure d'effectuer des contrôles sur les véhicules d'occasion destinés à l'exportation conformément au règlement (UE) n° 952/2013 du Parlement européen et du Conseil²⁹. Une part importante des véhicules d'occasion quittant le territoire de l'Union sont destinés à des pays où des exigences en matière d'importation sont établies ou pourraient être établies, telles que des exigences relatives à l'âge du véhicule ou à ses émissions. Il importe que les autorités douanières soient en mesure de vérifier électroniquement et automatiquement, au moyen de l'environnement de guichet unique de l'UE pour les douanes, si un véhicule d'occasion destiné à l'exportation est conforme à ces exigences, lorsque les informations relatives à ces exigences sont officiellement communiquées à la Commission par les pays tiers concernés. Aux fins de la protection de l'environnement et de la sécurité routière dans les pays tiers, il convient de déléguer à la Commission le pouvoir d'adopter des actes délégués conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne en ce qui concerne la fixation de ces exigences.
- (74) Afin de prévenir le risque que des véhicules soient exportés sans les documents requis indiquant le numéro d'identification et les résultats du contrôle technique du véhicule et que le non-respect des exigences d'exportation ne soit détecté que lorsque le véhicule a déjà quitté l'Union, l'application des procédures douanières simplifiées prévues par le règlement (UE) n° 952/2013 ne devrait pas être autorisée. Ces procédures empêcheraient les autorités douanières de procéder à des contrôles en temps réel au moyen de l'environnement de guichet unique de l'UE pour les douanes,

28 Règlement (UE) 2022/2399 du Parlement européen et du Conseil du 23 novembre 2022 établissant l'environnement de guichet unique de l'Union européenne pour les douanes et modifiant le règlement (UE) n° 952/2013 (JO L 317 du 9.12.2022, p. 1).

29 Règlement (UE) n° 952/2013 du Parlement européen et du Conseil du 9 octobre 2013 établissant le code des douanes de l'Union (JO L 269 du 10.10.2013, p. 1).

ce qui augmenterait le risque de violation des règles de l'Union relatives à l'exportation de véhicules d'occasion.

- (75) Dans son évaluation de la directive 2000/53/CE, la Commission a considéré que l'absence d'exigences en matière d'inspections obligatoires constituait une lacune de la directive. Par conséquent, le présent règlement devrait fixer des exigences minimales concernant la fréquence des inspections, leur portée et les caractéristiques des installations soumises à ces inspections. La compétitivité des installations de traitement agréées par rapport aux opérateurs illégaux serait ainsi préservée et le respect des conditions des autorisations et des exigences relatives à la collecte et au traitement des véhicules hors d'usage resterait assuré.
- (76) Les inspections devraient porter sur le respect des dispositions relatives à l'exportation des véhicules d'occasion et au traitement des véhicules hors d'usage. Chaque année, les inspections devraient couvrir au moins 10 % des installations de traitement agréées et des opérateurs. Les sites des opérateurs de réparation et d'entretien devraient également faire l'objet d'une inspection. Il convient de souligner que les inspections effectuées au titre du présent règlement devraient compléter les inspections portant sur le transfert de véhicules hors d'usage, qui sont réglementées de manière exhaustive dans le règlement [OP: nouveau règlement sur les transferts de déchets].
- (77) Les États membres devraient mettre en place des mécanismes de coopération aux niveaux national et international afin que les inspections puissent se dérouler de manière efficace. Ces mécanismes devraient permettre l'échange des données relatives à l'immatriculation des véhicules, qui sont nécessaires pour suivre les véhicules et vérifier s'ils ont fait l'objet d'un traitement approprié à l'étape de la fin de vie.
- (78) Toutes les mesures d'exécution nécessaires devraient être prises par les États membres pour lutter contre le traitement illégal des véhicules hors d'usage, afin de prévenir les dommages causés à l'environnement ou à la santé humaine par ces activités. Tout établissement ou toute entreprise procédant au traitement de véhicules hors d'usage sans autorisation valable ou en violation des conditions ou exigences énoncées dans l'autorisation devrait donc faire l'objet de sanctions. Les États membres devraient également envisager d'autres mesures, telles que le retrait de l'autorisation ou la suspension des activités de l'opérateur, afin de garantir le respect du présent règlement.
- (79) Il convient que les États membres établissent les règles relatives aux sanctions applicables en cas d'infractions au présent règlement et veillent à ce que ces règles soient mises en œuvre. Des sanctions devraient être prévues en particulier pour les cas de violation des dispositions relatives à l'exportation de véhicules d'occasion, à la remise de véhicules hors d'usage à des installations de traitement agréées ou à des points de collecte et à la commercialisation de pièces et composants usagés, remanufacturés ou remis à neuf. Les sanctions prévues devraient être efficaces, proportionnées et dissuasives.
- (80) L'établissement d'obligations de déclaration est nécessaire pour garantir une mise en œuvre, un suivi et une évaluation appropriés de la législation de l'Union et pour fournir aux marchés des informations actualisées en matière de transparence. Des données correctes et valides sont indispensables pour permettre à la Commission d'évaluer si les mesures prévues par le règlement fonctionnent correctement et de proposer, le cas échéant, de nouveaux ajustements visant à garantir un traitement écologiquement rationnel des véhicules hors d'usage ou à rationaliser la mise en œuvre du règlement. Afin de limiter la charge liée à la déclaration, seules les données

qui sont indispensables aux fins de la mise en œuvre du présent règlement devraient être déclarées et la transmission des déclarations devraient être facilitée au moyen d'outils numériques. Sur la base de ces éléments, il convient de préciser quelles données doivent être communiquées par les opérateurs économiques aux autorités compétentes et par les États membres à la Commission. Afin d'assurer des conditions uniformes d'exécution des exigences de déclaration, il convient de conférer à la Commission des compétences d'exécution. Les actes d'exécution, qui devraient remplacer la décision 2005/293/CE de la Commission³⁰, devraient également établir une méthode de calcul et de vérification de la réalisation des objectifs fixés en matière de réutilisation, de recyclage et de valorisation.

- (81) Les autorités compétentes des États membres jouent un rôle important dans la vérification du respect des obligations établies par le présent règlement en ce qui concerne la collecte et la gestion des véhicules hors d'usage, y compris un meilleur suivi, par ces autorités, de la localisation des véhicules et la lutte contre le traitement illégal des véhicules hors d'usage. Les États membres devraient donc exiger que les opérateurs de gestion des déchets et les autres opérateurs économiques concernés fournissent aux autorités compétentes des données leur permettant de mieux contrôler la mise en œuvre des dispositions relatives à la collecte et à la gestion des véhicules hors d'usage.
- (82) Les compétences d'exécution conférées à la Commission devraient être exercées en conformité avec le règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil³¹.
- (83) Lorsqu'elle adopte des actes délégués en vertu du présent règlement, il importe particulièrement que la Commission procède aux consultations appropriées durant ses travaux préparatoires, y compris au niveau des experts, et que ces consultations soient menées conformément aux principes définis dans l'accord interinstitutionnel du 13 avril 2016 «Mieux légiférer»³². Pour assurer leur égale participation à la préparation des actes délégués, le Parlement européen et le Conseil reçoivent tous les documents au même moment que les experts des États membres, et leurs experts ont systématiquement accès aux réunions des groupes d'experts de la Commission traitant de la préparation des actes délégués.
- (84) L'annexe II du règlement (UE) 2019/1020, qui établit la liste de la législation d'harmonisation de l'Union sans dispositions en matière de sanctions, devrait être modifiée afin de supprimer les directives 2000/53/CE et 2005/64/CE de cette liste, étant donné qu'il est nécessaire que le règlement actuel contienne des dispositions en matière de sanctions.
- (85) Il est nécessaire de garantir que les dispositions et exigences relatives à la réception par type prévues dans le présent règlement soient vérifiées au cours de la procédure de réception UE par type. Il y a donc lieu de modifier le règlement (UE) 2018/858 en conséquence.

³⁰ Décision 2005/293/CE de la Commission du 1^{er} avril 2005 établissant les modalités nécessaires au contrôle du respect des objectifs fixés en matière de réutilisation/valorisation et de réutilisation/recyclage par la directive 2000/53/CE du Parlement européen et du Conseil relative aux véhicules hors d'usage (JO L 94 du 13.4.2005, p. 30).

³¹ Règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil du 16 février 2011 établissant les règles et principes généraux relatifs aux modalités de contrôle par les États membres de l'exercice des compétences d'exécution par la Commission (JO L 55 du 28.2.2011, p. 13).

³² JO L 123 du 12.5.2016, p. 1.

- (86) Les véhicules disparus ont été reconnus comme l'une des principales difficultés de mise en œuvre de la directive 2000/53/CE. L'absence de système efficace permettant l'échange en temps réel d'informations entre les États membres sur la situation d'immatriculation des véhicules nuit à la traçabilité et a été pointée comme une cause du nombre élevé de «véhicules disparus» dans l'Union. Pour y remédier, la Commission devrait proposer une révision de la directive 1999/37/CE du Conseil relative aux documents d'immatriculation des véhicules³³. Cette révision devrait imposer aux États membres l'obligation d'enregistrer au format électronique, pour les véhicules immatriculés sur leur territoire, les données permettant de documenter correctement les raisons pour lesquelles l'immatriculation d'un véhicule a été annulée, en particulier si un véhicule a été traité comme véhicule hors d'usage dans une installation de traitement agréée, réimmatriculé dans un autre État membre, exporté vers un pays tiers en dehors de l'Union, ou volé. En outre, afin d'empêcher le démontage ou l'exportation illégaux de véhicules qui ont été temporairement radiés, les propriétaires de véhicules devraient être tenus de signaler rapidement tout changement de propriété à l'autorité nationale chargée de l'immatriculation des véhicules. Ces modifications complètent et renforcent les exigences actuelles imposées aux États membres en matière d'enregistrement électronique des données relatives à tous les véhicules immatriculés sur leur territoire.
- (87) Compte tenu de la nécessité de garantir un niveau élevé de protection de l'environnement et de tenir compte des progrès scientifiques, la Commission devrait présenter au Parlement européen et au Conseil un rapport sur l'application du présent règlement et son incidence sur le fonctionnement du marché unique et sur l'environnement. La Commission devrait inclure, dans son rapport, une évaluation des dispositions relatives à la conception des véhicules neufs, y compris les objectifs en matière de réutilisabilité, de recyclabilité et de valorisabilité, à la gestion des véhicules hors d'usage, y compris les objectifs de recyclage, et aux sanctions, ainsi qu'une évaluation de la nécessité et de la faisabilité d'étendre le champ d'application du présent règlement à certains véhicules de catégorie L, aux véhicules utilitaires lourds et à leurs remorques. Cette évaluation devrait porter non seulement sur les aspects relatifs au traitement des véhicules hors d'usage, mais aussi sur la pertinence et la valeur ajoutée de l'établissement d'exigences en matière de conception.
- (88) Le rapport de la Commission devrait également comporter une évaluation des mesures concernant la fourniture d'informations sur les substances préoccupantes présentes dans les véhicules et une évaluation de la nécessité d'améliorer la traçabilité de ces substances. Dans ce rapport, la Commission devrait en outre examiner s'il est nécessaire d'établir des mesures concernant les substances susceptibles d'avoir une incidence sur le traitement des véhicules à l'étape de la fin de vie, aux fins d'une mise en adéquation plus étroite avec le règlement (UE) [écoconception pour des produits durables].
- (89) Il est nécessaire de prévoir un délai suffisant pour que les opérateurs économiques se conforment aux obligations qui leur incombent en vertu du présent règlement et pour que les États membres mettent en place l'infrastructure administrative nécessaire à son application. C'est pourquoi il convient de différer l'application du présent règlement.
- (90) Afin de permettre aux États membres de prendre les mesures administratives nécessaires en ce qui concerne la mise en place des systèmes de collecte, tout en

³³ Directive 1999/37/CE du Conseil du 29 avril 1999 relative aux documents d'immatriculation des véhicules (JO L 138 du 1.6.1999, p. 57).

préservant la continuité pour les opérateurs économiques et les opérateurs de gestion des déchets, il convient de reporter l'abrogation de la directive 2000/53/CE.

- (91) Le présent règlement ne modifie pas les règles relatives aux restrictions à l'utilisation du plomb, du mercure, du cadmium et du chrome hexavalent dans les véhicules qui sont établies en vertu de la directive 2000/53/CE, ni les exemptions à ces restrictions. Il établit toutefois des règles plus claires sur la manière dont le respect de ces restrictions, ainsi que des autres exigences en matière de circularité, doit être vérifié au cours de la procédure de réception par type. Afin que les constructeurs disposent de suffisamment de temps pour se conformer à ces règles, il convient de différer leur application. Par conséquent, les dispositions de la directive 2000/53/CE relatives aux restrictions à l'utilisation du plomb, du mercure, du cadmium et du chrome hexavalent devraient rester en vigueur jusqu'à ce que ces règles deviennent applicables, afin d'assurer la continuité et de garantir que les véhicules mis sur le marché de l'Union ne contiennent pas de telles substances, exception faite des cas prévus par ladite directive.
- (92) Le présent règlement prévoit également des dispositions plus claires que celles de la directive 2000/53/CE en ce qui concerne la responsabilité élargie des producteurs. Étant donné que la mise en place de ces systèmes et des dispositions nationales nécessaires concernant l'autorisation des producteurs et des organisations compétentes en matière de responsabilité des producteurs nécessite un certain temps, il convient de différer l'application de ces dispositions. Les dispositions correspondantes de la directive 2000/53/CE devraient rester en vigueur jusqu'à ce que ces dispositions deviennent applicables afin d'assurer la continuité du financement par les producteurs des coûts de collecte des véhicules hors d'usage.
- (93) De même, le présent règlement contient de nouvelles exigences relatives au traitement des véhicules hors d'usage, en particulier en ce qui concerne l'extraction des pièces et composants en vue de favoriser leur réutilisation, leur remanufacturation ou leur remise à neuf et d'améliorer la qualité des procédés de recyclage. Les opérateurs de gestion des déchets ont besoin de temps pour s'adapter à ces nouvelles exigences, dont l'application devrait donc être différée. Les dispositions correspondantes de la directive 2000/53/CE devraient rester en vigueur jusqu'à ce que ces exigences deviennent applicables afin d'assurer la continuité du traitement des véhicules hors d'usage.
- (94) Les obligations prévues par la directive 2000/53/CE concernant la communication d'informations et les obligations connexes relatives à la transmission des données à la Commission devraient rester en vigueur pendant un certain temps afin d'assurer la continuité jusqu'à ce que la Commission adopte les nouvelles règles de calcul et les nouveaux formats de déclaration en vertu du présent règlement.
- (95) L'application de toutes les dispositions concernant les véhicules des catégories L_{3e}-L_{7e}, M₂, M₃, N₂, N₃ et O devrait être reportée afin de laisser aux opérateurs suffisamment de temps pour se conformer aux nouvelles exigences. Cela est particulièrement important en ce qui concerne les autorisations des installations de traitement agréées qui sont capables de dépolluer ces véhicules et de procéder ensuite à leur traitement.
- (96) Dans un souci de clarté, de rationalité et de simplification, étant donné que les règles relatives à la réception par type des véhicules à moteur en ce qui concerne leur réutilisabilité, leur recyclabilité et leur valorisabilité figurent toutes dans le présent règlement, il convient de reporter l'abrogation de la directive 2005/65/CE. Les constructeurs disposeront ainsi d'un délai suffisant pour faire en sorte que les types de

véhicules qu'ils conçoivent et fabriquent soient conformes aux exigences en matière de circularité, et les autorités compétentes en matière de réception, pour mettre en œuvre les nouvelles règles.

- (97) Étant donné que les objectifs du présent règlement, à savoir contribuer au bon fonctionnement du marché unique, prévenir et réduire les effets néfastes découlant de la gestion des véhicules hors d'usage et assurer un niveau élevé de protection de la santé humaine et de l'environnement, ne peuvent pas être atteints de manière suffisante par les États membres mais peuvent, en raison de la nécessité d'une harmonisation, l'être mieux au niveau de l'Union, celle-ci peut adopter des mesures, conformément au principe de subsidiarité consacré à l'article 5 du traité sur l'Union européenne. Conformément au principe de proportionnalité tel qu'énoncé audit article, le présent règlement n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre ces objectifs,

ONT ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

CHAPITRE I

DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Article premier *Objet*

Le présent règlement établit d'une part des exigences en matière de circularité pour la conception et la production des véhicules en ce qui concerne la réutilisabilité, la recyclabilité et la valorisabilité ainsi que l'utilisation de contenu recyclé, qui doivent être vérifiées lors de la réception par type des véhicules, et d'autre part des exigences en matière d'information et d'étiquetage des pièces, composants et matériaux des véhicules. Il fixe également des exigences relatives à la responsabilité élargie des producteurs, à la collecte et au traitement des véhicules hors d'usage, ainsi qu'à l'exportation de véhicules d'occasion depuis l'Union vers des pays tiers.

Article 2 *Champ d'application*

1. Le présent règlement s'applique:
 - (a) aux véhicules et aux véhicules hors d'usage des catégories M₁ et N₁ décrites à l'article 4, paragraphe 1, points a) i) et b) i), du règlement (UE) 2018/858;
 - (b) à partir du [OP: veuillez insérer la date correspondant au premier jour du mois suivant une période de 60 jours après la date d'entrée en vigueur du présent règlement], aux véhicules et véhicules hors d'usage des catégories M₂, M₃, N₂, N₃ et O décrites à l'article 4, paragraphe 1, du règlement (UE) 2018/858;
 - (c) à partir du [OP: veuillez insérer la date correspondant au premier jour du mois suivant une période de 60 jours après la date d'entrée en vigueur du présent règlement], aux véhicules et véhicules hors d'usage des catégories L_{3e}, L_{4e}, L_{5e}, L_{6e} et L_{7e} décrites à l'article 4, paragraphe 2, points c) à g), du règlement (UE) 168/2013.
2. Le présent règlement ne s'applique pas:
 - (a) aux véhicules à usage spécial définis à l'article 3, point 31, du règlement (UE) 2018/858;
 - (b) aux pièces qui ont fait l'objet d'une réception par type multiétapes des catégories N₁, N₂, N₃, M₂ ou M₃ autres que celles du véhicule de base;
 - (c) aux véhicules produits en petite série, définis à l'article 3, point 30, du règlement (UE) 2018/858;
 - (d) aux véhicules présentant un intérêt historique, définis à l'article 3, point 7), de la directive 2014/45/UE.
3. Nonobstant le paragraphe 1, point b), les dispositions suivantes ne s'appliquent pas aux véhicules et aux véhicules hors d'usage des catégories M₂, M₃, N₂, N₃ et O:
 - (a) l'article 4 concernant la réutilisabilité, la recyclabilité et la valorisabilité des véhicules;
 - (b) l'article 5 concernant les exigences applicables aux substances présentes dans les véhicules;

- (c) l'article 6 concernant le contenu recyclé minimal des véhicules;
 - (d) l'article 7 concernant la conception permettant l'extraction de certaines pièces et de certains composants des véhicules ainsi que leur remplacement;
 - (e) l'article 8 concernant les obligations générales;
 - (f) l'article 9 concernant la stratégie de circularité;
 - (g) l'article 10 concernant la déclaration relative au contenu recyclé présent dans les véhicules;
 - (h) l'article 12 concernant l'étiquetage des pièces, composants et matériaux présents dans les véhicules;
 - (i) l'article 13 concernant le passeport de circularité des véhicules;
 - (j) l'article 21 concernant la modulation des redevances;
 - (k) l'article 22 concernant le mécanisme de répartition des coûts pour les véhicules qui deviennent des véhicules hors d'usage dans un autre État membre;
 - (l) l'article 28 concernant les exigences générales relatives au broyage;
 - (m) l'article 30 concernant l'extraction obligatoire des pièces et composants destinés à être réutilisés et recyclés avant le broyage;
 - (n) l'article 31 concernant les exigences relatives aux pièces et composants extraits;
 - (o) l'article 32 concernant le commerce des pièces et composants usagés, remanufacturés ou remis à neuf;
 - (p) l'article 33 concernant la réutilisation, le remanufacturage et la remise à neuf de pièces et de composants;
 - (q) l'article 34 concernant les objectifs en matière de réutilisation, de recyclage et de valorisation;
 - (r) l'article 35 concernant l'interdiction de la mise en décharge des déchets non inertes;
 - (s) l'article 36 concernant le transfert des véhicules hors d'usage.
4. Nonobstant le paragraphe 1, point b), les dispositions suivantes ne s'appliquent pas aux véhicules et aux véhicules hors d'usage des catégories L_{3e}, L_{4e}, L_{5e}, L_{6e} et L_{7e}:
- (a) les articles énumérés au paragraphe 3;
 - (b) l'article 38 concernant les contrôles et exigences applicables à l'exportation des véhicules d'occasion;
 - (c) l'article 39 concernant la vérification automatisée du numéro d'identification du véhicule et des informations relatives au statut du véhicule;
 - (d) l'article 40 concernant la gestion des risques et les contrôles douaniers;
 - (e) l'article 41 concernant la suspension;
 - (f) l'article 42 concernant la mainlevée en vue de l'exportation;
 - (g) l'article 43 concernant le refus de la mainlevée en vue de l'exportation;
 - (h) l'article 44 concernant la coopération entre autorités et l'échange d'informations;

