Ce document constitue un outil de documentation et n'engage pas la responsabilité des institutions

►B **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)

Modifiée par:

		Journal officiel		
		n°	page	date
►M1	Décision 2002/525/CE de la Commission du 27 juin 2002	L 170	81	29.6.2002
►M2	Décision 2005/63/CE de la Commission du 24 janvier 2005	L 25	73	28.1.2005
►M3	Décision 2005/438/CE de la Commission du 10 juin 2005	L 152	19	15.6.2005
►M4	Décision 2005/673/CE du Conseil du 20 septembre 2005	L 254	69	30.9.2005
►M5	Directive 2008/33/CE du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2008	L 81	62	20.3.2008
►M6	Décision 2008/689/CE de la Commission du 1er août 2008	L 225	10	23.8.2008
►M7	Directive 2008/112/CE du Parlement européen et du Conseil du 16 décembre 2008	L 345	68	23.12.2008
►M8	Décision 2010/115/UE de la Commission du 23 février 2010	L 48	12	25.2.2010
►M9	Directive 2011/37/UE de la Commission du 30 mars 2011	L 85	3	31.3.2011
►M10	Directive 2013/28/UE de la Commission du 17 mai 2013	L 135	14	22.5.2013

Rectifié par:

►C1	Rectificatif, JO L 146 du 1.6.2011, p. 22 (2011/37/UE)

▼B

DIRECTIVE 2000/53/CE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

du 18 septembre 2000

relative aux véhicules hors d'usage

LE PARLEMENT EUROPÉEN ET LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité instituant la Communauté européenne, et notamment son article 175, paragraphe 1,

vu la proposition de la Commission ([1]),

vu l'avis du Comité économique et social ([2]),

après consultation du Comité des régions,

statuant conformément à la procédure prévue à l'article 251 du traité, au vu du projet commun approuvé le 23 mai 2000 par le comité de conciliation ([3]),

considérant ce qui suit:

(1) Il convient d'harmoniser les différentes mesures nationales concernant les véhicules hors d'usage, en vue, en premier lieu, de minimiser l'incidence de ces véhicules sur l'environnement, en contribuant ainsi à la protection, à la préservation et à l'amélioration de la qualité de l'environnement et de la conservation de l'énergie, et, en second lieu, d'assurer le bon fonctionnement du marché intérieur et d'éviter les distorsions de concurrence dans la Communauté.

(2) Un encadrement d'envergure communautaire est requis afin de garantir une cohérence entre les approches nationales pour réaliser les objectifs susmentionnés, notamment quant à la conception des véhicules en vue de leur recyclage et de leur valorisation, aux exigences relatives aux installations de collecte et de traitement et à la réalisation des objectifs de réutilisation, de recyclage et de valorisation, compte tenu du principe de subsidiarité et du principe du pollueur-payeur.

(3) Les véhicules hors d'usage produisent chaque année dans la Communauté entre 8 et 9 millions de tonnes de déchets, qui doivent être gérés correctement.

(4) Afin d'appliquer les principes de précaution et de prévention et en conformité avec la stratégie communautaire en matière de gestion des déchets, la production de déchets doit être évitée autant que possible.

(5) Il existe également un principe fondamental selon lequel les déchets devraient être réutilisés et valorisés, et la préférence devrait être donnée à la réutilisation et au recyclage.

([1]) JO C 337 du 7.11.1997, p. 3 et JO C 156 du 3.6.1999, p. 5.
([2]) JO C 129 du 27.4.1998, p. 44.
([3]) Avis du Parlement européen du 11 février 1999 (JO C 150 du 28.5.1999, p. 420), position commune du Conseil du 29 juillet 1999 (JO C 317 du 4.11.1999, p. 19) et décision du Parlement européen du 3 février 2000 (non encore parue au Journal officiel). Décision du Conseil du 20 juillet 2000 et décision du Parlement européen du 7 septembre 2000.

▼B

(6) Les États membres devraient prendre des mesures pour que les opérateurs économiques mettent en place des systèmes de collecte, de traitement et de valorisation des véhicules hors d'usage.

(7) Les États membres devraient veiller à ce que le dernier détenteur et/ou propriétaire puisse remettre le véhicule hors d'usage à une installation de traitement autorisée sans frais du fait de l'absence de valeur marchande ou d'une valeur marchande négative du véhicule. Les États membres devraient veiller à ce que les producteurs supportent la totalité ou une partie importante des frais de mise en œuvre de ces mesures. Le fonctionnement normal du marché ne devrait pas être entravé.

(8) La présente directive devrait s'appliquer aux véhicules et aux véhicules hors d'usage, y compris leurs composants et leurs matériaux, ainsi qu'aux pièces de rechange et aux équipements supplémentaires, sans préjudice des normes en vigueur en matière de sécurité, de pollution de l'air et de lutte contre le bruit.

(9) Il est entendu que la présente directive a emprunté, lorsque cela était nécessaire, la terminologie utilisée par plusieurs directives existantes, à savoir la directive 67/548/CEE du Conseil du 27 juin 1967 concernant le rapprochement des dispositions législatives, réglementaires et administratives relatives à la classification, l'emballage et l'étiquetage des substances dangereuses ([1]), la directive 70/156/CEE du Conseil du 6 février 1970 concernant le rapprochement des législations des États membres relatives à la réception des véhicules à moteur et de leurs remorques ([2]) et la directive 75/442/CEE du Conseil du 15 juillet 1975 relative aux déchets ([3]).

(10) Les véhicules d'époque, c'est-à-dire les véhicules historiques ou les véhicules à valeur de collection ou destinés aux musées, qui sont conservés de manière sensée et compatible avec la protection de l'environnement, soit en état de marche, soit démontés en pièces, n'entrent pas dans le cadre de la définition des déchets au sens de la directive 75/442/CEE et ne sont donc pas concernés par la présente directive.

(11) Il importe d'appliquer des mesures préventives dès la phase de conception des véhicules, en particulier sous forme de réduction et de contrôle des substances dangereuses contenues dans les véhicules, afin de prévenir le rejet de ces substances dans l'environnement, de faciliter le recyclage et d'éviter la mise en décharge de déchets dangereux. En particulier, l'utilisation du plomb, du mercure, du cadmium et du chrome hexavalent devrait être interdite; ces métaux lourds ne devraient être utilisés que pour certaines applications conformément à une liste régulièrement révisée. On pourra ainsi veiller à ce que certains matériaux et composants ne se retrouvent pas dans les résidus de broyage et à ce qu'ils ne soient ni incinérés, ni mis en décharge.