- (i) l'article 45 concernant les systèmes électroniques.
- 5. Nonobstant le paragraphe 2, point a), les dispositions suivantes s'appliquent aux véhicules à usage spécial:
 - (a) l'article 5 concernant les exigences applicables aux substances présentes dans les véhicules;
 - (b) l'article 16 concernant la responsabilité élargie des producteurs;
 - (c) l'article 20 concernant la responsabilité financière des producteurs;
 - (d) l'article 23 concernant la collecte des véhicules hors d'usage;
 - (e) l'article 24 concernant la remise de véhicules hors d'usage à des installations de traitement agréées;
 - (f) l'article 25 concernant le certificat de destruction;
 - (g) l'article 26 concernant les obligations du propriétaire du véhicule;
 - (h) l'article 29 concernant la dépollution;
 - (i) l'article 30 concernant l'extraction obligatoire des pièces et composants destinés à être réutilisés et recyclés avant le broyage.
- 6. Nonobstant le paragraphe 1, points b) et c), les articles 16, 19, 20, 27 et 46 à 49 s'appliquent aux véhicules et aux véhicules hors d'usage des catégories L₃, L₄, L₅, L₆, L₇, M₂, M₃, N₂, N₃ et O avec les modifications suivantes:
 - (a) la responsabilité élargie des producteurs visée à l'article 16 comprend l'obligation pour les producteurs de ces véhicules de faire en sorte que les véhicules qu'ils ont mis à disposition sur le marché pour la première fois sur le territoire d'un État membre et qui deviennent des véhicules hors d'usage:
 - i) soient collectés conformément à l'article 23;
 - ii) soient dépollués conformément à l'article 29;
 - (b) l'autorisation visée à l'article 19 est accordée s'il est démontré que le demandeur satisfait aux critères fixés à l'article 19, paragraphe 2, en ce qui concerne la collecte et la dépollution des véhicules;
 - (c) les contributions financières à verser par les producteurs conformément à l'article 20, paragraphe 1, point a), couvrent les coûts de collecte et de dépollution des véhicules de ces catégories, qui ne sont pas couverts par les recettes des opérateurs de gestion des déchets liées à la vente de pièces de rechange usagées et de composants de rechange usagés, de véhicules hors d'usage dépollués ou de matières premières secondaires recyclées à partir de véhicules hors d'usage;
 - (d) l'article 27 s'applique à l'exception du paragraphe 3, points c) et d);
 - (e) les articles 46 à 49 ne s'appliquent qu'en ce qui concerne l'exécution des obligations applicables à ces catégories de véhicules.

Article 3 *Définitions*

- 1. Aux fins du présent règlement, on entend par:

- (1) «véhicule»: tout véhicule au sens de l'article 3, point 15, du règlement (UE) 2018/858 ou tout véhicule mentionné à l'article 4, paragraphe 2, points c) à g), du règlement (UE) n° 168/2013;
- (2) «véhicule hors d'usage»: un véhicule qui constitue un déchet au sens de l'article 3, point 1), de la directive 2008/98/CE ou un véhicule qui est irréparable selon les critères de l'annexe I, partie A, points 1 et 2;
- (3) «type de véhicule»: tout type de véhicule au sens de l'article 3, point 32, du règlement (UE) 2018/858 ou tout type de véhicule au sens de l'article 3, point 73), du règlement (UE) n° 168/2013;
- (4) «réutilisabilité»: la possibilité de réutiliser des pièces ou des composants récupérés d'un véhicule hors d'usage;
- (5) «réutilisation»: toute opération par laquelle des pièces ou des composants de véhicules hors d'usage sont utilisés aux mêmes fins que celles pour lesquelles ils ont été conçus;
- (6) «recyclabilité»: la possibilité de recycler des pièces, des composants ou des matériaux récupérés d'un véhicule hors d'usage;
- (7) «valorisabilité»: la possibilité de valoriser des pièces, des composants ou des matériaux récupérés d'un véhicule hors d'usage;
- (8) «fournisseur»: toute personne physique ou morale qui fournit des pièces, des composants ou des matériaux à un constructeur qui les utilise pour fabriquer des véhicules;
- (9) «plastique»: un polymère au sens de l'article 3, point 5), du règlement (CE) n° 1907/2006, auquel peuvent avoir été ajoutés des additifs ou d'autres substances;
- (10) «matières premières critiques»: les matières premières critiques au sens de l'article 2, point 2), du règlement (UE) [règlement sur les matières premières critiques];
- (11) «déchets post-consommation»: les déchets issus des produits qui ont été mis sur le marché;
- (12) «extraction»: un traitement manuel, mécanique, chimique, thermique ou métallurgique à l'issue duquel les pièces, composants ou matériaux ciblés provenant de véhicules hors d'usage sont identifiables individuellement en tant que flux sortant distinct ou partie d'un flux sortant;
- (13) «moteur à entraînement électrique»: un moteur électrique qui transforme la puissance électrique d'entrée en puissance mécanique de sortie pour assurer la traction d'un véhicule;
- (14) «batterie de véhicule électrique»: une batterie de véhicule électrique au sens de l'article 3, point 14), du règlement (UE) 2023/[batteries et déchets de batteries];
- (15) «installation de traitement agréée»: tout établissement ou toute entreprise autorisé(e), conformément à la directive 2008/98/CE et au présent règlement, à effectuer la collecte et le traitement des véhicules hors d'usage;
- (16) «traitement»: toute activité intervenant après que le véhicule hors d'usage a été remis à une installation de dépollution, de démontage, de compactage, de découpage, de broyage, de valorisation ou de préparation à l'élimination des déchets broyés ainsi que toute autre opération effectuée en vue de la valorisation ou de l'élimination du véhicule hors d'usage et de ses pièces, composants et matériaux;

- (17) «broyage»: toute opération mise en œuvre pour couper en morceaux ou fragmenter des véhicules hors d'usage;
- (18) «opérateur de réparation et d'entretien»: toute personne physique ou morale qui, dans le cadre de son activité commerciale, industrielle, artisanale ou libérale, fournit des services de réparation ou d'entretien, qu'elle soit indépendante des constructeurs ou agréée par ceux-ci;
- (19) «mise sur le marché»: la mise à disposition d'un véhicule pour la première fois dans l'Union;
- (20) «mise à disposition sur le marché»: toute fourniture d'un véhicule en vue de sa distribution ou de son utilisation sur le marché dans le cadre d'une activité commerciale, à titre onéreux ou gratuit;
- (21) «opérateur de gestion des déchets»: toute personne physique ou morale qui assure, à titre professionnel, la collecte ou le traitement de véhicules hors d'usage;
- (22) «producteur»: tout constructeur, importateur ou distributeur qui, quelle que soit la technique de vente utilisée, y compris des contrats à distance au sens de l'article 2, point 7), de la directive 2011/83/UE, fournit un véhicule pour la première fois en vue de sa distribution ou de son utilisation sur le territoire d'un État membre à titre professionnel;
- (23) «organisation compétente en matière de responsabilité des producteurs»: une entité juridique qui, sur le plan financier ou financier et opérationnel, organise le respect des obligations en matière de responsabilité élargie des producteurs au nom de plusieurs producteurs;
- (24) «mandataire désigné pour le régime de responsabilité élargie des producteurs»: une personne physique ou morale établie dans un État membre, autre que l'État membre d'établissement du producteur, dans lequel le producteur met un véhicule à disposition sur le marché pour la première fois, et désignée par le producteur conformément à l'article 8 *bis*, paragraphe 5, troisième alinéa, de la directive 2008/98/CE pour remplir les obligations incombant audit producteur conformément au chapitre IV du présent règlement;
- (25) «matières premières secondaires»: les matières qui ont été obtenues par des procédés de recyclage et qui peuvent remplacer des matières premières primaires;
- (26) «propriétaire du véhicule»: toute personne physique ou morale détenant le droit de propriété d'un véhicule et, sauf indication contraire, tout détenteur du certificat d'immatriculation;
- (27) «technologie post-broyeur»: les techniques et technologies utilisées pour le traitement des matériaux provenant des véhicules hors d'usage, après leur broyage, en vue d'une valorisation ultérieure;
- (28) «remanufacturation»: une opération dans le cadre de laquelle une pièce neuve ou un composant neuf est fabriqué(e) à partir de pièces et de composants qui sont extraits de véhicules ou de véhicules hors d'usage et au moins une modification de la pièce ou du composant a une incidence sur sa sécurité, ses performances, sa destination ou son type;
- (29) «remise à neuf»: les actions effectuées pour préparer, nettoyer, tester et, si nécessaire, réparer une pièce ou un composant qui est extrait de véhicules ou de véhicules hors d'usage afin de rétablir les performances ou les fonctionnalités de cette pièce ou de

ce composant dans le respect de l'utilisation prévue et de la fourchette de performances initialement définies lors de la phase de conception et applicables au moment de sa mise sur le marché;

- (30) «déchets d'emballages»: les déchets d'emballages au sens de l'article 3, point 2), de la directive 94/62/CE du Parlement européen et du Conseil³⁴ [article 3, point 20), du règlement (UE) [règlement relatif aux emballages et aux déchets d'emballages]];
- (31) «déchets d'équipements électriques et électroniques»: les déchets d'équipements électriques et électroniques au sens de l'article 3, paragraphe 1, point e), de la directive 2012/19/UE du Parlement européen et du Conseil³⁵;
- (32) «déchets non inertes»: les déchets qui ne remplissent pas les conditions de la définition de «déchets inertes» établie à l'article 2, point e), de la directive 1999/31/CE du Conseil³⁶;
- (33) «véhicule d'occasion»: un véhicule qui est immatriculé dans un État membre ou dans un autre pays et qui n'est pas un véhicule hors d'usage;
- (34) «véhicule d'occasion destiné à l'exportation»: un véhicule d'occasion devant être placé sous le régime douanier prévu à l'article 269 du règlement (UE) n° 952/2013;
- (35) «opérateurs économiques»: les producteurs, les collecteurs, les compagnies d'assurances automobiles, les fournisseurs, les opérateurs de réparation et d'entretien, les opérateurs de gestion des déchets et tout autre opérateur intervenant dans la conception de véhicules, le commerce de véhicules d'occasion ou la gestion de véhicules hors d'usage.

2. Outre les définitions énoncées au paragraphe 1, les définitions suivantes s'appliquent:

- (a) les définitions des termes «déchets», «huiles usagées», «détenteur de déchets», «gestion des déchets», «collecte», «prévention», «recyclage», «valorisation», «remblayage», «élimination» et «régime de responsabilité élargie des producteurs» établies à l'article 3, points 1), 3), 6), 9), 10), 12), 15), 17), 17 bis), 19) et 21), de la directive 2008/98/CE;
- (b) les définitions des termes «réception par type», «réception par type multi-étapes», «composant», «pièces», «pièces de rechange», «véhicule de base», «véhicule produit en petite série», «véhicule à usage spécial», «autorité chargée de la surveillance du marché», «autorité compétente en matière de réception», «constructeur», «importateur» et «distributeur» établies à l'article 3, points 1, 8, 19, 21, 23, 24, 28, 30, 31, 35, 36, 40, 42 et 43, du règlement (UE) 2018/858;
- (c) les définitions des termes «immatriculation», «certificat d'immatriculation», «suspension», «titulaire du certificat d'immatriculation» et «annulation de l'immatriculation» établies à l'article 2, points b), c), d), e) et f), de la directive 1999/37/CE;
- (d) les définitions des termes «véhicule présentant un intérêt historique», «contrôle technique» et «certificat de contrôle technique» établies à l'article 3, points 7), 9) et 12), de la directive 2014/45/UE;

³⁴ Directive 94/62/CE du Parlement européen et du Conseil du 20 décembre 1994 relative aux emballages et aux déchets d'emballages (JO L 365 du 31.12.1994, p. 10).

³⁵ Directive 2012/19/UE du Parlement européen et du Conseil du 4 juillet 2012 relative aux déchets d'équipements électriques et électroniques (DEEE) (JO L 197 du 24.7.2012, p. 38).

³⁶ Directive 1999/31/CE du Conseil du 26 avril 1999 concernant la mise en décharge des déchets (JO L 182 du 16.7.1999, p. 1).

- (e) les définitions des termes «substance préoccupante» et «support de données» établies à l'article 2, points 28) et 30), du règlement [écoconception pour des produits durables].

CHAPITRE II

EXIGENCES EN MATIÈRE DE CIRCULARITÉ

Article 4

Réutilisabilité, recyclabilité et valorisabilité des véhicules

1. Chaque véhicule appartenant à un type de véhicule réceptionné par type à partir du [OP: veuillez insérer la date correspondant au premier jour du mois suivant une période de 72 mois après la date d'entrée en vigueur du présent règlement] conformément au règlement (UE) 2018/858 est fabriqué de telle sorte qu'il est:
 - (a) réutilisable ou recyclable au minimum à 85 % en masse;
 - (b) réutilisable ou valorisable au minimum à 95 % en masse.
2. Pour chaque type de véhicule visé au paragraphe 1, les constructeurs prennent les mesures suivantes:
 - (a) ils collectent les données nécessaires tout au long de la chaîne d'approvisionnement, en particulier les données relatives à la nature et à la masse de tous les matériaux utilisés dans la fabrication des véhicules, pour garantir le respect constant des exigences;
 - (b) ils conservent toutes les autres données appropriées relatives au véhicule qui sont requises aux fins du calcul visé au point e);
 - (c) ils vérifient l'exactitude et l'exhaustivité des informations reçues des fournisseurs;
 - (d) ils veillent à ce que la répartition des matériaux soit gérée et documentée;
 - (e) ils calculent les taux de réutilisabilité, de recyclabilité et de valorisabilité aux fins du paragraphe 1 conformément à la méthode établie par la Commission en application du paragraphe 3 ou, avant que cette méthode soit adoptée, conformément à la norme ISO 22628:2002, en combinaison avec les éléments énoncés à l'annexe II, partie A;
 - (f) ils apposent un marquage sur les pièces et composants des véhicules constitués de polymères et d'élastomères conformément à l'article 12, paragraphe 1;
 - (g) ils veillent à ce que les pièces et composants énumérés à l'annexe VII, partie E, ne soient pas réutilisés dans la fabrication de véhicules neufs.
3. La Commission adopte, au plus tard le [OP: veuillez insérer la date correspondant au dernier jour du mois suivant une période de 35 mois après la date d'entrée en vigueur du présent règlement], un acte d'exécution établissant une nouvelle méthode de calcul et de vérification des taux de réutilisabilité, de recyclabilité et de valorisabilité d'un véhicule, en tenant compte des éléments énoncés à l'annexe II.

Cet acte d'exécution est adopté en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 51, paragraphe 2.

Article 5

Exigences applicables aux substances présentes dans les véhicules

1. La présence de substances préoccupantes dans les véhicules ainsi que dans leurs pièces et composants doit être réduite au minimum dans toute la mesure du possible.
2. Outre les restrictions énoncées à l'annexe XVII du règlement (CE) n° 1907/2006 et, le cas échéant, les restrictions énoncées aux annexes I et II du règlement (UE) 2019/1021 et dans le règlement (UE) 2023/[OP: Batteries], aucun type de véhicule réceptionné par type à partir du [OP: veuillez insérer la date correspondant au premier jour du mois suivant une période de 72 mois après la date d'entrée en vigueur du présent règlement] conformément au règlement (UE) 2018/858 ne contient de plomb, de mercure, de cadmium ou de chrome hexavalent.
3. Par dérogation au paragraphe 2, des types de véhicules peuvent contenir du plomb, du mercure, du cadmium ou du chrome hexavalent dans les conditions et dans la limite des valeurs de concentration maximales fixées à l'annexe III.
4. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués en conformité avec l'article 50 afin de modifier l'annexe III en vue de l'adapter au progrès scientifique et technique:
 - (a) en fixant des valeurs de concentration maximales en deçà desquelles la présence de plomb, de mercure, de cadmium ou de chrome hexavalent dans les pièces, les composants et les matériaux homogènes spécifiques des véhicules doit être tolérée;
 - (b) en exemptant certaines pièces et certains composants et matériaux homogènes des véhicules de l'interdiction de la présence de plomb, de mercure, de cadmium ou de chrome hexavalent énoncée au paragraphe 2 lorsque les conditions suivantes sont remplies:
 - i) l'utilisation de ces substances est inévitable;
 - ii) il est démontré que les avantages socio-économiques l'emportent sur les risques que présente l'utilisation de ces substances pour la santé humaine ou l'environnement;
 - iii) il n'existe pas de substances ou de technologies de remplacement appropriées;
 - (c) en retirant de l'annexe III des pièces, composants et matériaux homogènes de véhicules si l'utilisation de plomb, de mercure, de cadmium ou de chrome hexavalent est évitable;
 - (d) en désignant les pièces, composants et matériaux homogènes de véhicules qui doivent être extraits avant tout traitement ultérieur et en exigeant qu'ils soient étiquetés ou rendus identifiables par d'autres moyens appropriés.

La Commission est habilitée à adopter des actes délégués en conformité avec l'article 50 afin de modifier l'annexe III, notamment en supprimant de la liste certaines exemptions relatives aux matériaux homogènes et aux composants, dans le cas où l'exemption spécifique est prévue par d'autres actes législatifs de l'Union.

5. À la demande de la Commission, et dans un délai de 12 mois à compter de la demande, l'Agence européenne des produits chimiques (ci-après l'«Agence») élabore un rapport sur la faisabilité technique et économique des solutions de remplacement relatives aux exemptions existantes énumérées à l'annexe III et

prépare, sur la base de cette évaluation, une proposition motivée de modification spécifique de l'exemption.

6. Dès réception de la demande de la Commission, l'Agence publie sur son site internet un avis indiquant qu'un rapport sur une éventuelle modification d'une exemption figurant à l'annexe III sera élaboré et invite toutes les parties intéressées à présenter leurs observations dans un délai de huit semaines à compter de la date de publication de l'avis. L'Agence publie sur son site internet toutes les observations reçues de la part des parties intéressées.
7. Au plus tard neuf mois après la présentation du rapport visé au paragraphe 4 à la Commission, le comité d'analyse socio-économique de l'Agence, institué en vertu de l'article 76, paragraphe 1, point d), du règlement (CE) n° 1907/2006, adopte un avis sur le rapport et sur les modifications spécifiques proposées. L'Agence soumet sans tarder cet avis à la Commission.
8. La Commission adopte les actes délégués visés au paragraphe 4 et tient compte de l'incidence socio-économique de l'introduction, de la modification ou de la suppression d'une exemption à la restriction de l'utilisation du plomb, du mercure, du cadmium ou du chrome hexavalent dans les types de véhicules, y compris de la disponibilité de solutions de remplacement et des incidences sur la santé humaine et l'environnement tout au long du cycle de vie des véhicules.

Article 6

Contenu recyclé minimal des véhicules

1. Chaque véhicule appartenant à un type de véhicule réceptionné par type à partir du [OP: veuillez insérer la date correspondant au premier jour du mois suivant une période de 72 mois après la date d'entrée en vigueur du présent règlement] conformément au règlement (UE) 2018/858 contient au minimum 25 % de plastique recyclé en poids issu de déchets plastiques post-consommation.

Au moins 25 % de l'objectif fixé au premier alinéa sont atteints en incluant des plastiques recyclés à partir de véhicules hors d'usage dans le type de véhicule concerné.
2. Au plus tard le [OP: veuillez insérer la date correspondant au dernier jour du mois suivant une période de 23 mois après la date d'entrée en vigueur du présent règlement], la Commission adopte un acte d'exécution en conformité avec l'article 51, paragraphe 2, afin de compléter le présent règlement en établissant la méthode de calcul et de vérification, aux fins du paragraphe 1 du présent article, de la part de plastiques issus respectivement de la valorisation de déchets post-consommation et de véhicules hors d'usage qui est présente et incorporée dans le type de véhicule.
3. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués en conformité avec l'article 50 afin de compléter le présent règlement en établissant la part minimale d'acier recyclé à partir de déchets d'acier post-consommation qui doit être présente et incorporée dans les types de véhicules devant faire l'objet d'une réception par type conformément au présent règlement et au règlement (UE) 2018/858.

La part minimale d'acier recyclé visée au premier alinéa est fixée sur la base d'une étude de faisabilité réalisée par la Commission. L'étude est achevée au plus tard le [OP: veuillez insérer la date correspondant au dernier jour du mois suivant une

période de 23 mois après la date d'entrée en vigueur du présent règlement] et porte en particulier sur les aspects suivants:

- (a) la disponibilité actuelle et prévue d'acier recyclé à partir de sources post-consommation de déchets d'acier;
- (b) la part actuelle de déchets post-consommation dans divers produits semi-finis et produits intermédiaires en acier utilisés dans les véhicules;
- (c) l'utilisation potentielle d'acier recyclé post-consommation par les constructeurs dans les véhicules devant à l'avenir faire l'objet d'une réception par type;
- (d) la demande relative du secteur automobile par rapport à la demande de déchets d'acier post-consommation émanant d'autres secteurs;
- (e) la viabilité économique, les progrès techniques et scientifiques, y compris l'évolution de la disponibilité des technologies de recyclage en ce qui concerne les taux de recyclage de l'acier;
- (f) la contribution d'une part minimale d'acier recyclé dans les véhicules aux objectifs de l'Union en matière d'autonomie stratégique ouverte, de climat et d'environnement;
- (g) la nécessité d'éviter des effets négatifs disproportionnés sur le caractère abordable des véhicules; et
- (h) l'influence sur les coûts globaux et la compétitivité du secteur automobile.

La Commission peut adopter un acte d'exécution établissant la méthode de calcul et de vérification de la part d'acier recyclé à partir de déchets d'acier post-consommation qui est présente et incorporée dans les types de véhicules.

Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 51, paragraphe 2.

4. Au plus tard le [*OP: veuillez insérer la date correspondant au dernier jour du mois suivant une période de 35 mois après la date d'entrée en vigueur du présent règlement*], la Commission évalue la faisabilité d'établir une exigence relative à la part minimale:

- (a) d'aluminium et de ses alliages, et de magnésium et de ses alliages, recyclés à partir de déchets post-consommation et incorporés dans les types de véhicules; et
- (b) de néodyme, de dysprosium, de praséodyme, de terbium, de samarium ou de bore recyclés à partir de déchets post-consommation et incorporés dans les aimants permanents des moteurs à entraînement électrique.

Après l'achèvement de l'évaluation visée au premier alinéa, la Commission est habilitée à adopter des actes délégués en conformité avec l'article 50 afin de compléter le présent règlement en établissant une part minimale d'aluminium et de ses alliages, de magnésium et de ses alliages, de néodyme, de dysprosium, de praséodyme, de terbium, de samarium ou de bore recyclés à partir de déchets post-consommation qui doit être présente et incorporée dans les types de véhicules devant faire l'objet d'une réception par type conformément au présent règlement et du règlement (UE) 2018/858.

La part minimale de matériaux mentionnés au deuxième alinéa recyclés est fondée sur l'étude de faisabilité visée au premier alinéa, compte tenu de l'ensemble des éléments suivants:

- (a) la disponibilité actuelle et prévue des matériaux énumérés au deuxième alinéa recyclés à partir de déchets post-consommation;
- (b) les parts actuelles de matériaux énumérés au deuxième alinéa recyclés à partir de déchets post-consommation dans les véhicules mis sur le marché;
- (c) la viabilité économique et les progrès techniques et scientifiques, y compris l'évolution de la disponibilité des technologies de recyclage en ce qui concerne le type de matériaux recyclés et leurs taux de recyclage;
- (d) la contribution d'une part minimale, dans les véhicules, de matériaux énumérés au deuxième alinéa recyclés aux objectifs de l'Union en matière d'autonomie stratégique ouverte, de climat et d'environnement;
- (e) les incidences possibles sur le fonctionnement des véhicules de l'incorporation, dans les pièces et composants de ces véhicules, de matériaux énumérés au deuxième alinéa recyclés;
- (f) la nécessité d'éviter des effets négatifs disproportionnés sur le caractère abordable des véhicules contenant les matériaux énumérés au deuxième alinéa;
- (g) l'influence sur les coûts globaux et la compétitivité du secteur automobile.

La Commission peut adopter un acte d'exécution établissant la méthode de calcul et de vérification de la part de matériaux recyclés à partir de déchets post-consommation dans les différents types de véhicules.

Cet acte d'exécution est adopté en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 51, paragraphe 2.

Article 7

Conception permettant l'extraction de certaines pièces et de certains composants des véhicules ainsi que leur remplacement

1. Chaque véhicule appartenant à un type de véhicule réceptionné par type à partir du [OP: veuillez insérer la date correspondant au premier jour du mois suivant une période de 72 mois après la date d'entrée en vigueur du présent règlement] est conçu de manière à ne pas entraver l'extraction, par les installations de traitement agréées, des pièces et des composants énumérés à l'annexe VII, partie C, du véhicule concerné pendant la phase de déchet du véhicule.
2. Chaque véhicule appartenant à un type de véhicule réceptionné par type à partir du [OP: veuillez insérer la date correspondant au premier jour du mois suivant une période de 72 mois après la date d'entrée en vigueur du présent règlement] conformément au règlement (UE) 2018/858 est conçu, en ce qui concerne les éléments d'assemblage, de fixation et de scellage, de manière à permettre, de façon aisée et non destructive, l'extraction et le remplacement des batteries de véhicules électriques et des moteurs à entraînement électrique des véhicules dans des installations de traitement agréées ou par des opérateurs de réparation et d'entretien agréés durant la phase d'utilisation et de déchet du véhicule.
3. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués en conformité avec l'article 50 afin de modifier le paragraphe 2 en révisant la liste des pièces et

composants de véhicules qui doivent être conçus pour pouvoir être extraits et remplacés, en vue d'inclure dans ledit paragraphe les pièces et composants supplémentaires énumérés à l'annexe VII, partie C, compte tenu des progrès techniques et scientifiques.

4. La Commission peut adopter des actes d'exécution établissant les conditions de conception permettant l'extraction et le remplacement des pièces et composants visés au paragraphe 2, lorsque cela est nécessaire pour garantir une mise en œuvre harmonisée de l'obligation énoncée au même paragraphe.

Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 51, paragraphe 2.

CHAPITRE III

OBLIGATIONS DES CONSTRUCTEURS

Article 8 *Obligations générales*

1. Les constructeurs démontrent que les véhicules neufs qu'ils ont fabriqués et qui sont mis sur le marché ont fait l'objet d'une réception par type conformément aux exigences du règlement (UE) 2018/858 et du présent règlement.
2. Aux fins de la réception par type des véhicules auxquels s'appliquent les exigences des articles 4, 5, 6 ou 7, le constructeur réunit la documentation démontrant la conformité à ces exigences, puis:
 - (a) l'inclut dans le dossier constructeur visé à l'article 24 du règlement (UE) 2018/858; et
 - (b) la présente à l'autorité compétente en matière de réception par type conformément à l'article 23 du règlement (UE) 2018/858.
3. Aux fins de la réception par type des véhicules auxquels s'applique l'exigence de l'article 9, le constructeur présente la stratégie de circularité à l'autorité compétente en matière de réception par type en même temps que la demande de réception par type visée à l'article 23 du règlement (UE) 2018/858.
4. Aux fins de la réception par type des véhicules auxquels s'appliquent les prescriptions énoncées à l'article 10, le constructeur prépare les informations visées à l'article 10, paragraphe 1, et les soumet, conformément à l'article 24, paragraphe 1, point a), du règlement (UE) 2018/858, à l'autorité compétente en matière de réception par type en même temps que la demande de réception par type visée à l'article 23 dudit règlement.
5. Aux fins de la réception par type des véhicules auxquels s'appliquent les exigences énoncées à l'article 11, le constructeur soumet à l'autorité compétente en matière de réception par type la déclaration confirmant la conformité à l'exigence énoncée à l'article 11, paragraphe 1, conformément à l'article 24, paragraphe 1, point a), du règlement (UE) 2018/858, en même temps que la demande de réception par type visée à l'article 23 dudit règlement.

Article 9

Stratégie de circularité

1. Pour chaque type de véhicule réceptionné par type conformément au règlement (UE) 2018/858 à partir du [OP: veuillez insérer la date correspondant au premier jour du mois suivant une période de 36 mois après la date d'entrée en vigueur du présent règlement], le constructeur élabore une stratégie de circularité.
2. La stratégie de circularité décrit les mesures que les constructeurs prendront pour s'acquitter de leurs obligations visant à garantir le respect des exigences de circularité énoncées au chapitre II, qui sont applicables au type de véhicule concerné et dont le respect est vérifié dans le cadre des procédures de réception par type.
3. La stratégie de circularité contient les éléments énoncés à l'annexe IV, partie A.
4. Le constructeur fournit une copie de la stratégie de circularité à la Commission dans les 30 jours suivant l'octroi de la réception par type pour le type de véhicule concerné.
5. Le constructeur assure le suivi des actions prévues dans la stratégie de circularité et met à jour cette stratégie tous les cinq ans conformément à l'annexe IV, partie B. La stratégie de circularité actualisée est communiquée à l'autorité compétente en matière de réception par type qui a délivré la réception par type pour le type de véhicule concerné, ainsi qu'à la Commission.
6. La Commission rend publiques les stratégies de circularité et toute mise à jour de ces stratégies, à l'exception des informations confidentielles.
7. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués en conformité avec l'article 50 afin de modifier l'annexe IV, partie B, en adaptant les exigences relatives au contenu et aux mises à jour de la stratégie de circularité aux progrès techniques et scientifiques réalisés dans la fabrication des véhicules et la gestion des véhicules hors d'usage, aux évolutions du marché dans le secteur automobile et aux changements réglementaires.
8. Au plus tard le [OP: veuillez insérer la date correspondant au dernier jour du mois suivant une période de 83 mois après la date d'entrée en vigueur du présent règlement] et tous les six ans par la suite, la Commission établit et publie un rapport sur la circularité du secteur automobile. Ce rapport se fonde en particulier sur les stratégies de circularité et sur leurs mises à jour.

Article 10

Déclaration relative au contenu recyclé présent dans les véhicules

1. Les constructeurs déclarent, pour chaque type de véhicule réceptionné par type à partir du [OP: veuillez insérer la date correspondant au premier jour du mois suivant une période de 36 mois après l'entrée en vigueur du présent règlement] conformément au règlement (UE) 2018/858, la part respective:
 - (a) de néodyme, de dysprosium, de praséodyme, de terbium, de samarium et de bore recyclés dans les aimants permanents des moteurs à entraînement électrique;
 - (b) d'aluminium et de ses alliages recyclés;
 - (c) de magnésium et de ses alliages recyclés;
 - (d) d'acier recyclé.

La déclaration porte sur le contenu recyclé de ces matériaux présents dans le type de véhicule et indique, pour chaque matériau, s'il est recyclé à partir de déchets de préconsommation ou de déchets post-consommation.

2. Les autorités compétentes en matière de réception par type vérifient que la documentation requise a été présentée par les constructeurs et qu'elle contient les informations visées au paragraphe 1.
3. Par dérogation au paragraphe 1, l'obligation de déclarer la part du contenu recyclé d'un matériau donné ne s'applique pas lorsqu'un objectif a été fixé pour ce matériau en vertu de l'article 6, paragraphe 3 ou 4.

Article 11

Informations sur l'extraction et le remplacement des pièces, composants et matériaux présents dans les véhicules

1. À partir du [OP: veuillez insérer la date correspondant au premier jour du mois suivant une période de 36 mois après la date d'entrée en vigueur du présent règlement], les constructeurs fournissent aux opérateurs de gestion des déchets et aux opérateurs de réparation et d'entretien un accès illimité, normalisé et non discriminatoire aux informations énumérées à l'annexe V, permettant l'accès aux éléments suivants ainsi que leur extraction et leur remplacement en toute sécurité:
 - (a) les batteries de véhicules électriques incorporées dans les véhicules;
 - (b) les moteurs à entraînement électrique incorporés dans les véhicules;
 - (c) les pièces, composants et matériaux qui contiennent les fluides et liquides énumérés à l'annexe VII, partie B, et qui sont contenus dans les véhicules;
 - (d) les pièces et composants énumérés à l'annexe VII, partie C, contenus dans les véhicules;
 - (e) les pièces et composants contenant les matières premières critiques visées à l'article 27, paragraphe 1, point b), du règlement (UE) [règlement sur les matières premières critiques] au moment de la réception par type du véhicule;
 - (f) les composants et pièces à codage numérique d'un véhicule, lorsque ce codage empêche leur réparation, leur entretien ou leur remplacement dans un autre véhicule.
2. Les constructeurs coopèrent avec les opérateurs de traitement et les opérateurs de réparation et d'entretien agréés en mettant en place les plateformes de communication nécessaires pour fournir et tenir à jour les informations visées au paragraphe 1 ainsi que les informations spécifiées à l'annexe V.

Les constructeurs fournissent gratuitement les informations visées au premier alinéa. Ils peuvent percevoir des redevances auprès des opérateurs de gestion des déchets et des opérateurs de réparation et d'entretien correspondant au montant nécessaire pour couvrir les coûts administratifs liés à la mise à disposition des informations requises au moyen des plateformes de communication.
3. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués en conformité avec l'article 50 afin de modifier l'annexe V en révisant la liste des pièces, composants et matériaux des véhicules ainsi que l'ensemble des informations à fournir par les constructeurs.

Article 12

Étiquetage des pièces, composants et matériaux présents dans les véhicules

1. Les constructeurs et leurs fournisseurs utilisent la nomenclature des normes de codification des composants et des matériaux énumérées à l'annexe VI, points 1 à 3, pour l'étiquetage et l'identification des pièces, composants et matériaux des véhicules.
2. Les constructeurs veillent à ce que les moteurs à entraînement électrique contenant des aimants permanents portent une étiquette visible, clairement lisible et indélébile indiquant les informations énumérées à l'annexe VI, point 4.
3. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués en conformité avec l'article 50 afin de modifier l'annexe VI en vue de l'adapter au progrès technique et scientifique.

Article 13

Passeport de circularité des véhicules

1. À partir du [OP: veuillez insérer une date correspondant au premier jour du mois suivant une période de 84 mois après l'entrée en vigueur du présent règlement], chaque véhicule mis sur le marché dispose d'un passeport de circularité, qui est harmonisé avec d'autres passeports environnementaux liés au véhicule établis en vertu du droit de l'Union et, si possible, intégré à ceux-ci.
2. Le passeport de circularité du véhicule contient les informations visées à l'article 11 du présent règlement sous forme numérique et est accessible gratuitement.
3. Le constructeur qui met le véhicule sur le marché veille à ce que les informations contenues dans le passeport de circularité du véhicule soient exactes, complètes et à jour.
4. Toutes les informations figurant dans le passeport de circularité du véhicule sont conformes aux règles établies par la Commission en vertu du paragraphe 6 et sont:
 - (a) fondées sur des normes ouvertes;
 - (b) présentées dans un format interopérable;
 - (c) transférables par l'intermédiaire d'un réseau ouvert et interopérable d'échange de données sans enfermement propriétaire;
 - (d) lisibles par machine, structurées et peuvent faire l'objet d'une recherche.
5. Le passeport de circularité d'un véhicule qui est devenu un véhicule hors d'usage cesse d'exister au plus tôt 6 mois après la délivrance du certificat de destruction de ce véhicule hors d'usage.
6. La Commission adopte des actes d'exécution fixant des règles concernant ce qui suit:
 - (a) la manière d'accéder au passeport de circularité du véhicule ainsi que les spécifications techniques de la solution à utiliser pour ce faire;
 - (b) les exigences techniques en matière de conception et de fonctionnement du passeport de circularité du véhicule, y compris les règles concernant:
 - i) l'interopérabilité du passeport de circularité du véhicule avec d'autres passeports requis par la législation de l'Union;

- ii) le stockage et le traitement des informations figurant dans le passeport de circularité du véhicule;
- iii) la disponibilité du passeport de circularité du véhicule après que le constructeur responsable du respect des obligations énoncées au paragraphe 3 cesse d'exister ou cesse ses activités dans l'Union;
- (c) l'introduction, la modification et la mise à jour des informations figurant dans le passeport de circularité du véhicule par des tiers autres que le constructeur;
- (d) l'emplacement du support de données ou d'un autre identifiant permettant d'accéder au passeport de circularité du véhicule.

Lorsqu'elle établit les règles visées au premier alinéa, la Commission tient compte de la nécessité d'assurer un niveau élevé de sécurité et de respect de la vie privée.

Les actes d'exécution visés au premier alinéa du présent article sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 51, paragraphe 2.

CHAPITRE IV

GESTION DES VÉHICULES HORS D'USAGE

SECTION 1

DISPOSITIONS GENERALES

Article 14

Autorité compétente

1. Les États membres désignent une ou plusieurs autorités compétentes chargées de la bonne exécution des obligations découlant du présent chapitre, notamment en ce qui concerne le suivi et le contrôle du respect, par les producteurs et les organisations compétentes en matière de responsabilité des producteurs, des obligations qui leur incombent en vertu des articles 15 à 36.
2. Chaque État membre peut désigner, parmi les autorités compétentes visées au paragraphe 1, un point de contact chargé de communiquer avec la Commission.
3. Les États membres fixent les modalités d'organisation et de fonctionnement de l'autorité ou des autorités compétentes, y compris les règles administratives et procédurales concernant:
 - (a) l'enregistrement des producteurs conformément à l'article 17;
 - (b) l'autorisation des producteurs et des organisations compétentes en matière de responsabilité des producteurs conformément à l'article 19;
 - (c) la supervision de la mise en œuvre des obligations en matière de responsabilité élargie des producteurs conformément aux articles 16 et 20;
 - (d) la collecte de données sur les véhicules et les véhicules hors d'usage conformément à l'article 17, paragraphe 12, et à l'article 49, paragraphe 6;
 - (e) la mise à disposition d'informations conformément à l'article 49.
4. Au plus tard le [OP: veuillez insérer la date correspondant au dernier jour du mois suivant une période de 3 mois après la date d'entrée en vigueur du présent

règlement], les États membres communiquent à la Commission les noms et adresses des autorités compétentes désignées conformément au paragraphe 1. Ils informent dans les meilleurs délais la Commission de toute modification des noms ou adresses de ces autorités compétentes.

Article 15

Installations de traitement agréées

1. Sans préjudice de la directive 2010/75/UE, tout établissement ou toute entreprise qui a l'intention d'effectuer des opérations de traitement sur des véhicules hors d'usage obtient une autorisation de l'autorité compétente conformément à l'article 23 de la directive 2008/98/CE et respecte les conditions fixées dans cette autorisation.
2. Afin de délivrer l'autorisation visée au paragraphe 1, l'autorité compétente vérifie si l'établissement ou l'entreprise dispose de la capacité technique, financière et organisationnelle nécessaire pour se conformer aux obligations énoncées à l'article 27.
3. Les autorisations visées au paragraphe 1 indiquent que les installations de traitement sont compétentes pour délivrer le certificat de destruction visé à l'article 25.
4. L'autorité compétente veille à ce que les conditions et les procédures d'octroi de l'autorisation soient pleinement coordonnées lorsque plusieurs autorités compétentes ou plusieurs établissements ou entreprises ayant l'intention d'effectuer des opérations de traitement sur des véhicules hors d'usage participent à ces procédures d'autorisation.

SECTION 2

RESPONSABILITE ELARGIE DES PRODUCTEURS

Article 16

Responsabilité élargie des producteurs

À partir du [OP: veuillez insérer la date correspondant au premier jour du mois suivant une période de 36 mois après la date d'entrée en vigueur du présent règlement], les producteurs sont soumis à une responsabilité élargie des producteurs pour les véhicules qu'ils mettent à disposition sur le marché pour la première fois sur le territoire d'un État membre. Le régime mis en place par les producteurs pour exercer cette responsabilité est conforme aux articles 8 et 8 bis de la directive 2008/98/CE et satisfait aux exigences du présent chapitre.

La responsabilité élargie des producteurs comprend l'obligation pour les producteurs de veiller à ce que:

- (a) les véhicules qu'ils ont mis à disposition sur le marché pour la première fois sur le territoire d'un État membre et qui deviennent des véhicules hors d'usage soient
 - i) collectés conformément à l'article 23;
 - ii) traités conformément à l'article 27;
- (b) les opérateurs de gestion des déchets qui traitent les véhicules hors d'usage visés au point a) atteignent les objectifs fixés à l'article 34.

Article 17
Registre des producteurs

1. Au plus tard le [OP: veuillez insérer la date correspondant au dernier jour du mois suivant une période de 35 mois après la date d'entrée en vigueur du présent règlement], les États membres établissent un registre des producteurs qui permet de vérifier le respect par les producteurs des exigences énoncées au présent chapitre.