([1]) JO 196 du 16.8.1967, p. 1. Directive modifiée en dernier lieu par la directive 98/98/CE de la Commission (JO L 355 du 30.12.1998, p. 1).

([2]) JO L 42 du 23.2.1970, p. 1. Directive modifiée en dernier lieu par la directive 98/91/CE du Parlement européen et du Conseil (JO L 11 du 16.1.1999, p. 25).

([3]) JO L 194 du 25.7.1975, p. 39. Directive modifiée en dernier lieu par la décision 96/350/CE de la Commission (JO L 135 du 6.6.1996, p. 32).

▼B

(12) Le recyclage de tous les plastiques des véhicules hors d'usage devrait être constamment amélioré. La Commission examine actuellement les incidences du PVC sur l'environnement; elle présentera, le cas échéant, sur la base de ses travaux, des propositions concernant l'utilisation du PVC et comportant des considérations sur les véhicules.

(13) Il convient d'intégrer les exigences relatives au démontage, à la réutilisation et au recyclage des véhicules hors d'usage et de leurs composants dans la conception et la production des véhicules neufs.

(14) Il y a lieu d'encourager le développement de marchés pour les matériaux recyclés.

(15) Afin de garantir que les véhicules hors d'usage sont éliminés sans danger pour l'environnement, il convient de mettre en place des systèmes de collecte appropriés.

(16) Il convient d'instituer un certificat de destruction dont la présentation conditionne l'annulation de l'immatriculation des véhicules hors d'usage. Les États membres qui ne disposent pas d'un système d'annulation de l'immatriculation mettent en place un système dans lequel un certificat de destruction est notifié à l'autorité compétente concernée lorsque le véhicule hors d'usage est transféré vers une installation de traitement.

(17) La présente directive n'empêche pas les États membres d'accorder, le cas échéant, des mises hors circulation provisoires.

(18) Les entreprises de collecte et de traitement ne devraient pouvoir exercer leurs activités que lorsqu'elles ont reçu une autorisation ou, si une procédure d'enregistrement remplace l'autorisation, lorsque des conditions particulières ont été remplies.

(19) Il convient de promouvoir la capacité de recyclage et de valorisation des véhicules.

(20) Il importe de fixer les exigences applicables aux opérations de stockage et de traitement, afin de prévenir les incidences négatives sur l'environnement et d'éviter des distorsions du commerce et de la concurrence.

(21) Afin de parvenir à des résultats à court terme et de donner aux opérateurs, aux consommateurs et aux pouvoirs publics les perspectives à long terme nécessaires, il convient de fixer les objectifs quantitatifs de réutilisation, de recyclage et de valorisation qui doivent être atteints par les opérateurs économiques.

(22) Les producteurs devraient veiller à ce que les véhicules soient conçus et fabriqués de manière à atteindre les objectifs quantifiés pour la réutilisation, le recyclage et la valorisation. À cette fin, la Commission promouvra l'élaboration de normes européennes et prendra les autres mesures nécessaires afin de modifier la législation européenne pertinente en matière de réception des véhicules.

▼B

(23) Les États membres devraient veiller, lors de la mise en œuvre de la présente directive, à préserver la concurrence, notamment en ce qui concerne l' accès des petites et moyennes entreprises aux marchés de la collecte, du démontage, du traitement et du recyclage.

(24) Afin de faciliter le démontage et le traitement, notamment le recyclage des véhicules hors d'usage, il conviendrait que les constructeurs fournissent aux installations de traitement autorisées toutes les informations nécessaires pour le démontage, en particulier en ce qui concerne les matériaux dangereux.

(25) Il convient de promouvoir l'élaboration de normes européennes, dans tous les cas où cela est nécessaire. Les constructeurs et les fournisseurs de matériaux devraient utiliser des normes concernant la codification des composants et des matériaux qui seraient fixées par la Commission assistée du comité compétent. Dans le cadre de l'élaboration de ces normes, la Commission tiendra compte, de manière appropriée, des travaux réalisés en la matière au sein des instances internationales compétentes.

(26) Il est nécessaire de disposer de données concernant les véhicules hors d'usage dans l'ensemble de la Communauté afin de contrôler la mise en œuvre des objectifs de la présente directive.

(27) Les consommateurs doivent être informés de manière appropriée afin d'adapter leur comportement et leurs attitudes. Des informations devraient être fournies à cette fin par les opérateurs économiques concernés.

(28) Les États membres peuvent décider de mettre en œuvre certaines dispositions par le biais d'accords avec le secteur économique concerné, pour autant que certaines conditions soient remplies.

(29) L'adaptation au progrès scientifique et technique des exigences applicables aux installations de traitement et à l'utilisation de substances dangereuses ainsi que l'adoption de normes minimales pour le certificat de destruction, le modèle de base de données et les mesures d'application nécessaires pour vérifier le respect des objectifs quantifiés devraient être assurées par la Commission dans le cadre d'une procédure de comité.

(30) Il y a lieu d'arrêter les mesures nécessaires pour la mise en œuvre de la présente directive en conformité avec la décision 1999/468/CE du Conseil du 28 juin 1999 fixant les modalités de l'exercice des compétences d'exécution conférées à la Commission ([1]).

(31) Les États membres peuvent appliquer les dispositions de la présente directive avant la date qu'elle fixe, à condition que ces mesures soient compatibles avec le traité,

ONT ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

([1]) JO L 184 du 17.7.1999, p. 23.

▼B

Article premier

Objectifs

La présente directive fixe des mesures visant en priorité la prévention des déchets provenant des véhicules et, en outre, la réutilisation, le recyclage et d'autres formes de valorisation des véhicules hors d'usage et de leurs composants afin de réduire la quantité de déchets à éliminer, ainsi qu'à améliorer l'efficacité, au regard de la protection de l'environnement, de tous les opérateurs économiques intervenant dans le cycle de vie des véhicules, et en particulier de ceux intervenant directement dans le traitement des véhicules hors d'usage.