Ce registre fournit des liens vers les sites web d'autres registres nationaux de producteurs afin de faciliter, dans tous les États membres, l'enregistrement des producteurs ou des mandataires désignés pour le régime de responsabilité élargie des producteurs.

2. Les producteurs s'inscrivent dans le registre visé au paragraphe 1. À cette fin, ils introduisent une demande d'enregistrement dans chaque État membre dans lequel ils mettent des véhicules à disposition sur le marché pour la première fois.

Les producteurs présentent leur demande d'enregistrement par l'intermédiaire du système électronique de traitement des données visé au paragraphe 8, point a).

Les producteurs ne mettent pas de véhicules à disposition sur le marché d'un État membre si eux-mêmes ou, dans le cas d'une autorisation, leurs mandataires désignés pour le régime de responsabilité élargie des producteurs ne sont pas enregistrés dans cet État membre.

3. La demande d'enregistrement contient les informations énumérées à l'annexe VIII. Les États membres peuvent demander des informations ou des documents supplémentaires, si nécessaire, pour utiliser le registre des producteurs de manière efficace.
4. Par dérogation au paragraphe 3, les informations visées à l'annexe VIII, point 1 d), sont fournies soit dans la demande d'enregistrement au titre du paragraphe 3, soit dans la demande d'autorisation au titre de l'article 19.
5. Lorsqu'un producteur a désigné une organisation compétente en matière de responsabilité des producteurs conformément à l'article 18, cette organisation satisfait mutatis mutandis aux obligations découlant du présent article, sauf indication contraire de l'État membre dans lequel le véhicule a été mis à disposition sur le marché pour la première fois.
6. Les obligations énoncées dans le présent article peuvent être remplies, au nom du producteur, par un mandataire désigné pour le régime de responsabilité élargie des producteurs.
7. Les États membres peuvent décider que la procédure d'enregistrement prévue au présent article et la procédure d'autorisation prévue à l'article 19 constituent une procédure unique, à condition que la demande d'autorisation satisfasse aux exigences énoncées aux paragraphes 3 à 6 du présent article.
8. L'autorité compétente:
 - (a) met à disposition sur son site web des informations relatives au processus de demande au moyen d'un système électronique de traitement des données;
 - (b) procède aux enregistrements et octroie un numéro d'enregistrement dans un délai maximal de douze semaines à compter du moment où toutes les informations énumérées aux paragraphes 2 et 3 sont fournies.

9. L'autorité compétente peut:
- (a) fixer des modalités relatives aux exigences et au processus d'enregistrement sans ajouter d'exigences de fond à celles énoncées aux paragraphes 2 et 3;
 - (b) facturer aux producteurs des frais proportionnés et fondés sur les coûts pour le traitement des demandes prévues au paragraphe 2.
10. L'autorité compétente peut refuser d'enregistrer un producteur ou retirer son enregistrement lorsque les informations visées au paragraphe 3 et les pièces justificatives y afférentes ne sont pas fournies ou ne sont pas suffisantes, ou lorsque le producteur ne satisfait plus aux exigences énoncées à l'annexe VIII, point 1 d).
- L'autorité compétente retire l'enregistrement du producteur si celui-ci a cessé d'exister.
11. Le producteur ou, le cas échéant, son mandataire désigné pour le régime de responsabilité élargie des producteurs ou l'organisation compétente en matière de responsabilité des producteurs agissant au nom des producteurs qu'elle représente notifie dans les plus brefs délais à l'autorité compétente toute modification des informations contenues dans l'enregistrement et tout arrêt définitif de la mise à disposition sur le marché, sur le territoire de l'État membre, des véhicules visés dans l'enregistrement.
12. Le producteur ou, le cas échéant, son mandataire désigné pour le régime de responsabilité élargie des producteurs ou l'organisation compétente en matière de responsabilité des producteurs rend compte de l'exécution des obligations en matière de responsabilité élargie des producteurs à l'autorité compétente responsable du registre.

Article 18

Organisation compétente en matière de responsabilité des producteurs

1. Les producteurs peuvent choisir de s'acquitter de leurs obligations en matière de responsabilité élargie des producteurs à titre individuel ou peuvent confier à une organisation compétente en matière de responsabilité des producteurs autorisée conformément à l'article 19 la tâche d'exécuter ces obligations en leur nom.
2. Les organisations compétentes en matière de responsabilité des producteurs garantissent la confidentialité des données en leur possession en ce qui concerne les informations qui relèvent de la propriété exclusive des producteurs individuels ou de leurs mandataires désignés pour le régime de responsabilité élargie des producteurs, ou qui leur sont directement attribuables.
3. Outre les informations visées à l'article 8 bis, paragraphe 3, point e), de la directive 2008/98/CE, les organisations compétentes en matière de responsabilité des producteurs publient sur leurs sites web au moins une fois par an, sous réserve du secret commercial et industriel, les informations relatives à la collecte des véhicules hors d'usage et à la réalisation des objectifs en matière de réutilisation et de recyclage, de réutilisation et de valorisation, et de recyclage du plastique par les producteurs qui ont mandaté l'organisation compétente en matière de responsabilité des producteurs.

4. Les organisations compétentes en matière de responsabilité des producteurs assurent une représentation équitable des producteurs et des opérateurs de gestion des déchets au sein de leurs organes directeurs.

Article 19

Autorisation relative à l'exécution de la responsabilité élargie des producteurs

1. Un producteur, en cas d'exécution individuelle des obligations en matière de responsabilité élargie des producteurs, ou une organisation compétente en matière de responsabilité des producteurs désignée en cas d'exécution collective de telles obligations, demande une autorisation à l'autorité compétente.
2. Cette autorisation n'est accordée que s'il est démontré que les exigences énoncées à l'article 8 *bis*, paragraphe 3, points a) à d), de la directive 2008/98/CE sont respectées et que les mesures mises en place par le producteur ou l'organisation compétente en matière de responsabilité des producteurs sont suffisantes pour satisfaire aux obligations énoncées dans le présent chapitre en ce qui concerne le nombre de véhicules mis à disposition sur le marché pour la première fois sur le territoire d'un État membre par le ou par les producteurs au nom desquels agit l'organisation compétente en matière de responsabilité des producteurs.
3. Dans leurs mesures établissant les règles administratives et procédurales visées à l'article 14, paragraphe 3, point b), les États membres détaillent la procédure d'autorisation, qui peut être différente pour l'exécution individuelle et pour l'exécution collective de la responsabilité élargie des producteurs, ainsi que les modalités de vérification du respect des règles par les producteurs ou les organisations compétentes en matière de responsabilité des producteurs, y compris les informations à fournir à cette fin par lesdits producteurs ou organisations.
4. Le producteur ou l'organisation compétente en matière de responsabilité des producteurs notifie dans les plus brefs délais à l'autorité compétente toute modification apportée aux informations contenues dans l'autorisation, tout changement concernant les conditions d'autorisation ou l'arrêt définitif des activités.
5. Le mécanisme d'autocontrôle prévu à l'article 8 *bis*, paragraphe 3, point d), de la directive 2008/98/CE est activé régulièrement, et au moins tous les trois ans, et sur demande de l'autorité compétente, afin de vérifier que les dispositions dudit point sont respectées et que les conditions d'autorisation visées au paragraphe 2 sont toujours remplies. Le producteur ou l'organisation compétente en matière de responsabilité des producteurs présente à l'autorité compétente, sur demande, un rapport d'autocontrôle et, si nécessaire, le projet de plan d'action correctif. Sans préjudice des compétences visées au paragraphe 6, l'autorité compétente peut formuler des observations sur le rapport d'autocontrôle et sur le projet de plan d'action correctif et communiquer ces observations au producteur ou à l'organisation compétente en matière de responsabilité des producteurs. Le producteur ou l'organisation compétente en matière de responsabilité des producteurs élabore et met en œuvre le plan d'action correctif sur la base de ces observations.
6. L'autorité compétente peut décider de retirer l'autorisation si le producteur ou l'organisation compétente en matière de responsabilité des producteurs ne remplit plus les exigences relatives à l'organisation de la collecte et du traitement des véhicules hors d'usage, ne lui communique pas certaines données, ne lui notifie pas une modification concernant les conditions d'autorisation ou a cessé ses activités.

Article 20
Responsabilité financière des producteurs

1. Les contributions financières versées par le producteur couvrent les coûts suivants liés aux véhicules que le producteur met à disposition sur le marché:
 - (a) les coûts de collecte des véhicules hors d'usage qui sont nécessaires pour satisfaire aux exigences énoncées aux articles 23 à 26 et les coûts de traitement des véhicules hors d'usage qui sont nécessaires pour satisfaire aux exigences énoncées aux articles 27 à 30 et aux articles 34 et 35, pour autant qu'ils ne soient pas couverts par les recettes des opérateurs de gestion des déchets liées à la vente de pièces de rechange usagées et de composants de rechange usagés, de véhicules hors d'usage dépollués ou de matières premières secondaires recyclées à partir de véhicules hors d'usage;
 - (b) les coûts de réalisation de campagnes de sensibilisation visant à améliorer la collecte des véhicules hors d'usage;
 - (c) les coûts de mise en place du système de notification visé à l'article 25;
 - (d) les coûts liés à la collecte de données et à leur communication aux autorités compétentes.
2. L'autorité compétente, en étroite coopération avec les producteurs, les organisations compétentes en matière de responsabilité des producteurs et les opérateurs de gestion des déchets, surveille:
 - (a) le coût moyen des opérations de collecte, de recyclage et de traitement ainsi que les recettes des opérateurs de gestion des déchets;
 - (b) le niveau des contributions financières à verser par les producteurs aux organisations compétentes en matière de responsabilité des producteurs désignées en cas d'exécution collective des obligations en matière de responsabilité élargie des producteurs, de sorte que les coûts soient équitablement répartis entre tous les opérateurs intéressés.
3. Les contributions financières versées par les producteurs qui mettent à disposition sur le marché des véhicules à usage spécial ne couvrent que les coûts visés au paragraphe 1, point a), concernant la collecte et la dépollution de ces véhicules.
4. En cas d'exécution individuelle des obligations en matière de responsabilité élargie des producteurs, les producteurs fournissent une garantie pour les véhicules qu'ils mettent à disposition sur le marché pour la première fois sur le territoire d'un État membre. L'objectif de cette garantie est d'assurer que les opérations visées au paragraphe 1 concernant ces véhicules seront financées.

Le montant de la garantie est déterminé par les États membres dans lesquels le véhicule a été mis à disposition sur le marché pour la première fois en tenant compte des critères énoncés à l'article 21.

La garantie peut prendre la forme d'une participation du producteur à des systèmes appropriés de financement de la gestion des véhicules hors d'usage, d'une assurance-recyclage ou d'un compte bancaire bloqué.

Article 21
Modulation des redevances

1. En cas d'exécution collective des obligations en matière de responsabilité élargie des producteurs, les organisations compétentes en matière de responsabilité des producteurs veillent à ce que les contributions financières qui leur sont versées par les producteurs soient modulées en tenant compte des éléments suivants:
 - (a) le poids du véhicule;
 - (b) le type de transmission;
 - (c) le taux de recyclabilité et de réutilisabilité du type de véhicule auquel appartient le véhicule, sur la base des informations soumises à l'autorité compétente en matière de réception par type conformément à l'article 4;
 - (d) le temps nécessaire pour démonter le véhicule dans une installation de traitement agréée, en particulier pour les pièces et composants qui doivent être extraits avant le broyage en vertu de l'article 30;
 - (e) la part de matériaux et substances empêchant un processus de recyclage de haute qualité, tels que les adhésifs, les plastiques composites ou les matériaux renforcés de fibres de carbone;
 - (f) le pourcentage de contenu recyclé des matériaux énumérés aux articles 6 et 10 qui sont utilisés dans le véhicule;
 - (g) la présence de résidus de substances visées à l'article 5, paragraphe 2, et leur quantité.
2. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués en conformité avec l'article 50 afin de compléter le présent règlement en établissant des règles détaillées sur la manière dont les critères prévus au paragraphe 1 doivent être appliqués.

Article 22
Mécanisme de répartition des coûts pour les véhicules qui deviennent des véhicules hors d'usage dans un autre État membre

1. Lorsqu'un véhicule devient un véhicule hors d'usage dans un État membre autre que l'État membre sur le territoire duquel le véhicule a été mis à disposition sur le marché pour la première fois, le producteur de ce véhicule ou, lorsqu'elle a été désignée conformément à l'article 18, l'organisation compétente en matière de responsabilité des producteurs, veille à ce que les coûts nets des opérations de gestion des déchets visées à l'article 20 supportés par les opérateurs de gestion des déchets dans d'autres États membres soient couverts.
2. Un producteur ou, lorsqu'elle est désignée conformément à l'article 18, une organisation compétente en matière de responsabilité des producteurs:
 - (a) désigne, par un mandat écrit, un mandataire pour le régime de responsabilité élargie des producteurs dans chaque État membre;
 - (b) établit des mécanismes de coopération transfrontière avec les opérateurs de gestion des déchets qui effectuent les opérations de gestion des déchets visées à l'article 20.
3. L'État membre dans lequel le véhicule est devenu un véhicule hors d'usage contrôle le respect des dispositions des paragraphes 1 et 2 par les producteurs ou, lorsqu'elles

sont désignées conformément à l'article 18, par les organisations compétentes en matière de responsabilité des producteurs. Ce contrôle se fonde sur les informations vérifiées et communiquées aux autorités compétentes par les producteurs ou, lorsqu'elles sont désignées conformément à l'article 18, par les organisations compétentes en matière de responsabilité des producteurs en ce qui concerne la mise en œuvre des dispositions des paragraphes 1 et 2, et en particulier le calcul et la répartition des coûts de gestion des véhicules hors d'usage visés au paragraphe 1, en tenant dûment compte du secret des affaires et d'autres aspects liés à la concurrence.

4. Lorsque cela est nécessaire pour garantir le respect du présent article et éviter toute distorsion du marché unique, la Commission est habilitée à adopter des actes délégués en conformité avec l'article 50 du présent règlement en établissant des règles détaillées concernant les obligations des producteurs, des États membres et des opérateurs de gestion des déchets ainsi que les caractéristiques des mécanismes visés au paragraphe 1.

SECTION 3

COLLECTE DES VEHICULES HORS D'USAGE

Article 23

Collecte des véhicules hors d'usage

1. Les producteurs ou, lorsqu'elles sont désignées conformément à l'article 18, les organisations compétentes en matière de responsabilité des producteurs mettent en place des systèmes de collecte, y compris des points de collecte, pour tous les véhicules hors d'usage appartenant à des catégories de véhicules qu'ils ont mis à disposition sur le marché pour la première fois sur le territoire d'un État membre, ou participent à la mise en place de ces systèmes.

Les États membres adoptent les mesures nécessaires pour garantir que les producteurs ou, lorsqu'elles sont désignées conformément à l'article 18, les organisations compétentes en matière de responsabilité des producteurs mettent en place des systèmes de collecte pour tous les véhicules hors d'usage.
2. Les producteurs ou, lorsqu'elles sont désignées conformément à l'article 18, les organisations compétentes en matière de responsabilité des producteurs veillent à ce que les systèmes de collecte visés au paragraphe 1:
 - (a) couvrent l'ensemble du territoire de l'État membre;
 - (b) garantissent que suffisamment d'installations de traitement agréées sont disponibles compte tenu de la taille et de la densité de la population, ainsi que du volume attendu de véhicules hors d'usage, sans se limiter aux zones où la collecte et la gestion qui s'ensuit sont les plus rentables;
 - (c) assurent la collecte des pièces hors d'usage provenant de la réparation de véhicules;
 - (d) permettent la collecte de véhicules hors d'usage de toute marque, quelle que soit leur origine;
 - (e) permettent la remise à titre gratuit de tous les véhicules hors d'usage aux installations de traitement agréées, conformément à l'article 24, paragraphe 2.

3. Les producteurs ou, lorsqu'elles sont désignées conformément à l'article 18, les organisations compétentes en matière de responsabilité des producteurs mènent des campagnes éducatives visant à promouvoir les systèmes de collecte des véhicules hors d'usage et à informer sur les conséquences environnementales d'une collecte et d'une manipulation inappropriées des véhicules hors d'usage.
4. Les États membres peuvent autoriser les opérateurs de gestion des déchets autres que les installations de traitement agréées à mettre en place des points de collecte pour les véhicules hors d'usage.
L'opérateur de gestion des déchets qui exploite le point de collecte:
 - (a) veille à ce que le point de collecte remplisse les conditions de stockage des véhicules hors d'usage énoncées à l'annexe VII, partie A;
 - (b) est autorisé par les autorités compétentes visées à l'article 14 à collecter les véhicules hors d'usage et est inscrit dans le registre correspondant;
 - (c) garantit que tous les véhicules hors d'usage collectés sont transférés vers une installation de traitement agréée dans un délai d'un an à compter de la réception du véhicule hors d'usage; et
 - (d) remplit toutes les autres conditions applicables au stockage des déchets prévues par la législation nationale.
5. Les opérateurs de gestion des déchets, y compris les installations de traitement agréées, délivrent au propriétaire du véhicule un document au format électronique confirmant la réception d'un véhicule hors d'usage et le transmettent, au moyen d'une procédure de notification électronique établie conformément à l'article 25, paragraphe 2, aux autorités compétentes de l'État membre, y compris aux autorités compétentes désignées en vertu de l'article 14.

Article 24

Remise des véhicules hors d'usage à des installations de traitement agréées

1. Tous les véhicules hors d'usage sont remis pour traitement à des installations de traitement agréées.
2. La remise d'un véhicule hors d'usage à une installation de traitement agréée est gratuite pour le dernier propriétaire du véhicule, sauf si le véhicule hors d'usage ne contient aucune des pièces ou aucun des composants essentiels du véhicule, à l'exception de la batterie de véhicule électrique, ou contient des déchets qui ont été ajoutés au véhicule hors d'usage.

Article 25

Certificat de destruction

1. Les installations de traitement agréées délivrent au dernier propriétaire du véhicule hors d'usage un certificat de destruction pour chaque véhicule hors d'usage traité. Le certificat de destruction contient les informations énumérées à l'annexe IX.
2. Le certificat de destruction est délivré au format électronique et fourni au moyen d'une procédure de notification électronique aux autorités compétentes de l'État membre, y compris aux autorités compétentes désignées en vertu de l'article 14.
3. Si le véhicule hors d'usage pour lequel un certificat de destruction a été délivré dans un État membre est immatriculé dans un autre État membre, les services

d'immatriculation de l'État membre dans lequel le certificat de destruction a été délivré informent les services d'immatriculation compétents de l'État membre dans lequel le véhicule est immatriculé qu'un certificat de destruction a été délivré pour le véhicule en question.

4. Les autorités compétentes d'un État membre n'annulent l'immatriculation d'un véhicule hors d'usage qu'après avoir reçu le certificat de destruction de ce véhicule.
5. Les certificats de destruction délivrés dans un État membre sont reconnus dans tous les autres États membres.

Article 26

Obligations du propriétaire du véhicule

Le propriétaire d'un véhicule qui devient un véhicule hors d'usage:

- (a) remet le véhicule hors d'usage à une installation de traitement agréée ou, dans les cas visés à l'article 23, paragraphe 4, à un point de collecte, dans les plus brefs délais après avoir été informé que le véhicule satisfait à l'un des critères d'irréparabilité énoncés à l'annexe I, partie A, points 1 et 2;
- (b) présente un certificat de destruction au service d'immatriculation compétent.

SECTION 4

TRAITEMENT DES VEHICULES HORS D'USAGE

Article 27

Obligations relatives aux installations de traitement agréées

1. Les installations de traitement agréées veillent à ce que tous les véhicules hors d'usage et leurs pièces, composants et matériaux, ainsi que les pièces usagées provenant de la réparation de véhicules, soient acceptés et traités conformément aux conditions énoncées dans l'autorisation les concernant et conformément au présent règlement.
2. Les installations de traitement agréées veillent à ce que tout traitement des véhicules hors d'usage soit conforme, au minimum, aux articles 28, 29, 30, 31, 34 et 35 et à l'annexe VII du présent règlement et elles appliquent les meilleures techniques disponibles telles que définies à l'article 3, paragraphe 10, de la directive 2010/75/UE.
3. Les installations de traitement agréées:
 - (a) stockent, même temporairement, tous les véhicules hors d'usage et leurs pièces, composants et matériaux conformément aux exigences minimales énoncées à l'annexe VII, partie A;
 - (b) dépolluent tous les véhicules hors d'usage, conformément à l'article 29 et aux exigences minimales énoncées à l'annexe VII, partie B;
 - (c) extraient les pièces et composants énumérés à l'annexe VII, partie C, du véhicule hors d'usage, avant le broyage ou le compactage, au moyen d'un démontage manuel ou d'un désassemblage (semi-)automatisé, de manière non destructive, pour récupérer les composants ayant un potentiel de réutilisation, de remanufacturation ou de remise à neuf;

- (d) traitent tous les véhicules hors d'usage et leurs pièces, composants et matériaux conformément à la hiérarchie des déchets et aux exigences générales énoncées à l'article 4 de la directive 2008/98/CE, ainsi qu'aux articles 32, 34, 35 et 36 du présent règlement.

Outre les exigences énoncées à l'article 35 de la directive 2008/98/CE, les installations de traitement agréées conservent, au format électronique et pendant 3 ans, un enregistrement des opérations de traitement effectuées sur les véhicules hors d'usage et sont en mesure de présenter ces informations, à la demande des autorités nationales compétentes.

4. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués en conformité avec l'article 50 afin de modifier l'annexe VII en adaptant les exigences minimales de traitement des véhicules hors d'usage au progrès scientifique et technique.
5. Les États membres encouragent les installations de traitement agréées à mettre en place des systèmes de management environnemental certifiés conformément au règlement (CE) n° 1221/2009.

Article 28

Exigences générales relatives au broyage

1. À partir du [OP: veuillez insérer la date correspondant au premier jour du mois suivant une période de 36 mois après la date d'entrée en vigueur du présent règlement], les installations de traitement agréées et les autres opérateurs de gestion des déchets demandent que les véhicules hors d'usage qui leur sont remis en vue de leur broyage soient accompagnés des éléments suivants:
 - (a) la documentation comprenant le numéro d'identification du véhicule (VIN) du véhicule hors d'usage concerné;
 - (b) une copie du certificat de destruction délivré pour le véhicule hors d'usage concerné.
2. Les installations de traitement agréées et les opérateurs de gestion des déchets qui reçoivent des véhicules hors d'usage non conformes aux exigences énoncées au paragraphe 1:
 - (a) signalent la non-conformité à l'autorité compétente;
 - (b) s'abstiennent d'utiliser ces véhicules hors d'usage dans leurs opérations de broyage, à moins que l'autorité compétente n'autorise de telles opérations.
3. Les opérateurs de gestion des déchets qui procèdent au broyage de véhicules hors d'usage ne mélangent pas les véhicules hors d'usage, leurs pièces, composants et matériaux aux déchets d'emballages et aux déchets d'équipements électriques et électroniques.

Article 29

Dépollution des véhicules hors d'usage

1. Dès que possible après la remise d'un véhicule hors d'usage à l'installation de traitement agréée, cette installation dépollue le véhicule préalablement à tout traitement ultérieur, conformément aux exigences minimales énoncées à l'annexe VII, partie B.

2. Les fluides et liquides énumérés à l'annexe VII, partie B, sont collectés et entreposés séparément, conformément aux exigences énoncées à l'annexe VII, partie A. Les huiles usagées sont collectées et entreposées séparément des autres fluides et liquides et sont traitées conformément à l'article 21 de la directive 2008/98/CE.
3. Les pièces, composants et matériaux contenant des substances visées à l'article 5, paragraphe 2, sont extraits des véhicules hors d'usage et manipulés conformément à l'article 17 de la directive 2008/98/CE.
4. Les batteries sont extraites séparément des véhicules hors d'usage et entreposées dans une zone désignée en vue d'un traitement ultérieur conformément à l'article 70, paragraphe 3, du règlement (UE) 2023/[OP: règlement sur les batteries].
5. Les pièces, composants et matériaux qui ont été dépollués sont manipulés et étiquetés conformément aux articles 18 et 19 de la directive 2008/98/CE.
6. L'installation de traitement agréée documente la dépollution des véhicules hors d'usage en enregistrant les informations énumérées à l'annexe VII, partie B, point 3.

Article 30

Extraction obligatoire des pièces et composants destinés à être réutilisés et recyclés avant le broyage

1. À partir du [OP: veuillez insérer la date correspondant au premier jour du mois suivant une période de 36 mois après la date d'entrée en vigueur du présent règlement], les installations de traitement agréées veillent à ce que les pièces et composants énumérés à l'annexe VII, partie C, soient extraits des véhicules hors d'usage avant le broyage, après l'achèvement des opérations de dépollution visées à l'article 29.
2. Le paragraphe 1 ne s'applique pas si une installation de traitement agréée démontre que les technologies post-broyeur séparent les matériaux des pièces et composants énumérés à l'annexe VII, partie C, points 13 à 19, aussi efficacement que les processus de démontage manuel ou de désassemblage semi-automatisé.
Aux fins du premier alinéa, l'installation de traitement agréée fournit les informations énumérées à l'annexe VII, partie G.
3. Outre les obligations énoncées à l'article 35 de la directive 2008/98/CE, les installations de traitement agréées tiennent des registres des véhicules hors d'usage qui sont traités sans extraction préalable des pièces, composants et matériaux conformément au paragraphe 2, lesquels registres comprennent notamment le nom et l'adresse des installations de traitement ainsi que le numéro d'identification du véhicule (VIN) des véhicules hors d'usage concernés.

Les installations de traitement agréées fournissent les informations figurant dans les registres visés au premier alinéa à l'autorité compétente conformément à l'article 49, paragraphe 6.

Article 31

Exigences relatives aux pièces et composants extraits

1. Toutes les pièces et tous les composants qui ont été extraits d'un véhicule hors d'usage conformément à l'article 30, paragraphe 1, sont évalués afin de déterminer s'ils peuvent faire l'objet:

- (a) d'une réutilisation, conformément à l'annexe VII, partie D, point 1 a);
- (b) d'un remanufacturation ou d'une remise à neuf, conformément à l'annexe VII, partie D, point 1 b);
- (c) d'un recyclage; ou
- (d) d'autres opérations de traitement, compte tenu des exigences spécifiques en matière de traitement énoncées à l'annexe VII, partie F.

Les pièces et composants en état d'être réutilisés, remanufacturés ou remis à neuf ne sont pas considérés comme des déchets.

L'évaluation est effectuée en tenant compte en particulier de la faisabilité technique de la mise en œuvre des processus visés au premier alinéa et des exigences en matière de sécurité des véhicules.

Les documents confirmant l'évaluation effectuée sont, sur demande, mis à la disposition des autorités nationales compétentes, y compris lorsque les pièces et composants sont transportés à des fins de réutilisation, de remanufacturation ou de remise à neuf.

2. Les pièces et composants extraits en état d'être réutilisés, remanufacturés ou remis à neuf doivent être:
 - (e) étiquetés conformément à l'annexe VII, partie D, point 2);
 - (f) accompagnés d'une garantie, si les pièces et composants sont transférés à une autre personne ou utilisés par une autre personne.
3. Les pièces et composants énumérés à l'annexe VII, partie E, ne peuvent pas être réutilisés.

Article 32

Commerce des pièces et composants usagés, remanufacturés ou remis à neuf

À partir du [OP: veuillez insérer la date correspondant au premier jour du mois suivant une période de 36 mois après la date d'entrée en vigueur du présent règlement], toute personne faisant le commerce de pièces ou composants de rechange usagés, remanufacturés ou remis à neuf veille, sur le point de vente:

- (a) à ce que les pièces et composants soient étiquetés conformément à l'annexe VII, partie D, point 2;
- (b) à fournir une garantie concernant les pièces et composants usagés, remanufacturés ou remis à neuf.

Article 33

Réutilisation, remanufacturation et remise à neuf de pièces et de composants

1. À partir du [OP: veuillez insérer la date correspondant au premier jour du mois suivant une période de 36 mois après la date d'entrée en vigueur du présent règlement], les États membres prennent les mesures incitatives nécessaires pour encourager la réutilisation, le remanufacturation et la remise à neuf des pièces et composants, que ceux-ci aient été extraits pendant la phase d'utilisation ou de fin de vie d'un véhicule.

Les mesures incitatives visées au premier alinéa peuvent porter sur:

- (a) l'obligation pour les opérateurs d'entretien et de réparation de présenter aux clients une offre de réparation du véhicule avec des pièces et des composants de rechange usagés, remanufacturés ou remis à neuf parallèlement à une offre de réparation du véhicule avec des pièces et composants neufs, à condition que cette exigence soit formulée de manière à ne pas créer de coûts ou de charges administratives excessifs pour les microentreprises et les petites entreprises;
- (b) le recours à des incitations économiques, y compris l'établissement d'un taux réduit de taxe sur la valeur ajoutée pour les pièces et composants de rechange usagés, remanufacturés ou remis à neuf.

La Commission facilite l'échange d'informations et le partage des meilleures pratiques entre les États membres en ce qui concerne ces incitations.

- 2. La Commission vérifie l'efficacité des incitations accordées par les États membres.

Article 34

Objectifs en matière de réutilisation, de recyclage et de valorisation

- 1. À partir du [OP: veuillez insérer la date correspondant au premier jour de l'année civile suivant une période de 36 mois après la date d'entrée en vigueur du présent règlement], les États membres veillent à ce que les objectifs suivants soient atteints par les opérateurs de gestion des déchets:
 - (a) une réutilisation et une valorisation, calculées ensemble, d'au moins 95 %, en poids moyen par véhicule, à l'exclusion des batteries, et par an;
 - (b) une réutilisation et un recyclage, calculés ensemble, d'au moins 85 %, en poids moyen par véhicule, à l'exclusion des batteries, et par an.
- 2. À partir du [OP: veuillez insérer la date correspondant au premier jour de l'année civile suivant une période de 60 mois après la date d'entrée en vigueur du présent règlement], les États membres veillent à ce que les opérateurs de gestion des déchets atteignent un objectif annuel de recyclage des plastiques d'au moins 30 % du poids total des plastiques contenus dans les véhicules remis aux opérateurs de gestion des déchets.

Article 35

Interdiction de la mise en décharge des déchets non inertes

À partir du [OP: veuillez insérer la date correspondant au premier jour du mois suivant une période de 36 mois après la date d'entrée en vigueur du présent règlement], les fractions provenant de véhicules hors d'usage broyés qui contiennent des déchets non inertes et ne sont pas transformées par la technologie post-broyeur ne sont pas acceptées dans une décharge.

Article 36

Transfert des véhicules hors d'usage

- 1. Le traitement des véhicules hors d'usage peut être entrepris en dehors de l'Union, à condition que leur transfert soit conforme au règlement (CE) n° 1013/2006.
- 2. Le transfert de véhicules hors d'usage de l'Union vers un pays tiers conformément au paragraphe 1 n'est pris en compte aux fins du respect des obligations et des objectifs fixés à l'article 34 que si l'exportateur des véhicules hors d'usage fournit des pièces justificatives approuvées par l'autorité compétente de destination démontrant que le

traitement a été effectué dans des conditions pour l'essentiel équivalentes aux exigences énoncées dans le présent règlement et aux exigences en matière de protection de la santé humaine et de l'environnement prévues dans d'autres actes législatifs de l'Union.

CHAPITRE V

VÉHICULES D'OCCASION ET EXPORTATION DE CES VÉHICULES

SECTION 1

STATUT DES VEHICULES D'OCCASION

Article 37

Distinction entre les véhicules d'occasion et les véhicules hors d'usage

Aux fins du transfert de propriété d'un véhicule d'occasion, le propriétaire du véhicule est en mesure de démontrer à toute personne physique ou morale intéressée par l'acquisition de la propriété du véhicule concerné ou aux autorités compétentes que celui-ci n'est pas un véhicule hors d'usage. Lors de l'évaluation du statut d'un véhicule d'occasion, le propriétaire du véhicule, les autres opérateurs économiques et les autorités compétentes vérifient si les critères énoncés à l'annexe I sont remplis afin de déterminer s'il ne s'agit pas d'un véhicule hors d'usage.

SECTION 2

EXPORTATION DES VEHICULES D'OCCASION

Article 38

Contrôles et exigences applicables à l'exportation des véhicules d'occasion

1. À partir du [OP: veuillez insérer la date correspondant au premier jour du mois suivant une période de 36 mois après la date d'entrée en vigueur du présent règlement], les véhicules d'occasion destinés à l'exportation sont soumis aux contrôles et aux exigences énoncés dans la présente section.
2. La présente section est sans préjudice de toute autre disposition du présent règlement ainsi que d'autres actes juridiques de l'Union régissant la mainlevée en vue de l'exportation de marchandises, en particulier le règlement (UE) n° 952/2013 et ses articles 46, 47, 267 et 269.
3. Les véhicules d'occasion ne peuvent être exportés que si:
 - (a) ils ne sont pas des véhicules hors d'usage selon les critères énumérés à l'annexe I;
 - (b) ils sont considérés comme conformes aux exigences de contrôle technique dans l'État membre où les véhicules ont été immatriculés en dernier lieu, conformément à l'article 5, paragraphe 1, points a) et b), et à l'article 8 de la directive 2014/45/UE.

4. Les informations suivantes sont fournies aux autorités douanières ou mises à leur disposition pour chaque véhicule d'occasion destiné à l'exportation:
 - (a) le numéro d'identification du véhicule (VIN) du véhicule d'occasion et l'identification de l'État membre dans lequel le véhicule a été immatriculé en dernier lieu;
 - (b) une déclaration confirmant que le véhicule d'occasion satisfait aux exigences énoncées dans le paragraphe 3.
5. Afin de vérifier le respect des dispositions de la présente section en ce qui concerne l'autorisation de mainlevée d'un véhicule d'occasion en vue de l'exportation:
 - (a) jusqu'à ce que l'interconnexion visée à l'article 45, paragraphe 4, soit opérationnelle, les autorités douanières échangent des informations et coopèrent avec les autorités compétentes conformément à l'article 44 et, le cas échéant, tiennent compte de cet échange d'informations et de cette coopération afin d'autoriser la mainlevée d'un véhicule d'occasion en vue de l'exportation;
 - (b) une fois que l'interconnexion visée à l'article 45, paragraphe 4, est opérationnelle, l'article 39, l'article 40, paragraphes 2 et 3, et l'article 42, paragraphe 3, s'appliquent, et les notifications et autres échanges au titre des articles 41 à 43 ont lieu au moyen des systèmes électroniques correspondants.
6. Un véhicule d'occasion destiné à l'exportation ne doit pas:
 - (a) être placé sous un régime douanier sur la base d'une déclaration simplifiée conformément à l'article 166 du règlement (UE) n° 952/2013;
 - (b) faire l'objet d'une inscription dans les registres du déclarant conformément à l'article 182 du règlement (UE) n° 952/2013;
 - (c) faire l'objet d'une autoévaluation conformément à l'article 185 du règlement (UE) n° 952/2013.
7. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués en conformité avec l'article 50 du présent règlement afin de modifier les critères énumérés à l'annexe I, permettant de déterminer si un véhicule d'occasion est un véhicule hors d'usage.

Article 39

Vérification automatisée des informations relatives au statut du véhicule

1. Avant d'accorder la mainlevée des véhicules d'occasion en vue de leur exportation, les douanes vérifient automatiquement, au moyen des systèmes électroniques visés à l'article 45, que, sur la base du numéro d'identification du véhicule et des informations relatives à l'État membre de la dernière immatriculation, le véhicule est considéré comme conforme aux exigences de contrôle technique conformément à l'article 38, paragraphe 3, point b).
2. Lorsque les informations fournies ou mises à la disposition des douanes ne correspondent pas aux informations contenues dans les registres nationaux des véhicules et dans les systèmes électroniques nationaux de contrôle technique conformément au paragraphe 1, les autorités douanières n'accordent pas la mainlevée de ce véhicule en vue de l'exportation et en informent l'opérateur économique concerné par l'intermédiaire desdits systèmes électroniques.

Article 40
Gestion des risques et contrôles douaniers

1. Aux fins de l'application des dispositions prévues à l'article 38, les autorités douanières effectuent des contrôles sur les véhicules d'occasion destinés à l'exportation conformément aux articles 46 et 47 du règlement (UE) n° 952/2013. Sans préjudice de l'article 39, ces contrôles sont principalement fondés sur une analyse des risques, conformément à l'article 46, paragraphe 2, du règlement (UE) n° 952/2013.
2. Outre la gestion des risques visée au paragraphe 1, une fois que l'interconnexion visée à l'article 45 est opérationnelle, les douanes utilisent les systèmes électroniques visés à l'article 45, paragraphe 1, pour déterminer si un véhicule d'occasion destiné à l'exportation satisfait aux conditions spécifiques liées à la protection de l'environnement ou à la sécurité routière conformément au paragraphe 3 du présent article.
3. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués en conformité avec l'article 50 afin de compléter le présent règlement en définissant les conditions de conformité visées au paragraphe 2, y compris les conditions spécifiques appliquées à l'importation de véhicules d'occasion par le pays tiers d'importation en ce qui concerne la protection de l'environnement et la sécurité routière, lorsque ces conditions ont été notifiées à la Commission par ce pays tiers. Ces conditions sont vérifiables au regard des informations disponibles dans les systèmes électroniques visés à l'article 45, paragraphe 1.

Article 41
Suspension

1. Lorsqu'il existe des motifs raisonnables de croire qu'un véhicule d'occasion destiné à l'exportation peut ne pas satisfaire aux exigences de la présente section, les autorités douanières suspendent la mainlevée en vue de l'exportation de ce véhicule. Elles informent également immédiatement les autorités compétentes de cette suspension et transmettent toutes les informations pertinentes nécessaires pour déterminer si le véhicule d'occasion satisfait aux exigences du présent règlement et peut bénéficier d'une mainlevée en vue de l'exportation.
2. Afin de déterminer si un véhicule d'occasion, sous réserve de la suspension visée au paragraphe 1, est conforme au présent règlement, les autorités compétentes peuvent demander à toute personne participant à l'exportation de ce véhicule des informations complémentaires, y compris des informations sur la vente ou le transfert de la propriété du véhicule, telles qu'une copie de la facture ou du contrat, ainsi que des documents attestant que ce véhicule d'occasion est destiné à un usage ultérieur.

Article 42
Mainlevée en vue de l'exportation

1. Lorsque la mainlevée en vue de l'exportation d'un véhicule d'occasion a été suspendue conformément à l'article 41, ce véhicule bénéficie de la mainlevée lorsque toutes les autres exigences et formalités y afférentes ont été remplies et que l'une quelconque des conditions suivantes est satisfaite:

- (a) les autorités compétentes n'ont pas demandé, dans un délai de quatre jours ouvrables à compter du début de la suspension, aux autorités douanières de maintenir la suspension, ou
 - (b) les autorités compétentes ont informé les autorités douanières de leur accord pour la mainlevée en vue de l'exportation conformément à la présente section.
- 2. La mainlevée en vue de l'exportation n'est pas considérée comme une preuve du respect du droit de l'Union et, en particulier, du présent règlement ou du règlement (UE) n° 952/2013.
- 3. Après chaque mainlevée en vue de l'exportation d'un véhicule d'occasion, les autorités douanières notifient cette mainlevée à l'autorité compétente de l'État membre dans lequel le véhicule en question était immatriculé au moment de l'exportation.

Article 43

Refus de la mainlevée en vue de l'exportation

- 1. Lorsque l'autorité compétente conclut qu'un véhicule d'occasion pour lequel la suspension a été notifiée conformément à l'article 41 n'est pas conforme à la présente section, elle demande immédiatement aux autorités douanières de ne pas accorder la mainlevée pour l'exportation et le leur notifie.
- 2. Après notification de l'autorité compétente conformément au paragraphe 1, les autorités douanières n'accordent pas la mainlevée du véhicule d'occasion en vue de l'exportation.

Article 44

Coopération entre autorités et échange d'informations

- 1. Les États membres se prêtent mutuellement assistance dans la mise en œuvre de la présente section par l'échange d'informations au niveau bilatéral, notamment aux fins de la vérification du statut d'un véhicule, y compris la vérification de son statut d'immatriculation dans l'État membre dans lequel il était précédemment immatriculé.
- 2. Le cas échéant, les autorités compétentes des États membres coopèrent également avec les autorités administratives de pays tiers. Cette coopération peut comprendre le partage d'informations pertinentes, la réalisation d'inspections conjointes et d'autres formes d'assistance mutuelle jugées nécessaires pour assurer le respect des dispositions législatives et réglementaires applicables régissant l'exportation des véhicules d'occasion.
- 3. Les autorités douanières et les autorités compétentes des États membres coopèrent conformément à l'article 47, paragraphe 2, du règlement (UE) n° 952/2013 et échangent les informations nécessaires à l'accomplissement de leurs fonctions au titre du présent règlement, notamment par voie électronique. Les autorités douanières peuvent, conformément à l'article 12, paragraphe 1, et à l'article 16, paragraphe 1, du règlement (UE) n° 952/2013, communiquer à l'autorité compétente de l'État membre dans lequel l'opérateur ou le commerçant est établi les informations de nature confidentielle qu'elles ont obtenues dans le cadre de l'accomplissement de leurs tâches, ou qui leur ont été fournies à titre confidentiel.