Article 2

Définitions

Aux fins de la présente directive, on entend par:

1) «véhicule», tout véhicule des catégories M_1 ou N_1 définies à l'annexe II, partie A, de la directive 70/156/CEE ainsi que les véhicules à trois roues, tels que définis dans la directive 92/61/CEE, mais à l'exclusion des tricycles à moteur;

2) «véhicule hors d'usage», un véhicule qui constitue un déchet au sens de l'article 1er, point a), de la directive 75/442/CEE;

3) «producteur», le constructeur d'un véhicule ou l'importateur professionnel d'un véhicule dans un État membre;

4) «prévention», les mesures visant à la réduction de la quantité et de la nocivité pour l'environnement des véhicules hors d'usage, de leurs matériaux et de leurs substances;

5) «traitement», toute activité intervenant après que le véhicule hors d'usage a été remis à une installation de dépollution, de démontage, 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 et/ou de l'élimination du véhicule hors d'usage et de ses composants;

6) «réutilisation», toute opération par laquelle les composants de véhicules hors d'usage servent au même usage que celui pour lequel ils ont été conçus;

7) «recyclage», le retraitement, dans un processus de production, des déchets, soit en vue de la même utilisation que celle d'origine, soit à d'autres fins, mais à l'exclusion de la valorisation énergétique; par «valorisation énergétique», on entend l'utilisation de déchets combustibles en tant que moyen de production d'énergie, par incinération directe avec ou sans autres déchets, mais avec récupération de la chaleur;

8) «valorisation», toute opération énumérée à l'annexe II, partie B, de la directive 75/442/CEE;

9) «élimination», toute opération énumérée à l'annexe II, partie A, de la directive 75/442/CEE;

▼B

10) «opérateurs économiques», les producteurs, les distributeurs, les collecteurs, les compagnies d'assurances automobiles, les démonteurs, les broyeurs, les récupérateurs, les recycleurs de véhicules et les autres intervenants dans le traitement des véhicules hors d'usage, y compris celui de leurs composants et matériaux;

▼M7

11) «substance dangereuse», toute substance qui répond aux critères des classes ou catégories de danger suivantes, visées à l'annexe I du règlement (CE) nº 1272/2008 du Parlement européen et du Conseil du 16 décembre 2008 relatif à la classification, à l'étiquetage et à l'emballage des substances et des mélanges ([1]):

a) les classes de danger 2.1 à 2.4, 2.6 et 2.7, 2.8 types A et B, 2.9, 2.10, 2.12, 2.13 catégories 1 et 2, 2.14 catégories 1 et 2, 2.15 types A à F;

b) les classes de danger 3.1 à 3.6, 3.7 effets néfastes sur la fonction sexuelle et la fertilité ou sur le développement, 3.8 effets autres que des effets narcotiques, 3.9 et 3.10;

c) la classe de danger 4.1;

d) la classe de danger 5.1;

▼B

12) «broyeur», tout dispositif utilisé pour couper en morceaux ou fragmenter les véhicules hors d'usage, y compris en vue d'obtenir des ferrailles directement réutilisables;

13) «informations concernant le démontage», toutes les informations requises pour permettre le traitement approprié et compatible avec l'environnement des véhicules hors d'usage. Ces informations sont mises à la disposition des installations de traitement autorisées par les constructeurs de véhicules et par les producteurs de composants sous forme de manuels ou par le canal des médias électroniques (*CD-Rom* ou services en ligne, par exemple).

Article 3

Champ d'application

1. La présente directive s'applique aux véhicules et aux véhicules hors d'usage, y compris leurs composants et matériaux. Cette disposition s'applique, sans préjudice à l'article 5, paragraphe 4, troisième alinéa, indépendamment de la manière dont le véhicule a été entretenu ou réparé pendant son utilisation et indépendamment de la question de savoir si le véhicule est équipé de composants fournis par le producteur ou bien d'autres composants dont le montage en tant que pièces de rechange ou équipements supplémentaires répond aux dispositions communautaires ou nationales applicables en la matière.

2. La présente directive s'applique sans préjudice de la législation communautaire en vigueur et des législations nationales pertinentes, en particulier en ce qui concerne les normes de sécurité, les émissions atmosphériques, la lutte contre le bruit ainsi que la protection des sols et des eaux.

([1]) JO L 353 du 31.12.2008, p. 1.

▼B

3. Lorsque des producteurs ne fabriquent ou n'importent que des véhicules dispensés de l'application de la directive 70/156/CEE, en vertu de son article 8, paragraphe 2, point a), les États membres peuvent dispenser ces producteurs et ces véhicules de l'application de l'article 7, paragraphe 4, et des articles 8 et 9 de la présente directive.

4. Les véhicules à usages spéciaux visés à l'article 4, paragraphe 1, point a), deuxième tiret, de la directive 70/156/CEE sont exclus du champ d'application de l'article 7 de la présente directive.

5. En ce qui concerne les véhicules à moteur à trois roues, seuls l'article 5, paragraphes 1 et 2, et l'article 6 de la présente directive sont d'application.

Article 4

Prévention

1. Afin de promouvoir la prévention des déchets, les États membres encouragent en particulier:

a) les constructeurs de véhicules, en liaison avec les fabricants de matériaux et d'équipements, à limiter l'utilisation de substances dangereuses dans les véhicules et à la réduire autant que possible dès la conception des véhicules, en particulier afin de prévenir le rejet de ces substances dans l'environnement, de faciliter le recyclage et d'éviter d'avoir à éliminer des déchets dangereux;

b) la conception et la construction de nouveaux véhicules qui prennent pleinement en considération et facilitent le démontage, la réutilisation et la valorisation, en particulier le recyclage, des véhicules hors d'usage, de leurs composants et matériaux;

c) les constructeurs de véhicules, en liaison avec les fabricants de matériaux et d'équipements, à intégrer une part croissante de matériaux recyclés dans les véhicules et autres produits afin de développer les marchés des matériaux recyclés.

2. a) Les États membres veillent à ce que les matériaux et les composants des véhicules mis sur le marché après le 1er juillet 2003 ne contiennent pas de plomb, de mercure, de cadmium ou de chrome hexavalent dans les cas autres que ceux énumérés à l'annexe II et dans les conditions qui y sont précisées.

b) ►**M5** L'annexe II est modifiée régulièrement, en fonction des progrès techniques et scientifiques, afin de: ◄

i) fixer, le cas échéant, des valeurs maximales de concentration indiquant la limite jusqu'à laquelle la présence des substances visées au point a) dans des matériaux et composants spécifiques de véhicules est tolérée;

ii) exempter certains matériaux et composants de véhicules des dispositions du point a) si l'utilisation des substances en question est inévitable;

iii) supprimer des matériaux et composants de véhicules dans l'annexe II si l'utilisation des substances en question est évitable;

▼B

iv) désigner, en vertu des points i) et ii), ceux des matériaux et composants de véhicules qui peuvent être retirés avant tout autre traitement; ils sont étiquetés ou rendus identifiables par d'autres moyens appropriés.

▼M5

Les mesures mentionnées aux points i) à iv), visant à modifier des éléments non essentiels de la présente directive, sont arrêtées en conformité avec la procédure de réglementation avec contrôle visée à l'article 11, paragraphe 3.

▼B

c) La Commission modifie l'annexe II pour la première fois au plus tard le 21 octobre 2001. Aucune des exemptions figurant à l'annexe II ne peut être supprimée avant le 1er janvier 2003.

Article 5

Collecte

1. Les États membres prennent les mesures nécessaires pour que:

— les opérateurs économiques mettent en place des systèmes de collecte de tous les véhicules hors d'usage ainsi que, dans la mesure où cela est techniquement possible, des pièces usagées qui constituent des déchets et sont retirées des voitures de passagers lorsqu'elles sont réparées;

— des installations de collecte soient disponibles de manière appropriée sur leur territoire.

2. Les États membres prennent également les mesures nécessaires pour que tous les véhicules hors d'usage soient transférés vers des installations de traitement autorisées.

3. Les États membres mettent en place un système selon lequel l'annulation de l'immatriculation d'un véhicule hors d'usage ne peut se faire que sur présentation d'un certificat de destruction. Ce certificat est délivré au détenteur et/ou au propriétaire au moment du transfert du véhicule hors d'usage vers une installation de traitement. Les installations de traitement ayant obtenu une autorisation conformément à l'article 6 sont habilitées à délivrer un certificat de destruction. Les États membres peuvent autoriser les producteurs, les vendeurs et les collecteurs mandatés par une installation de traitement autorisée à délivrer des certificats de destruction pour autant qu'ils garantissent le transfert du véhicule hors d'usage vers une installation de traitement autorisée et pour autant qu'ils soient enregistrés auprès des autorités publiques.

La délivrance, par des installations de traitement ou par des vendeurs ou des collecteurs mandatés par une installation de traitement autorisée, d'un certificat de destruction ne leur donne pas le droit de réclamer un remboursement financier, sauf dans les cas expressément prévus par les États membres.

▼B

Les États membres qui ne disposent pas d'un système d'annulation de l'immatriculation à la date d'entrée en vigueur de la présente directive mettent en place un système dans lequel un certificat de destruction est notifié à l'autorité compétente concernée lorsque le véhicule hors d'usage est transféré vers une installation de traitement et se conforment, par ailleurs, au présent paragraphe. Les États membres qui se prévalent du présent alinéa informent la Commission des raisons de ce choix.

4. Les États membres prennent les mesures nécessaires pour que la remise du véhicule à une installation de traitement autorisée, conformément au paragraphe 3, s'effectue sans aucun frais pour le dernier détenteur et/ou propriétaire du fait de l'absence de valeur marchande du véhicule ou d'une valeur marchande négative.

Les États membres prennent les mesures nécessaires pour que les producteurs supportent la totalité ou une partie significative des coûts de la mise en œuvre de cette mesure et/ou qu'ils reprennent les véhicules hors d'usage aux mêmes conditions que celles visées au premier alinéa.

Les États membres peuvent prévoir que la remise des véhicules hors d'usage n'est pas entièrement gratuite dans le cas où le véhicule hors d'usage ne contient pas les composants essentiels d'un véhicule, notamment le moteur et la carrosserie, ou s'il contient des déchets qui lui ont été ajoutés.

La Commission contrôle régulièrement la mise en œuvre du premier alinéa afin d'assurer qu'elle n'entraîne pas de distorsions sur le marché et, si nécessaire, propose au Parlement européen et au Conseil une modification de cette disposition.

▼M5

5. Les États membres prennent les mesures nécessaires pour que les autorités compétentes reconnaissent et acceptent mutuellement les certificats de destruction délivrés dans d'autres États membres, conformément au paragraphe 3.

À cette fin, des exigences minimales applicables au certificat de destruction sont fixées. Cette mesure, visant à modifier des éléments non essentiels de la présente directive en la complétant, est arrêtée en conformité avec la procédure de réglementation avec contrôle visée à l'article 11, paragraphe 3.

▼B

Article 6

Traitement

1. Les États membres prennent les mesures nécessaires pour que tous les véhicules hors d'usage soient stockés (même temporairement) et traités dans le respect des exigences générales fixées à l'article 4 de la directive 75/442/CEE et en conformité avec les exigences techniques minimales fixées à l'annexe I de la présente directive, sans préjudice des réglementations nationales en matière de santé et d'environnement.

2. Les États membres prennent les mesures nécessaires pour que tout établissement ou entreprise effectuant des opérations de traitement obtienne une autorisation auprès des autorités compétentes ou soit enregistré auprès de celles-ci, conformément aux articles 9, 10 et 11 de la directive 75/442/CEE.

▼B

La dispense d'autorisation visée à l'article 11, paragraphe 1, point b), de la directive 75/442/CEE peut s'appliquer aux opérations de valorisation des déchets de véhicules hors d'usage après qu'ils ont été traités conformément à l'annexe I, point 3, de la présente directive, si les autorités compétentes procèdent à une inspection avant l'enregistrement. Lors de cette inspection, sont vérifiés:

a) le type et les quantités des déchets à traiter;

b) les exigences techniques générales à respecter;

c) les précautions de sécurité à prendre

afin de réaliser les objectifs visés à l'article 4 de la directive 75/442/CEE. Cette inspection a lieu une fois par an. Les États membres qui utilisent la dérogation adressent les résultats à la Commission.