4. Lorsque les autorités compétentes ont reçu des informations conformément aux paragraphes 1 à 3 du présent article, elles peuvent les communiquer aux autorités compétentes d'autres États membres.
5. Les informations relatives aux risques sont échangées comme suit:
 - (a) entre les autorités douanières, conformément à l'article 46, paragraphe 5, du règlement (UE) n° 952/2013;
 - (b) entre les autorités douanières et la Commission, conformément à l'article 47, paragraphe 2, du règlement (UE) n° 952/2013;
 - (c) entre les autorités douanières et les autorités compétentes, y compris les autorités compétentes d'autres États membres, conformément à l'article 47, paragraphe 2, du règlement (UE) n° 952/2013.

Article 45

Systèmes électroniques

1. Le système électronique MOVE-HUB mis au point par la Commission est utilisé pour l'échange du numéro d'identification du véhicule et des informations relatives à l'immatriculation des véhicules ainsi qu'à leur conformité aux exigences de contrôle technique entre les registres nationaux des véhicules et les systèmes électroniques de contrôle technique des États membres, ainsi que pour l'interconnexion avec l'environnement de guichet unique de l'UE pour les douanes, lorsque cela est nécessaire aux fins des contrôles et des exigences établis dans la présente section.
2. Le système électronique MOVE-HUB visé au paragraphe 1 offre au moins les fonctionnalités suivantes:
 - (a) l'échange des données en temps réel avec les registres nationaux des véhicules et les systèmes électroniques nationaux de contrôle technique des États membres avec lesquels il est interconnecté;
 - (b) le contrôle électronique automatisé des données fournies dans le certificat de contrôle technique visé à l'annexe II de la directive 2014/45/UE en date de la première immatriculation du véhicule, ainsi que de l'État membre dans lequel le véhicule a été immatriculé en dernier lieu, conformément à la directive 1999/37/CE, afin de déterminer si un véhicule d'occasion destiné à l'exportation satisfait aux exigences énoncées à l'article 38, à l'article 39, paragraphe 1, et à l'article 40;
 - (c) l'interconnexion avec l'environnement de guichet unique de l'UE pour les douanes, conformément au règlement (UE) 2022/2399, aux fins de l'échange de données, l'appui au processus d'échange d'informations visé à l'article 39, paragraphe 1, et à l'article 40, paragraphe 2, et l'appui aux notifications visées aux articles 41 à 43;
 - (d) aux fins de la coopération avec les pays tiers au titre de l'article 44, paragraphe 2, l'échange électronique d'informations avec les autorités compétentes des pays tiers qui ont notifié à la Commission, conformément à l'article 40, paragraphe 2, les conditions spécifiques d'importation de véhicules d'occasion qu'elles appliquent.
3. Les États membres interconnectent leurs registres nationaux des véhicules et leurs systèmes électroniques nationaux de contrôle technique avec le système électronique

MOVE-HUB visé au paragraphe 1. Cette interconnexion est opérationnelle dans un délai de deux ans à compter de la date d'adoption de l'acte d'exécution visé au paragraphe 5.

4. La Commission interconnecte le système MOVE-HUB visé au paragraphe 1 avec le système d'échange de certificats du guichet unique de l'UE pour les douanes établi à l'article 4 du règlement (UE) 2022/2399, afin que les contrôles automatisés visés à l'article 39 et à l'article 40, paragraphe 2, et les notifications visées aux articles 41, 42 et 43 puissent être effectués. Cette interconnexion est opérationnelle dans un délai de quatre ans à compter de la date d'adoption de l'acte d'exécution visé au paragraphe 5.
5. La Commission adopte les actes d'exécution établissant les modalités nécessaires à la mise en œuvre des fonctionnalités du système MOVE-HUB visées au paragraphe 2, y compris les aspects techniques nécessaires à l'interconnexion des systèmes électroniques nationaux avec MOVE-HUB, les conditions de connexion à MOVE-HUB, les données à transmettre par les systèmes nationaux et le format de transmission de ces données au moyen des systèmes nationaux interconnectés.

Les actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 51, paragraphe 2.

CHAPITRE VI EXÉCUTION

Article 46 Inspections

1. Aux fins de la bonne exécution des dispositions du présent règlement, les États membres inspectent:
 - (a) les installations de traitement agréées;
 - (b) les sites des opérateurs d'entretien et de réparation;
 - (c) d'autres installations et opérateurs économiques susceptibles de traiter des véhicules hors d'usage.
2. Les inspections couvrent au moins 10 % des opérateurs énumérés au paragraphe 1, points a) et c), chaque année civile.
3. Les États membres effectuent également des inspections concernant l'exportation de véhicules d'occasion afin de vérifier le respect de l'article 38.

Article 47

Coopération en matière d'exécution au niveau national et entre les États membres

1. Les États membres mettent en place, en ce qui concerne toutes les autorités compétentes concernées participant à l'exécution du présent règlement, des mécanismes efficaces permettant à ces autorités de coopérer et de se coordonner au niveau national pour l'élaboration et la mise en œuvre de politiques et d'activités relatives au contrôle de l'immatriculation, de la radiation, de la suspension et de l'annulation de l'immatriculation des véhicules ainsi qu'à la prévention du traitement illégal des véhicules hors d'usage.

2. Les États membres coopèrent entre eux, au niveau bilatéral ou multilatéral, afin de faciliter la prévention et la détection des cas de traitement illégal de véhicules hors d'usage. Ils échangent des informations pertinentes sur l'immatriculation, la radiation, la suspension et l'annulation de l'immatriculation, au moyen du système d'échange électronique visé à l'article 45. Ils échangent également des informations pertinentes sur les installations de traitement agréées et les opérateurs de réparation et d'entretien qui n'ont pas le statut d'installations de traitement agréées, ainsi que sur les autres installations et opérateurs économiques qui peuvent effectuer des opérations concernant le traitement des véhicules hors d'usage. Ils partagent leur expérience et leurs connaissances en matière de mesures d'exécution au sein de structures établies.

L'échange de données relatives à l'immatriculation des véhicules comprend l'accès aux données sur les performances, la nature et les résultats des contrôles effectués, ainsi que l'échange de ces données avec les autorités compétentes des autres États membres afin de faciliter l'exécution du présent règlement.

3. Les États membres désignent à la Commission les membres de leur personnel permanent chargés de la coopération visée au paragraphe 2 du présent article et à l'article 44.

Article 48

Sanctions

Au plus tard le [OP: veuillez insérer la date correspondant au premier jour du mois suivant une période de 36 mois après la date d'entrée en vigueur du présent règlement], les États membres déterminent le régime des sanctions applicables aux violations de l'article 15, paragraphe 1, de l'article 16, de l'article 19, paragraphe 1, de l'article 22, paragraphes 1 et 2, des articles 23 et 24, de l'article 25, paragraphes 1 et 2, des articles 26 à 32 et des articles 34, 35, 37 et 38 du présent règlement et prennent toutes les mesures nécessaires pour assurer leur mise en œuvre. Les sanctions prévues sont effectives, proportionnées et dissuasives. Les États membres notifient sans retard à la Commission le régime ainsi déterminé et les mesures ainsi prises, de même que toute modification apportée ultérieurement à ce régime ou à ces mesures.

Article 49

Communication de rapports à la Commission

1. À partir du [OP: veuillez insérer la date correspondant au premier jour du mois suivant une période de 36 mois après la date d'entrée en vigueur du présent règlement], les États membres rendent publiques, sous une forme agrégée pour chaque année civile et dans le format établi par la Commission conformément au paragraphe 5, les données suivantes, qui sont fondées sur les informations et les données reçues des producteurs, des organisations compétentes en matière de responsabilité des producteurs et des opérateurs de gestion des déchets:

- (a) le nombre de véhicules immatriculés dans l'État membre;
- (b) le nombre de véhicules mis à disposition sur le marché pour la première fois sur le territoire de l'État membre;
- (c) le nombre et le poids des véhicules hors d'usage collectés et dépollués dans l'État membre;

- (d) le nombre et le poids des véhicules hors d'usage recyclés sur le territoire de l'État membre;
- (e) le nombre et le poids des véhicules hors d'usage exportés ou transférés en vue d'un traitement ultérieur vers un autre État membre ou un pays tiers;
- (f) le nombre de certificats de destruction délivrés;
- (g) la quantité et le poids totaux des pièces, composants et matériaux extraits des véhicules hors d'usage aux fins de leur:
 - i) réutilisation;
 - ii) remanufacturage ou remise à neuf;
 - iii) recyclage;
 - iv) valorisation, notamment valorisation énergétique;
 - v) élimination;
- (h) la quantité et le poids des véhicules hors d'usage traités d'une manière différente de celle indiquée au point d);
- (i) la quantité et le poids des véhicules hors d'usage utilisés pour le remblayage;
- (j) les taux des objectifs fixés à l'article 34 atteints par tous les opérateurs de gestion des déchets actifs dans l'État membre;
- (k) l'utilisation de l'exemption prévue à l'article 30, paragraphe 2, et la manière dont elle a été contrôlée par l'État membre déclarant;
- (l) des données sur les organisations compétentes en matière de responsabilité des producteurs, y compris le nom des personnes morales qu'elles représentent;
- (m) des données concernant la mise en œuvre de l'article 21.

Les États membres rendent publiques les données visées au paragraphe 1 dans les 18 mois suivant la fin de la période de déclaration pour laquelle les données sont collectées. Ces données doivent pouvoir être lisibles par machine, triées et faire l'objet d'une recherche, et respecter des normes ouvertes en vue d'une exploitation par des tiers. Les États membres informent la Commission lorsque les données visées au premier alinéa sont rendues disponibles.

La première période de déclaration correspond à la première année civile suivant l'adoption de l'acte d'exécution visé au paragraphe 5.

2. Les données rendues disponibles par les États membres conformément au paragraphe 1 sont accompagnées d'un rapport de contrôle de la qualité. Ces informations sont présentées dans le format établi par la Commission conformément au paragraphe 5.
3. Tous les cinq ans, les États membres établissent un rapport résumant:
 - (n) les incitations introduites pour promouvoir la réutilisation, le remanufacturage et la remise à neuf de pièces et de composants conformément à l'article 33;
 - (a) l'application des sanctions prévues dans leur droit national pour les infractions au présent règlement adoptées conformément à l'article 48, y compris une liste des types d'infractions notifiées et des types de mesures prises;
 - (b) les résultats des contrôles effectués conformément à l'article 46;

- (c) la manière d'appliquer les définitions de «véhicule hors d'usage» et de «véhicule d'occasion», y compris les difficultés pratiques rencontrées dans ce contexte.

Les États membres soumettent le rapport à la Commission dans un délai de six mois à compter de la fin de la période de cinq ans qu'il couvre. Le premier rapport est transmis à la Commission au plus tard le [OP: veuillez insérer la date correspondant au premier jour du mois suivant une période de 6 mois après la date d'entrée en vigueur du présent règlement].

La Commission examine les rapports présentés par les États membres et, le cas échéant, établit des rapports sur les informations reçues afin de faciliter l'échange d'informations sur les meilleures pratiques appliquées dans les États membres.

4. Aux fins du suivi de la mise en œuvre du présent règlement, la Commission recueille et examine les informations mises à disposition conformément au présent article.
5. La Commission adopte des actes d'exécution fixant:
 - (a) la méthode et les règles de calcul, de vérification et de communication des données conformément au paragraphe 1, y compris:
 - i) la méthode de détermination de la quantité et du poids des pièces, composants et matériaux extraits aux fins visées au paragraphe 1, points g), h) et i);
 - ii) la méthode de détermination du poids des déchets recyclés, y compris la détermination des points de calcul et des points de mesure et, si nécessaire, les possibilités d'appliquer des taux moyens de perte;
 - iii) la méthode de calcul et de vérification de la réalisation des objectifs de réutilisation, de recyclage et de valorisation visés à l'article 34;
 - (b) le format des rapports à la Commission visés au paragraphe 1, ainsi que le format du rapport de contrôle de la qualité.

Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 51, paragraphe 2.

6. Les producteurs, les organisations compétentes en matière de responsabilité des producteurs, les opérateurs de gestion des déchets et les autres opérateurs économiques concernés fournissent aux autorités compétentes des données précises et fiables qui permettent aux États membres de s'acquitter de leurs obligations en matière de communication de rapports au titre du présent article.

CHAPITRE VII

POUVOIRS DÉLÉGUÉS ET PROCÉDURE DE COMITÉ

Article 50

Exercice de la délégation

1. Le pouvoir d'adopter des actes délégués conféré à la Commission est soumis aux conditions fixées au présent article.
2. Le pouvoir d'adopter des actes délégués visé à l'article 5, paragraphe 4, à l'article 6, paragraphes 3 et 4, à l'article 7, paragraphe 3, à l'article 9, paragraphe 7, à l'article

11, paragraphe 3, à l'article 12, paragraphe 3, à l'article 21, paragraphe 2, à l'article 22, paragraphe 4, à l'article 27, paragraphe 4, à l'article 38, paragraphe 7, et à l'article 40, paragraphe 3, est conféré à la Commission pour une période de cinq ans à compter du [OP: veuillez insérer la date correspondant à la date d'entrée en vigueur du présent règlement]. La Commission élabore un rapport relatif à la délégation de pouvoir au plus tard neuf mois avant la fin de la période de cinq ans. La délégation de pouvoir est tacitement prorogée pour des périodes d'une durée identique, sauf si le Parlement européen ou le Conseil s'oppose à cette prorogation trois mois au plus tard avant la fin de chaque période.

3. La délégation de pouvoir visée à l'article 5, paragraphe 4, à l'article 6, paragraphes 3 et 4, à l'article 7, paragraphe 3, à l'article 9, paragraphe 7, à l'article 11, paragraphe 3, à l'article 12, paragraphe 3, à l'article 21, paragraphe 2, à l'article 22, paragraphe 4, à l'article 27, paragraphe 4, à l'article 38, paragraphe 7, et à l'article 40, paragraphe 3, peut être révoquée à tout moment par le Parlement européen ou par le Conseil. La décision de révocation met fin à la délégation de pouvoir qui y est précisée. La révocation prend effet le jour suivant celui de la publication de ladite décision au *Journal officiel de l'Union européenne* ou à une date ultérieure qui est précisée dans ladite décision. Elle n'a pas d'incidence sur la validité des actes délégués déjà en vigueur.
4. Avant l'adoption d'un acte délégué, la Commission consulte les experts désignés par chaque État membre, conformément aux principes définis dans l'accord interinstitutionnel du 13 avril 2016 «Mieux légiférer».
5. Aussitôt qu'elle adopte un acte délégué, la Commission le notifie simultanément au Parlement européen et au Conseil.
6. Un acte délégué adopté en vertu de l'article 5, paragraphe 4, de l'article 6, paragraphes 3 et 4, de l'article 7, paragraphe 3, de l'article 9, paragraphe 7, de l'article 11, paragraphe 3, de l'article 12, paragraphe 3, de l'article 21, paragraphe 2, de l'article 22, paragraphe 4, de l'article 27, paragraphe 4, de l'article 38, paragraphe 7, et de l'article 40, paragraphe 3, n'entre en vigueur que si le Parlement européen ou le Conseil n'a pas exprimé d'objections dans un délai de deux mois à compter de la notification de cet acte au Parlement européen et au Conseil ou si, avant l'expiration de ce délai, le Parlement européen et le Conseil ont tous deux informé la Commission de leur intention de ne pas exprimer d'objections. Ce délai est prolongé de deux mois à l'initiative du Parlement européen ou du Conseil.

Article 51

Procédure de comité

1. La Commission est assistée par le comité institué par l'article 39 de la directive 2008/98/CE. Ledit comité est un comité au sens du règlement (UE) n° 182/2011.
2. Lorsqu'il est fait référence au présent paragraphe, l'article 5 du règlement (UE) n° 182/2011 s'applique.

CHAPITRE VIII MODIFICATIONS

Article 53

Modifications du règlement (UE) 2019/1020

À l'annexe II du règlement (UE) 2019/1020, les points 10 et 11 sont supprimés.

Article 54

Modifications du règlement (UE) 2018/858

L'annexe II du règlement (UE) 2018/858 est modifiée conformément à l'annexe X du présent règlement.

CHAPITRE IX DISPOSITIONS FINALES

Article 55

Examen

1. Au plus tard le 31 décembre 203* [OP: veuillez insérer la date correspondant au dernier jour de l'année suivant une période de 95 mois après la date d'entrée en vigueur du présent règlement], la Commission procède à un examen de l'application du présent règlement et de son incidence sur l'environnement, la santé humaine et le fonctionnement du marché unique et rédige un rapport à cet égard, qu'elle soumet au Parlement européen et au Conseil.
2. En tenant compte des progrès techniques et de l'expérience pratique acquise dans les États membres, ainsi que de toute révision du règlement (CE) n° 1907/2006, la Commission inclut dans son rapport une évaluation des aspects suivants du présent règlement:
 - (a) la nécessité d'élargir le champ d'application du présent règlement, en particulier les chapitres II et III, ainsi que le chapitre IV, section II, aux véhicules des catégories L_{3e}, L_{4e}, L_{5e}, L_{6e} et L_{7e} telles qu'elles sont définies à l'article 4, paragraphe 2, points c) à g), du règlement (UE) n° 168/2013 et aux véhicules des catégories M₂, M₃, N₂, N₃ et O telles qu'elles sont définies à l'article 4, paragraphe 1, du règlement (UE) 2018/858;
 - (b) les mesures concernant la fourniture d'informations sur les substances préoccupantes présentes dans les véhicules et la nécessité d'introduire de nouvelles dispositions concernant les substances préoccupantes susceptibles d'avoir une incidence sur le recyclage de haute qualité des véhicules hors d'usage;
 - (c) les mesures relatives à la gestion des véhicules hors d'usage prévues au chapitre IV, y compris les niveaux des objectifs fixés à l'article 34 et la nécessité de les réviser;
 - (d) les infractions et l'efficacité, la proportionnalité et le caractère dissuasif des sanctions visées à l'article 48;
 - (e) la nécessité de modifier l'article 5 du présent règlement.

Article 56
Abrogation et dispositions transitoires

1. La directive 2000/53/CE est abrogée avec effet au [OP: veuillez insérer la date correspondant au premier jour du mois suivant une période de 12 mois après la date d'entrée en vigueur du présent règlement].

Toutefois, les dispositions suivantes de la directive 2000/53/CE continuent de s'appliquer:

- (a) l'article 4, paragraphe 2, jusqu'au [OP: veuillez insérer la date correspondant au dernier jour du mois suivant une période de 71 mois après la date d'entrée en vigueur du présent règlement];
 - (b) l'article 5, paragraphe 4, deuxième alinéa, l'article 6, paragraphe 3, deuxième alinéa, l'article 7, paragraphe 1, l'article 8, paragraphes 3 et 4, jusqu'au [OP: veuillez insérer la date correspondant au dernier jour du mois suivant une période de 35 mois après la date d'entrée en vigueur du présent règlement];
 - (c) l'article 7, paragraphe 2, point b), jusqu'au 31 décembre 20** [OP: veuillez insérer l'année = dernier jour de l'année suivant une période de 35 mois après la date d'entrée en vigueur du présent règlement];
 - (d) l'article 9, paragraphe 1 bis, premier et troisième alinéas, paragraphe 1 ter, et paragraphe 1 quinquies, jusqu'au [OP: veuillez insérer la date correspondant au dernier jour du mois suivant une période de 35 mois après la date d'entrée en vigueur du présent règlement];
 - (e) l'article 9, paragraphe 1 bis, deuxième alinéa, jusqu'au [OP: veuillez insérer la date correspondant au dernier jour du mois suivant une période de 59 mois après la date d'entrée en vigueur du présent règlement].
2. La directive 2005/64/CE est abrogée avec effet au [OP: veuillez insérer la date correspondant au dernier jour du mois suivant une période de 71 mois après la date d'entrée en vigueur du présent règlement].

Toutefois, son article 6, paragraphe 3, est abrogé avec effet au [OP: veuillez insérer la date correspondant au dernier jour du mois suivant une période de 35 mois après la date d'entrée en vigueur du présent règlement].
 3. Les références faites aux directives abrogées s'entendent comme faites au présent règlement et sont à lire selon le tableau de correspondance figurant à l'annexe XI.

Article 57
Entrée en vigueur et mise en application

1. Le présent règlement entre en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.
2. Il est applicable à partir du [OP: veuillez insérer la date correspondant au premier jour du mois suivant une période de 12 mois après la date d'entrée en vigueur du présent règlement].