3. Les États membres prennent les mesures nécessaires pour que tout établissement ou entreprise effectuant des opérations de traitement satisfasse au moins aux obligations suivantes, conformément à l'annexe I:

a) les véhicules hors d'usage sont déshabillés avant tout autre traitement, ou des dispositions équivalentes sont prises afin de réduire toute incidence négative sur l'environnement. Les composants ou matériaux étiquetés ou rendus identifiables par un autre moyen conformément à l'article 4, paragraphe 2, sont également retirés avant tout autre traitement;

b) les matériaux et composants dangereux sont retirés et isolés de manière sélective afin qu'ils ne contaminent pas les déchets broyés ultérieurs des véhicules hors d'usage;

c) les opérations de déshabillage et de stockage sont effectuées de manière à garantir que les composants pourront être réutilisés et valorisés, et en particulier recyclés.

Le traitement en vue de la dépollution des véhicules hors d'usage visé à l'annexe I, point 3, est effectué dans les meilleurs délais.

4. Les États membres prennent les mesures nécessaires pour que l'autorisation ou l'enregistrement visés au paragraphe 2 comprenne toutes les conditions nécessaires au respect des exigences visées aux paragraphes 1, 2 et 3.

5. Les États membres encouragent les entreprises ou établissements qui effectuent le traitement à introduire des systèmes agréés de gestion environnementale.

▼M5

6. L'annexe I est modifiée en fonction des progrès techniques et scientifiques. Cette mesure, visant à modifier des éléments non essentiels de la présente directive, est arrêtée en conformité avec la procédure de réglementation avec contrôle visée à l'article 11, paragraphe 3.

▼B

Article 7

Réutilisation et valorisation

1. Les États membres prennent les mesures nécessaires pour encourager la réutilisation des composants qui s'y prêtent et la valorisation des composants qui ne peuvent être réutilisés, en donnant la préférence au recyclage, lorsqu'il est viable du point de vue écologique, sans préjudice des exigences en matière de sécurité des véhicules et d'environnement, et notamment de pollution de l'air et de lutte contre le bruit.

2. Les États membres prennent les mesures nécessaires pour que les objectifs suivants soient atteints par les opérateurs économiques:

a) au plus tard le 1er janvier 2006, pour tous les véhicules hors d'usage, le taux de réutilisation et de valorisation est porté à un minimum de 85 % en poids moyen par véhicule et par an. Dans le même délai, le taux de réutilisation et de recyclage est porté à un minimum de 80 % en poids moyen par véhicule et par an.

Pour les véhicules produits avant le 1er janvier 1980, les États membres peuvent prévoir des objectifs moindres, mais non inférieurs à 75 % pour la réutilisation et la valorisation et non inférieurs à 70 % pour la réutilisation et le recyclage. Les États membres qui se prévalent du présent alinéa informent la Commission et les autres États membres de leurs raisons;

b) au plus tard le 1er janvier 2015, pour tous les véhicules hors d'usage, le taux de réutilisation et de valorisation est porté à un minimum de 95 % en poids moyen par véhicule et par an. Dans le même délai, le taux de réutilisation et de recyclage est porté à un minimum de 85 % en poids moyen par véhicule et par an.

Au plus tard le 31 décembre 2005, le Parlement européen et le Conseil réexaminent les objectifs visés au point b) sur la base d'un rapport de la Commission, accompagné d'une proposition. Dans son rapport, la Commission tient compte de l'évolution de la composition des matériaux des véhicules et de tout autre aspect environnemental pertinent en ce qui concerne les véhicules.

▼M5

Les modalités nécessaires au contrôle du respect par les États membres des objectifs fixés au premier alinéa sont établies. En proposant ces modalités, la Commission prend en compte tous les facteurs pertinents, notamment la disponibilité des données et la question des exportations et des importations de véhicules hors d'usage. Ces modalités, visant à modifier des éléments non essentiels de la présente directive en la complétant, sont arrêtées en conformité avec la procédure de réglementation avec contrôle visée à l'article 11, paragraphe 3.

▼B

3. Sur la base d'une proposition de la Commission, le Parlement européen et le Conseil fixent des objectifs pour la réutilisation et la valorisation ainsi que pour la réutilisation et le recyclage, pour les années au-delà de 2015.

▼B

4. Afin de préparer une modification de la directive 70/156/CEE, la Commission devra promouvoir l'élaboration de normes européennes concernant les possibilités de démonter, de valoriser et de recycler des véhicules. Lorsque ces normes auront été approuvées, et dans tous les cas au plus tard avant la fin de l'année 2001, le Parlement européen et le Conseil, sur la base d'une proposition de la Commission, modifieront la directive 70/156/CEE afin que les véhicules réceptionnés conformément à ladite directive et mis sur le marché plus de trois ans après la modification de la directive 70/156/CEE soient réutilisables et/ou recyclables au minimum à 85 % en poids par véhicule et soient réutilisables et/ou valorisables au minimum à 95 % en poids par véhicule.

5. En proposant la modification de la directive 70/156/CEE relative aux possibilités de démonter, de valoriser et de recycler des véhicules, la Commission tient compte, selon les besoins, de la nécessité de veiller à ce que la réutilisation des composants ne soit pas source de danger pour la sécurité ou l'environnement.

Article 8

Normes concernant la codification — informations concernant le démontage

1. Les États membres prennent les mesures nécessaires pour que les producteurs, en liaison avec les fabricants de matériaux et d'équipements, utilisent des normes concernant la codification des composants et des matériaux, en particulier afin de faciliter l'identification des composants et des matériaux réutilisables et valorisables.

▼M5

2. Les normes visées au paragraphe 1 sont établies. En proposant ces normes, la Commission prend en compte les travaux en cours dans ce domaine dans les enceintes internationales compétentes et y contribue, le cas échéant. Cette mesure, visant à modifier des éléments non essentiels de la présente directive en la complétant, est arrêtée en conformité avec la procédure de réglementation avec contrôle visée à l'article 11, paragraphe 3.

▼B

3. Les États membres prennent les mesures nécessaires pour que les producteurs fournissent, pour chaque type de véhicule neuf mis sur le marché, des informations concernant le démontage, dans un délai de six mois après cette mise sur le marché. Ces informations indiquent, dans la mesure des besoins des installations de traitement, eu égard à leurs obligations au titre de la présente directive, les différents composants et matériaux des véhicules ainsi que l'emplacement de toutes les substances dangereuses dans les véhicules, en vue, notamment, d'atteindre les objectifs visés à l'article 7.