Toutefois, l'article 54 est applicable à partir du [OP: veuillez insérer la date correspondant au premier jour du mois suivant une période de 72 mois après la date d'entrée en vigueur du présent règlement].

Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout État membre.

Fait à Bruxelles, le

Par le Parlement européen
La présidente

Par le Conseil
Le président

FICHE FINANCIÈRE LÉGISLATIVE

1. CADRE DE LA PROPOSITION/DE L'INITIATIVE

1.1. Dénomination de la proposition/de l'initiative

1.2. Domaine(s) d'action concerné(s)

1.3. La proposition/l'initiative porte sur:

1.4. Objectif(s)

1.4.1. *Objectif général/objectifs généraux*

1.4.2. *Objectif(s) spécifique(s)*

1.4.3. *Résultat(s) et incidence(s) attendu(s)*

1.4.4. *Indicateurs de performance*

1.5. Justification(s) de la proposition/de l'initiative

1.5.1. *Besoin(s) à satisfaire à court ou à long terme, assorti(s) d'un calendrier détaillé pour la mise en œuvre de l'initiative*

1.5.2. *Valeur ajoutée de l'intervention de l'Union (celle-ci peut résulter de différents facteurs, par exemple gains de coordination, sécurité juridique, efficacité accrue, complémentarités). Aux fins du présent point, on entend par «valeur ajoutée de l'intervention de l'Union» la valeur découlant de l'intervention de l'Union, qui vient s'ajouter à la valeur qui, sans cela, aurait été générée par la seule action des États membres.*

1.5.3. *Leçons tirées d'expériences similaires*

1.5.4. *Compatibilité avec le cadre financier pluriannuel et synergies éventuelles avec d'autres instruments appropriés*

1.5.5. *Évaluation des différentes possibilités de financement disponibles, y compris des possibilités de redéploiement*

1.6. Durée et incidence financière de la proposition/de l'initiative

1.7. Mode(s) d'exécution budgétaire prévu(s)

2. MESURES DE GESTION

2.1. Dispositions en matière de suivi et de compte rendu

2.2. Système(s) de gestion et de contrôle

2.2.1. *Justification du (des) mode(s) de gestion, du (des) mécanisme(s) de mise en œuvre du financement, des modalités de paiement et de la stratégie de contrôle proposée*

2.2.2. *Informations sur les risques recensés et sur le(s) système(s) de contrôle interne mis en place pour les atténuer*

2.2.3. *Estimation et justification du rapport coût-efficacité des contrôles (rapport «coûts du contrôle ÷ valeur des fonds concernés gérés»), et évaluation des niveaux attendus de risque d'erreur (lors du paiement et lors de la clôture)*

2.3. Mesures de prévention des fraudes et irrégularités

- 3. INCIDENCE FINANCIÈRE ESTIMÉE DE LA PROPOSITION/DE L'INITIATIVE**
- 3.1. Rubrique(s) du cadre financier pluriannuel et ligne(s) budgétaire(s) de dépenses concernée(s)**
- 3.2. Incidence financière estimée de la proposition sur les crédits**
 - 3.2.1. *Synthèse de l'incidence estimée sur les crédits opérationnels*
 - 3.2.2. *Estimation des réalisations financées avec des crédits opérationnels*
 - 3.2.3. *Synthèse de l'incidence estimée sur les crédits administratifs*
 - 3.2.3.1. *Besoins estimés en ressources humaines*
 - 3.2.4. *Compatibilité avec le cadre financier pluriannuel actuel*
 - 3.2.5. *Participation de tiers au financement*
- 3.3. Incidence estimée sur les recettes**

CADRE DE LA PROPOSITION/DE L'INITIATIVE

1.1. Dénomination de la proposition/de l'initiative

Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil 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.

1.2. Domaine(s) d'action concerné(s)

Domaines d'action: 03 Marché unique
09 Environnement

Activités: 09 02 02 - Programme pour l'environnement et l'action pour le climat (LIFE) – Économie circulaire et qualité de vie
03 02 01 01 - Fonctionnement et développement du marché intérieur des biens et des services

1.3. La proposition/l'initiative porte sur:

- ☒ **une action nouvelle**
- ☐ **une action nouvelle faisant suite à un projet pilote/une action préparatoire⁷¹**
- ☒ **la prolongation d'une action existante**
- ☒ **une fusion ou une réorientation d'une ou de plusieurs actions vers une autre action/une action nouvelle**

1.4. Objectif(s)

1.4.1. Objectif général/objectifs généraux

Améliorer le fonctionnement du marché intérieur de l'UE, en réduisant les incidences négatives sur l'environnement liées à la conception, à la production, à la durée de vie utile et au traitement en fin de vie des véhicules et en contribuant à la durabilité des secteurs de l'automobile et du recyclage.

1.4.2. Objectif(s) spécifique(s)

Conception et production

- Faciliter et accroître l'extraction, la réutilisation, le remanufacturage et le recyclage des matériaux, pièces et composants présents dans les véhicules.
- Accroître l'utilisation des matériaux recyclés dans la production des véhicules, afin d'encourager le recyclage, de réduire les dépendances stratégiques à l'égard des matières premières et de soutenir la décarbonation de l'industrie automobile.
- Améliorer la circularité pour les camions, les autobus, les remorques et certains véhicules de la catégorie L qui ne relèvent actuellement pas du champ d'application de la législation relative aux VHU et à la réception par type RRV.

Traitement en fin de vie

⁷¹ Tel(le) que visé(e) à l'article 58, paragraphe 2, point a) ou b), du règlement financier.

- Améliorer le traitement des véhicules hors d'usage en augmentant la quantité et la qualité des matériaux réutilisés, remanufacturés et recyclés, pour réduire ainsi l'empreinte environnementale liée à la phase de fin de vie.
- Accroître la collecte des VHU dans l'Union et garantir que les véhicules d'occasion exportés depuis l'Union sont conformes aux exigences de contrôle technique, de manière à réduire le nombre de «véhicules disparus» et leur empreinte environnementale.

1.4.3. *Résultat(s) et incidence(s) attendu(s)*

Préciser les effets que la proposition/l'initiative devrait avoir sur les bénéficiaires/la population visée.

- Meilleur alignement entre la phase de production et la phase de déchet des véhicules
- Incitation au recyclage, réduction des dépendances stratégiques à l'égard des matières premières et de l'énergie
- Soutien à la décarbonation de l'industrie automobile
- Réduction de l'empreinte environnementale liée au recyclage des véhicules
- Réduction de l'empreinte polluante externe de l'Union et des risques pour la sécurité routière liés à l'exportation de véhicules d'occasion qui ne sont pas conformes aux exigences de contrôle technique
- Amélioration de la circularité et traitement correct des véhicules qui ne relèvent actuellement pas du champ d'application

1.4.4. *Indicateurs de performance*

Préciser les indicateurs permettant de suivre les progrès et les réalisations.

- Amélioration de la recyclabilité et de la réutilisabilité des véhicules
- Rationalisation des informations sur le démontage pour les opérateurs de traitement
- Réduction des coûts de réparation à l'aide de pièces de rechange usagées
- Amélioration de la collecte des véhicules, réduction des exportations de véhicules d'occasion de mauvaise qualité et de véhicules hors d'usage
- Réduction du nombre de véhicules traités illégalement et de manière informelle
- Augmentation des quantités de pièces et de composants réutilisés et recyclés
- Augmentation des quantités de matériaux recyclés et recyclés en produits de meilleure qualité et des quantités de matériaux critiques et stratégiques recyclés, réduisant ainsi les dépendances
- Réduction de la dépendance énergétique dans la production de métaux et de matières plastiques
- Réduction des quantités mises en décharge
- Augmentation de la teneur en matières plastiques recyclées et éventuellement en autres matériaux recyclés dans les véhicules neufs
- Réduction considérable des émissions de gaz à effet de serre du fait d'une utilisation plus efficace des ressources
- Réduction de la pollution atmosphérique et du nombre d'accidents de la route dans les pays importateurs grâce à des importations de véhicules de meilleure qualité et conformes aux exigences de contrôle technique

- Réduction des coûts de réparation pour les propriétaires de véhicules
- Augmentation des recettes grâce à l'amélioration de la collecte et du traitement
- Amélioration des marchés des matières premières secondaires, en particulier des matières plastiques
- Réduction de la pollution atmosphérique en raison de l'augmentation du recyclage des matières plastiques
- Augmentation significative de l'emploi
- Réduction des externalités environnementales des déchets mal gérés
- Augmentation des revenus légitimes et des recettes fiscales
- Amélioration de la réutilisation et du recyclage des véhicules qui ne relèvent actuellement pas du champ d'application

1.5. Justification(s) de la proposition/de l'initiative

1.5.1. *Besoin(s) à satisfaire à court ou à long terme, assorti(s) d'un calendrier détaillé pour la mise en œuvre de l'initiative*

Les exigences détaillées devraient être adoptées au moyen d'actes d'exécution/délégues dans un délai de 1 à 8 ans. Un ensemble d'actions en matière de mandats, de décisions déléguées ou d'exécution et de rapports d'analyse d'impact émergeront du règlement proposé.

Ces actions déboucheront sur une définition cohérente et une meilleure vérification des exigences d'information relatives à la recyclabilité, à la réutilisabilité, à la facilité d'extraction et à la circularité, ainsi que des déclarations sur le contenu recyclé. En ce qui concerne la collecte et le traitement, diverses dispositions exigent l'établissement de spécifications supplémentaires en la matière, dont des règles de calcul pour les objectifs de réutilisation et de recyclage et l'échange électronique d'informations entre les États membres afin de permettre l'interopérabilité des registres et la rationalisation des contrôles douaniers. D'autres éléments d'harmonisation ont trait à l'établissement de critères uniformes pour la modulation des redevances au titre de la responsabilité élargie des producteurs et pour la responsabilité élargie transfrontière des producteurs.

De manière plus détaillée (calendrier d'achèvement de la tâche en mois après l'entrée en vigueur):

- Amélioration de la méthode de détermination des taux RRV (36 mois)
- Amélioration de l'évaluation des risques liés aux autres exemptions portant sur des substances dangereuses avec le soutien de l'ECHA (24 mois), transfert vers le règlement sur les batteries des exemptions aux restrictions de substances liées aux batteries, réexamen général et alignement sur le règlement REACH/règlement «omnibus» (96 mois)
- Règles de calcul et de vérification relatives à la teneur en matières plastiques recyclées (24 mois), étude de faisabilité pour la fixation d'objectifs en matière de contenu recyclé pour l'acier (36 mois) et d'autres matériaux (36 mois), formats de déclaration pour d'autres matériaux, y compris les matières premières critiques (60 mois)

- Spécification des exigences relatives aux possibilités d'extraction des batteries de véhicule électrique et des moteurs à entraînement électrique, fourniture d'informations générales sur l'extraction d'autres composants pertinents, y compris la modification de l'annexe VII relative au traitement sélectif (36 mois), et mise à jour des exigences en matière d'information (72 mois)
 - Spécification des exigences liées à la stratégie en faveur de la circularité et harmonisation des rapports (36 mois)
 - Exigences en matière d'étiquetage des pièces en matières plastiques (mise à jour après 72 mois), des batteries de véhicule électrique et des moteurs à entraînement électrique, conformément aux exigences du règlement sur les batteries et de la législation sur les matières premières critiques (36 mois)
 - Modification des obligations en matière de communication d'informations pour l'exportation et des règles de calcul des performances du traitement (24 mois)
 - Mise à jour des rapports existants et de leurs formats en ce qui concerne les performances du traitement, actuellement fondés sur la décision 2005/293 de la Commission (exécutée par ESTAT), en particulier en ce qui concerne les batteries et les moteurs à entraînement électrique extraits (36 mois)
 - Mise à jour des formats de réception par type et du dossier constructeur à fournir aux autorités compétentes en matière de réception par type (entre 24 et 48 mois sur la base de l'habilitation existante)
 - Élaboration des critères concernant le passeport de circularité des véhicules (84 mois)
 - Harmonisation des redevances au titre de la responsabilité élargie des producteurs (60 mois) et des critères de coopération en matière de responsabilité élargie transfrontière des producteurs (36 mois)
-
- Critères applicables aux véhicules d'occasion destinés à être exportés, exigence de contrôle technique et interopérabilité des informations relatives à l'immatriculation des véhicules (48 mois)
 - Développement informatique du système de «guichet unique» et soutien de la DG TAXUD pour la transmission d'informations aux autorités douanières dans le cadre du portail MOVEHUB (84 mois) — Évaluation du fonctionnement du marché des pièces de rechange (96 mois, clause de réexamen)
 - Approche progressive pour l'extension des catégories de véhicules couvertes et la préparation du réexamen (96 mois)

1.5.2. *Valeur ajoutée de l'intervention de l'Union (celle-ci peut résulter de différents facteurs, par exemple gains de coordination, sécurité juridique, efficacité accrue, complémentarités). Aux fins du présent point, on entend par «valeur ajoutée de l'intervention de l'Union» la valeur découlant de l'intervention de l'Union, qui vient s'ajouter à la valeur qui, sans cela, aurait été générée par la seule action des États membres.*

Justification de l'action au niveau européen (ex ante)

La modernisation de l'actuelle directive VHU, adoptée il y a plus de 20 ans, est nécessaire pour que les constructeurs, les importateurs et les opérateurs économiques

soient incités à atteindre les objectifs du pacte vert et puissent contribuer au plan d'action en faveur de l'économie circulaire.

Les évaluations des directives concernées ont montré que des améliorations considérables étaient nécessaires pour stimuler la transition du secteur automobile vers une économie circulaire, afin de réduire l'empreinte environnementale liée à la production et au traitement en fin de vie des véhicules et de renforcer la durabilité des secteurs de l'automobile et du recyclage en Europe.

Compte tenu de la transformation radicale du secteur automobile que représente le passage aux véhicules électriques, l'essentiel de l'empreinte environnementale des véhicules se déplacera de la phase d'utilisation aux phases de production et de recyclage, et un approvisionnement important en matières premières critiques sera indispensable.

Valeur ajoutée de l'Union escomptée (ex post)

L'action réduit la vulnérabilité accrue des chaînes d'approvisionnement de l'industrie de l'Union, en particulier pour les matières premières critiques essentielles à l'autonomie stratégique de l'Union. Dans le même temps, l'amélioration de la qualité de la collecte et du traitement facilite l'utilisation de matériaux recyclés pour soutenir la transition vers une économie neutre en carbone, à concurrence de 14 millions de tonnes équivalent CO₂ en 2040.

La valeur ajoutée d'une action de l'Union sous la forme d'un règlement unique réside dans le fait qu'elle garantit la cohérence entre les exigences imposées à la conception et à la production des véhicules dans le cadre de la réception par type et les exigences applicables aux stades de la collecte et des déchets. Une meilleure synchronisation est nécessaire pour garantir le maintien de la qualité économique et environnementale des pièces, composants et matériaux résultant de la réutilisation, du remanufacturage et du recyclage.

1.5.3. Leçons tirées d'expériences similaires

Le règlement est inspiré du règlement sur les batteries, qui fournit un cadre global pour améliorer la circularité des batteries. Plusieurs dispositions complètent les exigences de durabilité applicables aux batteries des véhicules électriques, qui constitueront à l'avenir le plus grand sous-secteur au titre du règlement sur les batteries. Cette législation sectorielle en matière de déchets, qui sera pleinement intégrée dans le cadre de la réception par type, précise par ailleurs les besoins détaillés pour l'amélioration de la conception, de la production et de la valorisation des matières premières critiques et stratégiques au titre de la législation sur les matières premières critiques récemment adoptée, notamment en ce qui concerne les aimants permanents des moteurs à entraînement électrique des véhicules.

1.5.4. *Compatibilité avec le cadre financier pluriannuel et synergies éventuelles avec d'autres instruments appropriés*

La Commission européenne propose un important plan de relance fondé sur un budget à long terme renforcé pour le prochain cadre financier pluriannuel et un nouvel instrument de relance, Next Generation EU.

Le pacte vert pour l'Europe servira de base à la stratégie de relance de l'Union. Il a notamment pour objectif de rendre plus propres les transports et la logistique (y compris par l'électromobilité), qui sont le principal moteur de la croissance exponentielle de la demande de batteries, de moteurs à entraînement électrique et de nombreuses autres matières premières critiques et stratégiques, y compris leur énergie de production intrinsèque.

Les objectifs de ce règlement sont soutenus par le cadre financier pluriannuel et l'instrument de l'Union européenne pour la relance (Next Generation EU), qui mettent tous les deux l'accent sur le financement et les investissements en vue de soutenir la transition de l'économie européenne vers des modèles circulaires et neutres sur le plan climatique. Cela comprend des investissements visant à moderniser la gestion des déchets, à accroître la capacité de recyclage de certains flux de déchets et à promouvoir le recyclage de haute qualité ainsi que l'innovation.

L'économie circulaire est également intégrée dans la matrice du programme pour la recherche «Horizon Europe», notamment son partenariat sur la circularité, et constitue l'un des piliers du programme pour l'environnement et l'action pour le climat (LIFE) 2021-2027. Ils seront essentiels pour garantir la compétitivité durable de l'Europe dans ce domaine ainsi que pour stimuler son économie, sa croissance et son bien-être. L'Union devrait continuer à promouvoir la recherche dans ce domaine et dans d'autres domaines connexes dans le prochain CFP.

1.5.5. *Évaluation des différentes possibilités de financement disponibles, y compris des possibilités de redéploiement*

Afin de rationaliser et d'améliorer la cohérence de l'évaluation des restrictions applicables aux substances, l'expertise de l'ECHA (évaluation des risques liés aux substances) et du JRC (élaboration des méthodes et procédures) serait la plus appropriée pour garantir une mise en œuvre de l'action proposée qui soit cohérente avec des dossiers connexes tels que le règlement sur l'écoconception pour des produits durables, le règlement sur les batteries et la législation sur les matières premières critiques, qui font aussi appel à leur expertise.

En ce qui concerne le JRC, les travaux pourraient s'appuyer sur ses recherches antérieures pour l'évaluation des incidences des objectifs en matière de contenu recyclé et des règles de vérification des taux de recyclage des batteries, ainsi que sur ses activités en cours pour le règlement sur l'écoconception pour des produits durables et sur ses activités menées pour la DG GROW pour ce qui est des futures mesures stratégiques liées aux matières premières critiques (0,837 million d'EUR). Le JRC étudiera la meilleure manière de créer des synergies et de soutenir les travaux en coopération avec la DG ENV et la DG GROW.

En ce qui concerne le développement du système informatique et les échanges de données aux fins des contrôles douaniers, les besoins en personnel et en ressources de la DG TAXUD et de la DG MOVE sont liés à la numérisation des informations relatives à l'immatriculation des véhicules dans le cadre du portail MOVEHUB et reflètent l'ambition de restreindre l'exportation de véhicules de faible qualité et qui ne sont pas conformes aux exigences de contrôle technique vers des pays tiers afin de lutter contre le problème persistant de la localisation inconnue des véhicules. À long terme, le développement du système informatique facilitera la poursuite de la numérisation des informations relatives à l'immatriculation des véhicules concernées aux fins de la révision en cours des directives de la DG MOVE en la matière, dont l'adoption est prévue dans le courant de l'année 2023.

En ce qui concerne la stratégie en faveur de la circularité, les critères du passeport de circularité des véhicules ainsi que les exigences liées à la responsabilité élargie des producteurs, les contractants externes sont les mieux placés pour apporter le soutien technique nécessaire (0,500 million d'EUR par la DG GROW). Il en va de même pour les études d'appui concernant les exigences en matière de traitement, le fonctionnement des marchés des pièces de rechange, la préparation du réexamen des exemptions aux restrictions applicables aux substances (0,075 million d'EUR) et l'approche progressive prévue pour l'extension du champ d'application (0,575 million d'EUR par la DG ENV pour la période 2024-2027).

1.6. **Durée et incidence financière de la proposition/de l'initiative**

☐ **durée limitée**

- ☐ en vigueur à partir de/du [JJ/MM]AAAA jusqu'en/au [JJ/MM]AAAA
- ☐ incidence financière de AAAA à AAAA pour les crédits d'engagement et de AAAA à AAAA pour les crédits de paiement.

☒ **durée illimitée**

- mise en œuvre avec une période de montée en puissance de 2025 à 2028,
- puis un fonctionnement en rythme de croisière et une mise en œuvre complète vers 2032.