4. Sans préjudice du secret en matière commerciale et industrielle, les États membres prennent les mesures nécessaires pour que les producteurs de composants utilisés dans les véhicules fournissent aux installations de traitement autorisées, dans la mesure où ces installations les demandent, les informations appropriées concernant le démontage, le stockage et la vérification des composants pouvant être réutilisés.

▼B

Article 9

Établissement de rapports et information

1. Tous les trois ans, les États membres communiquent à la Commission un rapport sur la mise en œuvre de la présente directive. Ce rapport est établi sur la base d'un questionnaire ou d'un schéma élaboré par la Commission selon la procédure prévue à l'article 6 de la directive 91/692/CEE ([1]) en vue de la constitution de bases de données sur les véhicules hors d'usage et leur traitement. Le rapport contient des informations pertinentes sur les éventuels changements structurels observés dans le domaine de la vente de véhicules à moteur ainsi que des industries de la collecte, du démontage, du broyage, de la valorisation et du recyclage, à l'origine de distorsions de la concurrence entre les États membres ou à l'intérieur de ces derniers. Le questionnaire ou le schéma est adressé aux États membres six mois avant le début de la période couverte par le rapport. Le rapport est transmis à la Commission dans les neuf mois suivant la fin de la période de trois ans qu'il couvre.

Le premier rapport couvre la période triennale commençant le 21 avril 2002.

Sur la base des informations visées ci-dessus, la Commission publie un rapport sur la mise en œuvre de la présente directive dans les neuf mois suivant la réception des rapports des États membres.

▼M5

Les formats en vue de la création du système de bases de données sont arrêtés en conformité avec la procédure de réglementation visée à l'article 11, paragraphe 2.

▼B

2. Les États membres exigent, dans chaque cas, des opérateurs économiques concernés, qu'ils publient des informations sur:

— la conception des véhicules et de leurs composants, en vue de leur capacité de valorisation et de recyclage,

— le traitement des véhicules hors d'usage, respectueux de l'environnement, notamment en ce qui concerne l'extraction de tous les fluides et le démontage,

— le développement et l'optimalisation des méthodes de réutilisation, de recyclage et de valorisation des véhicules hors d'usage et de leurs composants,

— les progrès réalisés dans le domaine de la valorisation et du recyclage en vue de réduire la quantité de déchets à éliminer et d'augmenter le taux de valorisation et de recyclage.

Le producteur doit tenir ces informations à la disposition des acheteurs potentiels des véhicules. Elles sont insérées dans la documentation promotionnelle publiée lors de la mise sur le marché d'un nouveau véhicule.

([1]) JO L 377 du 31.12.1991, p. 48.

▼B

Article 10

Mise en œuvre

1. Les États membres mettent en vigueur les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la présente directive au plus tard le 21 avril 2002. Ils en informent immédiatement la Commission.

Lorsque les États membres adoptent ces dispositions, celles-ci contiennent une référence à la présente directive ou sont accompagnées d'une telle référence lors de leur publication officielle. Les modalités de cette référence sont arrêtées par les États membres.

2. Les États membres communiquent à la Commission le texte des dispositions essentielles de droit interne qu'ils adoptent dans le domaine visé par la présente directive.

3. À condition que les objectifs visés par la présente directive soient atteints, les États membres peuvent transposer les dispositions de l'article 4, paragraphe 1, de l'article 5, paragraphe 1, de l'article 7, paragraphe 1, de l'article 8, paragraphes 1 et 3, et de l'article 9, paragraphe 2, et préciser les modalités d'application de l'article 5, paragraphe 4, moyennant des accords entre les autorités compétentes et les secteurs économiques concernés. Ces accords doivent répondre aux exigences suivantes:

a) les accords sont exécutoires;

b) les accords doivent préciser les objectifs et les délais correspondants;

c) les accords sont publiés au Journal officiel de l'État membre concerné ou dans un document officiel tout aussi accessible au public et sont transmis à la Commission;

d) les résultats atteints en application d'un accord font l'objet d'un contrôle régulier, sont communiqués aux autorités compétentes et à la Commission et mis à la disposition du public dans les conditions prévues par l'accord;

e) les autorités compétentes prévoient de procéder à un examen des résultats atteints dans le cadre de l'accord;

f) en cas de non-respect de l'accord, les États membres sont tenus de mettre en œuvre les dispositions pertinentes de la présente directive en adoptant des mesures législatives, réglementaires ou administratives.

▼M5

Article 11

Procédure de comité

1. La Commission est assistée du comité institué par l'article 18 de la directive 75/442/CEE.

2. Dans le cas où il est fait référence au présent paragraphe, les articles 5 et 7 de la décision 1999/468/CE s'appliquent, dans le respect des dispositions de l'article 8 de celle-ci.

Le délai prévu à l'article 5, paragraphe 6, de la décision 1999/468/CE est fixé à trois mois.

▼M5

3. Dans le cas où il est fait référence au présent paragraphe, l'article 5 *bis*, paragraphes 1 à 4, et l'article 7 de la décision 1999/468/CE s'appliquent, dans le respect des dispositions de l'article 8 de celle-ci.

▼B

Article 12

Entrée en vigueur

1. La présente directive entre en vigueur le jour de sa publication au *Journal officiel des Communautés européennes*.

2. L'article 5, paragraphe 4, s'applique:

— à partir du 1er juillet 2002 pour les véhicules mis sur le marché à partir de cette date,

— à partir du 1er janvier 2007 pour les véhicules mis sur le marché avant la date visée au premier tiret.

3. Les États membres peuvent appliquer l'article 5, paragraphe 4, avant les dates fixées au paragraphe 2.

Article 13

Destinataires

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

▼B

ANNEXE I

Exigences techniques minimales en matière de traitement, conformément à l'article 6, paragraphes 1 et 3

1. Sites de stockage (y compris temporaire) des véhicules hors d'usage, avant traitement:

   — surfaces imperméables pour les zones appropriées avec dispositifs de collecte des fuites, décanteurs et épurateurs-dégraisseurs,

   — équipement de traitement de l'eau, y compris des eaux de pluie, conformément à la réglementation en matière de santé et d'environnement.

2. Sites de traitement:

   — surfaces imperméables pour les zones appropriées avec dispositifs de collecte des fuites, décanteurs et épurateurs-dégraisseurs,

   — installations appropriées de stockage des pièces démontées, y compris le stockage imperméable pour les pièces graisseuses,

   — conteneurs appropriés pour le stockage des batteries (avec neutralisation de l'électrolyte sur site ou hors site), des filtres et des condensateurs contenant du PCB/PCT,

   — réservoirs appropriés pour le stockage séparé des fluides extraits des véhicules hors d'usage: carburants, huiles de carter, huiles de boîte de vitesse, huiles de transmission, huiles hydrauliques, liquides de refroidissement, antigel, liquides de frein, acides de batteries, fluides de circuits d'air conditionné et tout autre fluide contenu dans les véhicules hors d'usage,

   — équipement de traitement de l'eau, y compris des eaux de pluie, conformément à la réglementation en matière de santé et d'environnement,

   — installations appropriées de stockage des pneus usés, notamment en ce qui concerne la prévention des risques d'incendie et de stockage excessif.

3. Traitement de dépollution des véhicules hors d'usage:

   — retrait des batteries et des réservoirs de gaz liquéfié,

   — retrait ou neutralisation des composants susceptibles d'exploser [par exemple, coussins gonflables de sécurité *(air-bags)*],

   — retrait, collecte et stockage séparés des carburants, des huiles de carter, des huiles de transmission, des huiles de boîte de vitesse, des huiles hydrauliques, des liquides de refroidissement, de l'antigel, des liquides de frein et des fluides de circuits d'air conditionné ainsi que de tout autre fluide présent dans le véhicule hors d'usage, à moins qu'ils ne soient nécessaires pour la réutilisation des parties concernées,

   — retrait, dans la mesure du possible, de tous les composants recensés comme contenant du mercure.

4. Traitement visant à promouvoir le recyclage:

   — retrait des catalyseurs,

   — retrait des composants métalliques contenant du cuivre, de l'aluminium et du magnésium si ces métaux ne sont pas séparés au cours du broyage,

▼B

— retrait des pneumatiques et des composants volumineux en matière plastique (pare-chocs, tableau de bord, récipients de fluides, etc.), si ces matériaux ne sont pas séparés lors du broyage de manière à pouvoir réellement être recyclés en tant que matériaux,

— retrait du verre.

5. Les opérations de stockage sont effectuées en veillant à ne pas endommager les composants contenant des fluides ni les composants valorisables et les pièces de rechange.

▼**M10**

ANNEXE II

Matériaux et composants exemptés des dispositions de l'article 4, paragraphe 2, point a)

Matériaux et composants		Portée et date d'expiration de l'exemption	Étiqueté ou rendu identifiable conformément à l'article 4, paragraphe 2, point b) iv)
Plomb comme élément d'alliage			
1 a)	Acier destiné à l'usinage et composants en acier galvanisé à chaud par lots contenant jusqu'à 0,35 % de plomb en poids		
1 b)	Tôles d'acier galvanisées en continu contenant jusqu'à 0,35 % de plomb en poids	Véhicules réceptionnés avant le 1er janvier 2016 et pièces de rechange pour ces véhicules	
2 a)	Aluminium destiné à l'usinage contenant jusqu'à 2 % de plomb en poids	Comme pièces de rechange pour les véhicules mis sur le marché avant le 1er juillet 2005	
2 b)	Aluminium contenant jusqu'à 1,5 % de plomb en poids	Comme pièces de rechange pour les véhicules mis sur le marché avant le 1er juillet 2008	
2 c)	Aluminium contenant jusqu'à 0,4 % de plomb en poids	(1)	
3.	Alliage de cuivre contenant jusqu'à 4 % de plomb en poids	(1)	
4 a)	Coussinets et bagues	Comme pièces de rechange pour les véhicules mis sur le marché avant le 1er juillet 2008	
4 b)	Coussinets et bagues utilisés dans les moteurs, les transmissions et les compresseurs de climatisation	1er juillet 2011 et pièces de rechange pour les véhicules mis sur le marché avant le 1er juillet 2011	
Plomb et composés de plomb dans des composants			
5.	Piles	(1)	X
6.	Amortisseurs	Véhicules réceptionnés avant le 1er janvier 2016 et pièces de rechange pour ces véhicules	X
7 a)	Agents de vulcanisation et stabilisants pour élastomères utilisés dans les tuyaux de frein, les tuyaux pour carburant, les tuyaux de ventilation d'air, les pièces en élastomère/métal dans les châssis et les bâtis de moteur	Comme pièces de rechange pour les véhicules mis sur le marché avant le 1er juillet 2005	
7 b)	Agents de vulcanisation et stabilisants pour élastomères utilisés dans les tuyaux de frein, les tuyaux pour carburant, les tuyaux de ventilation d'air, les pièces en élastomère/métal dans les châssis et les bâtis de moteur contenant jusqu'à 0,5 % de plomb en poids	Comme pièces de rechange pour les véhicules mis sur le marché avant le 1er juillet 2006	