1.7. **Mode(s) d'exécution budgétaire prévu(s)⁷²**

☒ **Gestion directe** par la Commission

- ☒ par ses services, notamment par l'intermédiaire de son personnel dans les délégations de l'Union;
- ☐ par les agences exécutives;

☐ **Gestion partagée** avec les États membres

☐ **Gestion indirecte** en confiant des tâches d'exécution budgétaire:

⁷²

Les explications sur les modes d'exécution budgétaire ainsi que les références au règlement financier sont disponibles sur le site BUDGpedia: <https://myintracomm.ec.europa.eu/corp/budget/financial-rules/budget-implementation/Pages/implementation-methods.aspx>

- ☐ à des pays tiers ou des organismes qu'ils ont désignés;
- ☐ à des organisations internationales et à leurs agences (à préciser);
- ☐ à la BEI et au Fonds européen d'investissement;
- ☐ aux organismes visés aux articles 70 et 71 du règlement financier;
- ☐ à des établissements de droit public;
- ☐ à des entités de droit privé investies d'une mission de service public, pour autant qu'elles soient dotées de garanties financières suffisantes;
- ☐ à des entités de droit privé d'un État membre qui sont chargées de la mise en œuvre d'un partenariat public-privé et dotées de garanties financières suffisantes;
- ☐ à des organismes ou des personnes chargés de l'exécution d'actions spécifiques relevant de la PESC, en vertu du titre V du traité sur l'Union européenne, identifiés dans l'acte de base concerné.
- *Si plusieurs modes de gestion sont indiqués, veuillez donner des précisions dans la partie «Remarques».*

Remarques

Gestion directe par la DG ENV, la DG GROW, la DG MOVE et la DG TAXUD et accords administratifs avec le JRC.

2. MESURES DE GESTION

2.1. Dispositions en matière de suivi et de compte rendu

Préciser la fréquence et les conditions de ces dispositions.

L'initiative implique la passation de marchés, un accord administratif avec le JRC et une incidence sur les RH de la Commission.

2.2. Système(s) de gestion et de contrôle

2.2.1. Justification du (des) mode(s) de gestion, du (des) mécanisme(s) de mise en œuvre du financement, des modalités de paiement et de la stratégie de contrôle proposée

S.O.

2.2.2. Informations sur les risques recensés et sur le(s) système(s) de contrôle interne mis en place pour les atténuer

S.O.

2.2.3. Estimation et justification du rapport coût-efficacité des contrôles (rapport «coûts du contrôle ÷ valeur des fonds concernés gérés»), et évaluation des niveaux attendus de risque d'erreur (lors du paiement et lors de la clôture)

S.O.

2.3. Mesures de prévention des fraudes et irrégularités

Préciser les mesures de prévention et de protection existantes ou envisagées, par exemple au titre de la stratégie antifraude.

S.O.

3. INCIDENCE FINANCIÈRE ESTIMÉE DE LA PROPOSITION/DE L'INITIATIVE

3.1. Rubrique(s) du cadre financier pluriannuel et ligne(s) budgétaire(s) de dépenses concernée(s)

- Lignes budgétaires existantes

Dans l'ordre des rubriques du cadre financier pluriannuel et des lignes budgétaires.

Rubrique du cadre financier pluriannuel	Ligne budgétaire	Nature de la dépense	Participation			
	Numéro	CD/CND ⁷³	de pays AELE ⁷⁴	de pays candidats et pays candidats potentiels ⁷⁵	d'autres pays tiers	autres recettes affectées
1	03.02.01.01 Fonctionnement et développement du marché intérieur des biens et des services	CD	OUI	NON	NON	NON
3	09.02.02 Économie circulaire et qualité de vie	CD	OUI	NON	NON	NON
7	20.02.01.01 Agents contractuels	CND	NON	NON	NON	NON
7	20.02.01.03 Fonctionnaires nationaux affectés temporairement dans l'institution	CND	NON	NON	NON	NON

- Nouvelles lignes budgétaires, dont la création est demandée

Dans l'ordre des rubriques du cadre financier pluriannuel et des lignes budgétaires.

Rubrique du cadre financier pluriannuel	Ligne budgétaire	Nature de la dépense	Participation			
	Numéro	CD/CND	de pays AELE	de pays candidats et pays candidats potentiels	d'autres pays tiers	autres recettes affectées
	S.O.					

⁷³ CD = crédits dissociés / CND = crédits non dissociés.

⁷⁴ AELE: Association européenne de libre-échange.

⁷⁵ Pays candidats et, le cas échéant, candidats potentiels des Balkans occidentaux.

3.2. Incidence financière estimée de la proposition sur les crédits

3.2.1. Synthèse de l'incidence estimée sur les crédits opérationnels

- ☐ La proposition/l'initiative n'engendre pas l'utilisation de crédits opérationnels
- ☒ La proposition/l'initiative engendre l'utilisation de crédits opérationnels, comme expliqué ci-après:

En Mio EUR (à la 3^e décimale)

Rubrique du cadre financier pluriannuel	1	Marché unique, innovation et numérique
--	---	--

DG: GROW	03.02.01.01		2024 N-1	2025 N	2026 N+1	2027 N+2	TOTAL 2024-2027
Dépenses opérationnelles, études d'appui	Engagements	(1a)	-	0,250	-	0,250	0,500
	Paielements	(2a)	-	0,250	-	0,250	0,500
TOTAL des crédits pour la DG GROW	Engagements	=1a+1b+3	-	0,250	-	0,250	0,500
	Paielements	=2a+2b+3	-	0,250	-	0,250	0,500

La DG GROW a estimé que l'élaboration de la méthode actualisée pour les taux RRV et des critères relatifs aux possibilités d'extraction des batteries et des moteurs à entraînement électrique ainsi que l'échange électronique d'informations pour le passeport de circularité des véhicules proposé nécessitent respectivement (0,250 et 0,250 million d'EUR).

Certaines ressources supplémentaires seront nécessaires au cours de la période 2028-2033 pour progresser dans les travaux après la fin de l'actuel CFP en 2027: pour la DG GROW, un montant total de 0,150 million d'EUR pour les études techniques est prévu pour la période allant de 2028 à la mise en œuvre complète vers 2032.

Le montant indiqué ci-dessus serait également nécessaire pour financer la part pertinente des accords administratifs, qui feront l'objet de discussions entre la DG ENV/DG GROW et le JRC, et pour l'acquisition d'études et de données relatives aux dispositions concernant la DG GROW (méthode actualisée pour les taux RRV, critères relatifs aux possibilités d'extraction des batteries et des moteurs à entraînement électrique et échange électronique d'informations pour le passeport de circularité des véhicules proposé). Il existerait des synergies importantes avec le soutien stratégique que le JRC apporte actuellement dans le cadre de la législation sur les matières premières critiques.

Rubrique du cadre financier pluriannuel	3	Ressources naturelles et environnement
--	----------	---

DG: ENV	09.02.02		2024 N-1	2025 N	2026 N+1	2027 N+2	TOTAL 2024- 2027
Dépenses opérationnelles de la DG ENV, études d'appui	Engagements	(1a)	0,025	0,200	0,050	0,300	0,575
	Paielements	(2a)	0,025	0,200	0,050	0,300	0,575
Codélégation à la DG TAXUD, développement du guichet unique pour les douanes	Engagements	(1b)	-	0,030	0,260	0,260	0,550
	Paielements	(2b)	-	0,030	0,260	0,260	0,550
Codélégation à la DG MOVE, soutien informatique	Engagements	(1a)	0,225	0,080	0,080	0,080	0,465
	Paielements	(2a)	0,225	0,080	0,080	0,080	0,465
Accord administratif avec le JRC	Engagements	(1a)	-	0,209	0,293	0,335	0,837
	Paielements	(2a)	-	0,209	0,293	0,335	0,837
TOTAL des crédits pour la DG ENV	Engagements	=1a+1b+3	0,250	0,519	0,683	0,975	2,427
	Paielements	=2a+2b+3	0,250	0,519	0,683	0,975	2,427

La DG ENV a estimé les besoins pour les études d'appui technique (de 2024 à 2031) pour la teneur en matières plastiques recyclées et les perspectives de recyclage chimique (0,100 million d'EUR), l'étude visant à déterminer les niveaux cibles de contenu recyclé pour l'acier (0,100 million d'EUR), l'étude de faisabilité plus large pour les matières premières critiques et le contenu recyclé pour l'aluminium et le magnésium (0,100 million d'EUR en 2027), les critères de modulation des redevances au titre de la responsabilité élargie des producteurs (0,050 million d'EUR), les exigences de qualité applicables aux technologies de traitement post-broyeur (0,050 million d'EUR), le mécanisme de coopération pour la responsabilité élargie transfrontière des producteurs (0,100 million d'EUR), la préparation du réexamen des exemptions aux restrictions applicables aux substances (0,075 million d'EUR) et les règles de calcul et de vérification des performances du recyclage à un total de (0,575 million d'EUR) pour la période 2024-2027.

Le JRC est susceptible de jouer un rôle important en soutenant la Commission dans certains des travaux techniques requis, comme indiqué ci-dessus, pour l'élaboration des spécifications relatives au contenu recyclé, aux possibilités d'extraction des batteries et des moteurs à entraînement

électrique riches en matières premières critiques et aux règles de calcul et de vérification pour le traitement. Un éventuel accord administratif pourrait couvrir les besoins estimés (0,837 million d'EUR pour la période 2024-2027), tout en maximisant les synergies avec les tâches connexes au titre de la proposition de règlement sur les matières premières critiques, de la proposition de règlement sur l'écoconception pour des produits durables, de la proposition de modification de la directive sur les plastiques à usage unique et de la proposition de règlement relatif aux emballages et aux déchets d'emballages.

Une codélégation de la DG ENV à la DG TAXUD et à la DG MOVE aurait lieu pour numériser les informations relatives à l'immatriculation des véhicules en élargissant les systèmes informatiques afin de garantir l'interopérabilité de la numérisation des registres des véhicules et, ensuite, de mettre en place des contrôles en temps réel des exportations au moyen d'une liaison avec le système de guichet unique pour les douanes pour la période 2024-2027.

Certaines ressources supplémentaires seront nécessaires au cours de la période 2028-2033 pour progresser dans les travaux après la fin de l'actuel CFP en 2027:

- (c) pour la DG ENV, un montant total de 0,550 million d'EUR pour les études techniques est prévu pour la période allant de 2028 à la mise en œuvre complète vers 2032;
- (d) pour la DG TAXUD, un montant total de 0,500 million d'EUR pour le déploiement informatique est prévu pour la période allant de 2028 à la mise en œuvre complète vers 2032;
- (e) pour le JRC, des ressources sous la forme d'éventuels accords administratifs supplémentaires d'un montant total de 0,335 million d'EUR sont prévues pour la période 2028-2032.

TOTAL des crédits pour les RUBRIQUES 1 à 6 du cadre financier pluriannuel (montant de référence)	Engagements	=4+6	0,250	0,769	0,683	1,225	2,927
	Paiements	=5+6	0,250	0,769	0,683	1,225	2,927

En Mio EUR (à la 3^e décimale)

Rubrique du cadre financier pluriannuel		7	Dépenses administratives				
DG ENV, DG TAXUD			2024 N-1	2025 N	2026 N+1	2027 N+2	TOTAL 2024-2027
Ressources humaines, DG ENV	Engagements	(1a)	0,139	0,275	0,321	0,321	1,055
	Paielements	(2a)	0,139	0,275	0,321	0,321	1,055
Ressources humaines, DG TAXUD	Engagements	(1a)	-	0,091	0,137	0,137	0,364
	Paielements	(2a)	-	0,091	0,137	0,137	0,364
TOTAL des crédits pour la RUBRIQUE 7 du cadre financier pluriannuel pour la DG GROW et la DG TAXUD	Engagements	=1a+1b+3	0,139	0,366	0,457	0,457	1,419
	Paielements	=2a+2b+3	0,139	0,366	0,457	0,457	1,419

Veuillez trouver la justification des besoins en personnel à la section 3.2.3 ci-dessous.

		2024 N-1	2025 N	2026 N+1	2027 N+2	TOTAL 2024-2027
TOTAL des crédits pour les RUBRIQUES 1 à 7 du cadre financier pluriannuel	Engagements	0,389	1,135	1,140	1,682	4,346
	Paielements	0,389	1,135	1,140	1,682	4,346

3.2.2. Estimation des réalisations financées avec des crédits opérationnels

Crédits d'engagement en Mio EUR (à la 3^e décimale)

Indiquer les objectifs et les réalisations ↓			Année N		Année N+1		Année N+2		Année N+3		Insérer autant d'années que nécessaire, pour refléter la durée de l'incidence (voir point 1.6)						TOTAL	
	RÉALISATIONS																	
	Type 76	Coût moyen	Nbre	Coût	Nbre	Coût	Nbre	Coût	Nbre	Coût	Nbre	Coût	Nbre	Coût	Nbre	Coût	Nbre total	Coût total
OBJECTIF SPÉCIFIQUE n° 1 ⁷⁷ ...																		
- Réalisation																		
- Réalisation																		
- Réalisation																		
Sous-total objectif spécifique n° 1																		
OBJECTIF SPÉCIFIQUE n° 2...																		
- Réalisation																		
Sous-total objectif spécifique n° 2																		
TOTAUX																		

⁷⁶ Les réalisations se réfèrent aux produits et services à fournir (par exemple: nombre d'échanges d'étudiants financés, nombre de km de routes construites).

⁷⁷ Tel que décrit au point 1.4.2. «Objectif(s) spécifique(s)...

3.2.3. Synthèse de l'incidence estimée sur les crédits administratifs

3.2.3.1. Besoins estimés en crédits administratifs pour la Commission

- ☐ La proposition/l'initiative ne nécessite pas l'utilisation de ressources humaines.
- ☒ La proposition/l'initiative nécessite l'utilisation de ressources humaines, comme expliqué ci-après:

Estimation à exprimer en équivalents temps plein

	2024 N-1	2025 N	2026 N+1	2027 N+2	TOTAL 2024- 2027
20 01 02 01 (au siège et dans les bureaux de représentation de la Commission) DG GROW: AT					
20 01 02 01 (au siège et dans les bureaux de représentation de la Commission) DG ENV: AT					
20 01 02 03 (délégations)					
01 01 01 01 (recherche indirecte)					
01 01 01 11 (recherche directe)					
Autres lignes budgétaires (à préciser)					
20 02 01 (AC, END, INT de l'«enveloppe globale»), DG ENV	1,5	3	3,5	3,5	11,5
20 02 01 (AC, END, INT de l'«enveloppe globale»), DG TAXUD	0,0	1,0	1,5	1,5	4,0
- en délégation					
01 01 01 02 (AC, END, INT - recherche indirecte)					
01 01 01 12 (AC, END, INT - recherche directe)					
Autres lignes budgétaires (à préciser)					
TOTAL	1,5	4,0	5,0	5,0	15,5

Les besoins en ressources humaines seront couverts par les effectifs de la DG déjà affectés à la gestion de l'action et/ou redéployés en interne au sein de la DG, complétés le cas échéant par toute dotation additionnelle qui pourrait être allouée à la DG gestionnaire dans le cadre de la procédure d'allocation annuelle et compte tenu des contraintes budgétaires existantes.

Description des tâches à effectuer:

Fonctionnaires et agents temporaires	Aucun poste d'agent temporaire supplémentaire n'est nécessaire pour la gestion générale. La supervision prévue de toutes les tâches de négociation en 2024 et de la préparation, de l'élaboration et de l'adoption du droit dérivé dans les délais proposés sera assurée par le personnel temporaire existant.
Personnel externe	Les tâches techniques supplémentaires dirigées par la DG GROW seront couvertes par le personnel existant, avec l'aide de la DG ENV et de l'expertise technique du JRC (en cas d'accord): - Amélioration de la méthode de détermination des taux RRV - Amélioration de l'évaluation des risques liés aux autres exemptions portant sur des substances dangereuses avec le soutien de l'ECHA, transfert vers le règlement sur les batteries des exemptions aux restrictions de substances liées aux batteries, réexamen général et alignement sur le règlement REACH/règlement «omnibus» - Spécification des exigences relatives aux possibilités d'extraction des batteries de véhicule électrique et des moteurs à entraînement électrique, fourniture

	d'informations générales sur l'extraction d'autres composants pertinents, y compris la modification de l'annexe IV relative au traitement sélectif, et mise à jour des exigences en matière d'information (soutien du JRC) - Spécification des exigences liées à la stratégie en faveur de la circularité - Exigences en matière d'étiquetage des pièces en matières plastiques (mise à jour après 72 mois), des batteries de véhicule électrique et des moteurs à entraînement électrique, conformément aux exigences du règlement sur les batteries et de la législation sur les matières premières critiques (36 mois) - Mise à jour des formats de réception par type et du dossier constructeur à fournir aux autorités compétentes en matière de réception par type - Élaboration des critères concernant le passeport de circularité des véhicules Pour la DG ENV, les tâches supplémentaires devront être couvertes par des postes d'agent contractuel et d'expert national détaché supplémentaires. Pour la DG ENV, il devrait s'agir d'1,0 expert national détaché ETP à partir de 2024, complété par 0,5 poste d'agent contractuel ETP pour 2024, 2,0 postes d'agent contractuel ETP en 2025 et 2,5 postes d'agent contractuel ETP en 2026 et 2027 pour les travaux techniques, avec le soutien du JRC en cas d'accord, à savoir: - Règles de calcul et de vérification relatives à la teneur en matières plastiques recyclées, étude de faisabilité pour la fixation d'objectifs en matière de contenu recyclé pour l'acier, étude de faisabilité technique et économique plus large pour les matières premières critiques et d'autres matériaux, formats de déclaration pour d'autres matériaux, y compris les matières premières critiques (DG GROW et soutien du JRC) - Modification des obligations en matière de communication d'informations pour l'exportation et des règles de calcul des performances du traitement (soutien du JRC) - Exigences de qualité applicables aux opérateurs de traitement et au traitement post-broyage - Harmonisation des redevances au titre de la responsabilité élargie des producteurs et des critères de coopération transfrontière en matière de responsabilité élargie des producteurs - Critères applicables aux véhicules d'occasion destinés à être exportés - Évaluation du fonctionnement du marché des pièces de rechange (96 mois, clause de réexamen) - Approche progressive pour l'extension des catégories de véhicules couvertes et la préparation du réexamen (96 mois) Pour la DG TAXUD, 1,0 poste d'agent contractuel ETP pour 2025 et 1,5 poste d'agent contractuel ETP pour 2026 et 2027 sont prévus, et les tâches de la DG MOVE seront couvertes par du personnel existant, avec un soutien technique de la DG ENV (couvert par le personnel de la DG ENV mentionné ci-dessus): - Mise en œuvre de l'exigence de contrôle technique et de l'interopérabilité des informations relatives à l'immatriculation des véhicules
--	--

	- - Développement informatique du système de «guichet unique» et soutien de la DG TAXUD pour la transmission d'informations aux autorités douanières dans le cadre du portail MOVEHUB
--	---

3.2.4. *Compatibilité avec le cadre financier pluriannuel actuel*

La proposition/l'initiative:

- ☒ peut être intégralement financée au sein de la rubrique concernée du cadre financier pluriannuel (CFP).
- ☐ nécessite l'utilisation de la marge non allouée sous la rubrique correspondante du CFP et/ou le recours aux instruments spéciaux comme le prévoit le règlement CFP.
- ☐ nécessite une révision du CFP.

3.2.5. *Participation de tiers au financement*

La proposition/l'initiative:

- ☒ ne prévoit pas de cofinancement par des tierces parties.
- ☐ prévoit le cofinancement par des tierces parties estimé ci-après:

Crédits en Mio EUR (à la 3^e décimale)

	Année N ⁷⁸	Année N+1	Année N+2	Année N+3	Insérer autant d'années que nécessaire, pour refléter la durée de l'incidence (voir point 1.6)			Total
Préciser l'organisme de cofinancement								
TOTAL des crédits cofinancés								

⁷⁸ L'année N est l'année du début de la mise en œuvre de la proposition/de l'initiative. Veuillez remplacer «N» par la première année de mise en œuvre prévue (par exemple: 2021). Procédez de la même façon pour les années suivantes.

3.3. Incidence estimée sur les recettes

- ☒ La proposition/l'initiative est sans incidence financière sur les recettes.
- ☐ La proposition/l'initiative a une incidence financière décrite ci-après:
 - ☐ sur les ressources propres
 - ☐ sur les autres recettes
 - veuillez indiquer si les recettes sont affectées à des lignes de dépenses

En Mio EUR (à la 3^e décimale)

Ligne budgétaire de recettes:	Crédits inscrits pour l'exercice en cours	Incidence de la proposition/de l'initiative						
		Année N	Année N+1	Année N+2	Année N+3	Insérer autant d'années que nécessaire, pour refléter la durée de l'incidence (voir point 1.6)		
Article								

Pour les recettes affectées, préciser la (les) ligne(s) budgétaire(s) de dépenses concernée(s).

--

Autres remarques (relatives par exemple à la méthode/formule utilisée pour le calcul de l'incidence sur les recettes ou toute autre information).

--