▼**M10**

	Matériaux et composants	Portée et date d'expiration de l'exemption	Étiqueté ou rendu identifiable conformément à l'article 4, paragraphe 2, point b) iv)
7 c)	Liants pour élastomères utilisés dans les applications de transmission, contenant jusqu'à 0,5 % de plomb en poids	Comme pièces de rechange pour les véhicules mis sur le marché avant le 1er juillet 2009	
8 a)	Plomb dans les soudures servant à unir des composants électriques et électroniques à des cartes de circuits imprimés et plomb dans les finitions des extrémités de composants (autres que des condensateurs électrolytiques à l'aluminium), des fiches de composants et des cartes de circuits imprimés	Véhicules réceptionnés avant le 1er janvier 2016 et pièces de rechange pour ces véhicules	X (2)
8 b)	Plomb dans les soudures utilisées dans les applications électriques autres que les soudures des cartes de circuits imprimés ou sur verre	Véhicules réceptionnés avant le 1er janvier 2011 et pièces de rechange pour ces véhicules	X (2)
8 c)	Plomb utilisé dans les finitions des bornes des condensateurs électrolytiques à l'aluminium	Véhicules réceptionnés avant le 1er janvier 2013 et pièces de rechange pour ces véhicules	X (2)
8 d)	Plomb dans les soudures sur verre dans des capteurs de flux de masse d'air	Véhicules réceptionnés avant le 1er janvier 2015 et pièces de rechange pour ces véhicules	X (2)
8 e)	Plomb dans les soudures à haute température de fusion (alliages de plomb contenant au moins 85 % de plomb en poids)	(3)	X (2)
8 f)	Plomb utilisé dans les systèmes à connecteurs à broches conformes	(3)	X (2)
8 g)	Plomb dans les soudures visant à réaliser une connexion électrique durable entre la puce et le substrat du semi-conducteur dans les boîtiers de circuits intégrés à puce retournée	(3)	X (2)
8 h)	Plomb dans les soudures servant à unir des dissipateurs de chaleur au radiateur dans les assemblages de semi-conducteur de puissance avec un circuit intégré d'au moins 1 cm^2 d'aire de projection et une densité de courant nominal d'au moins 1 A/mm^2 de la superficie du circuit intégré	(3)	X (2)
8 i)	Plomb dans les soudures dans les applications électriques sur verre, à l'exception des soudures sur verre feuilleté	Véhicules réceptionnés avant le 1er janvier 2016 et, après cette date, comme pièces de rechange pour ces véhicules	X (2)
8 j)	Plomb dans les soudures sur verre feuilleté	(3)	X (2)

▼**M10**

	Matériaux et composants	Portée et date d'expiration de l'exemption	Étiqueté ou rendu identifiable conformément à l'article 4, paragraphe 2, point b) iv)
9.	Sièges de soupape	Comme pièces de rechange pour les types de moteurs mis au point avant le 1er juillet 2003	
10 a)	Composants électriques et électroniques contenant du plomb, insérés dans du verre ou des matériaux céramiques, dans une matrice en verre ou en céramique, dans des matériaux vitrocéramiques ou dans une matrice vitrocéramique Cette exemption ne couvre pas l'utilisation de plomb dans: — le verre des ampoules et la glaçure des bougies, — les matériaux céramiques diélectriques des composants énumérés aux points 10 b), 10 c) et 10 d).		X ([4]) (pour composants autres que piézoélectriques dans les moteurs)
10 b)	Plomb dans les matériaux céramiques diélectriques de type PZT de condensateurs faisant partie de circuits intégrés ou de semi-conducteurs discrets		
10 c)	Plomb dans les matériaux céramiques diélectriques de condensateurs ayant une tension nominale inférieure à 125 V CA ou 250 V CC	Véhicules réceptionnés avant le 1er janvier 2016 et pièces de rechange pour ces véhicules	
10 d)	Plomb dans les matériaux céramiques diélectriques de condensateurs compensant les variations des capteurs liées à la température dans les systèmes de sonars à ultrasons	([3])	
11.	Initiateurs pyrotechniques	Véhicules réceptionnés avant le 1er juillet 2006 et pièces de rechange pour ces véhicules	
12.	Matériaux thermoélectriques contenant du plomb utilisés dans les applications électriques des composants automobiles permettant de réduire les émissions de CO_2 par récupération de la chaleur d'échappement	Véhicules réceptionnés avant le 1er janvier 2019 et pièces de rechange pour ces véhicules	X
Chrome hexavalent			
13 a)	Revêtements anticorrosion	Comme pièces de rechange pour les véhicules mis sur le marché avant le 1er juillet 2007	
13 b)	Revêtements anticorrosion des ensembles boulons-écrous dans les châssis	Comme pièces de rechange pour les véhicules mis sur le marché avant le 1er juillet 2008	

▼**M10**

Matériaux et composants	Portée et date d'expiration de l'exemption	Étiqueté ou rendu identifiable conformément à l'article 4, paragraphe 2, point b) iv)
14. Comme anticorrosif pour les systèmes de refroidissement en acier au carbone dans les réfrigérateurs à absorption des autocaravanes, (jusqu'à 0,75 % en poids dans la solution de refroidissement), sauf s'il est possible d'utiliser d'autres technologies de refroidissement (c'est-à-dire disponibles sur le marché en vue d'une utilisation dans les autocaravanes) n'ayant pas d'incidences négatives sur l'environnement, la santé et/ou la sécurité du consommateur		X
Mercure		
15 a) Lampes à décharge dans les phares	Véhicules réceptionnés avant le 1er juillet 2012 et pièces de rechange pour ces véhicules	X
15 b) Tubes fluorescents utilisés dans les écrans d'affichage	Véhicules réceptionnés avant le 1er juillet 2012 et pièces de rechange pour ces véhicules	X
Cadmium		
16. Batteries pour véhicules électriques	Comme pièces de rechange pour les véhicules mis sur le marché avant le 31 décembre 2008	

([1]) Cette exemption sera réexaminée en 2015.

([2]) Démontage requis si, compte tenu des quantités visées à la rubrique 10 a), le seuil moyen de 60 grammes de plomb par véhicule est dépassé. Pour l'application de cette clause, il n'est pas tenu compte des dispositifs électroniques qui ne sont pas installés par le constructeur dans la chaîne de production.

([3]) Cette exemption sera réexaminée en 2014.

([4]) Démontage requis si, compte tenu des quantités visées aux rubriques 8 a) à 8 j), le seuil moyen de 60 grammes de plomb par véhicule est dépassé. Pour l'application de cette clause, il n'est pas tenu compte des dispositifs électroniques qui ne sont pas installés par le constructeur dans la chaîne de production.

Remarques:

— une valeur maximale de concentration de 0,1 % en poids de plomb, de chrome hexavalent et de mercure et de 0,01 % en poids de cadmium est tolérée dans un matériau homogène,

— la réutilisation de parties de véhicules qui étaient déjà sur le marché à la date d'expiration d'une exemption est autorisée sans limitation puisque cette réutilisation n'est pas couverte par les dispositions de l'article 4, paragraphe 2, point a),

— les pièces de rechange mises sur le marché après le 1er juillet 2003 et utilisées pour des véhicules mis sur le marché avant le 1er juillet 2003 sont exemptées des dispositions de l'article 4, paragraphe 2, point a) (*).

(*) Cette clause ne s'applique pas aux masses d'équilibrage de roues, aux balais à charbon pour les moteurs électriques et aux garnitures de frein.