

Bruxelles, le 11 juin 2025
(OR. en)

10092/25

**Dossier interinstitutionnel:
2023/0284 (COD)**

**ENV 502
ENT 95
MI 370
CODEC 778**

NOTE

Origine:	Secrétariat général du Conseil
Destinataire:	Conseil
Objet:	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 - Orientation générale

I. INTRODUCTION

1. Le 13 juillet 2023, la Commission européenne a publié une 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 (ci-après dénommée "proposition").
2. La Commission a présenté sa proposition législative et l'analyse d'impact qui l'accompagne, parallèlement à la tenue d'un premier échange de vues, lors de la réunion du groupe "Environnement" du 3 octobre 2023, sous la présidence espagnole du Conseil.

3. La proposition établit des exigences visant à ce que les nouveaux véhicules soient conçus de manière à faciliter le recyclage, la réutilisation et le remanufacturage des pièces et composants. Il y est également proposé d'introduire un objectif contraignant en ce qui concerne l'utilisation de plastique recyclé, et d'habiliter la Commission à adopter des actes délégués pour fixer des objectifs concernant l'acier, les matières premières critiques et l'aluminium recyclés à l'avenir. La proposition vise à renforcer la responsabilité élargie des producteurs et comporte des mesures de traçabilité et de contrôle plus strictes afin d'accroître la collecte des véhicules hors d'usage et de lutter contre le problème persistant des "véhicules disparus". En outre, la Commission propose d'interdire l'exportation de véhicules d'occasion qui ne sont plus conformes aux exigences de contrôle technique afin que l'Union se conforme à ses engagements de ne pas contribuer à la pollution dans les pays tiers et de conserver les matériaux précieux dans l'UE. La proposition vise également un meilleur traitement des véhicules hors d'usage en fixant un objectif de recyclage pour les plastiques, ainsi que l'extraction obligatoire des pièces et composants avant le broyage afin de renforcer l'économie circulaire.
4. Au Parlement européen, le dossier a été renvoyé conjointement à la Commission de l'environnement, du climat et de la sécurité alimentaire (ENVI) et à la Commission du marché intérieur et de la protection des consommateurs (IMCO), qui ont désigné respectivement M. Jens GIESEKE (PPE, DE) et M. Paulius SAUDARGAS (PPE, LT) comme rapporteurs.
5. Le Comité économique et social européen a rendu son avis le 13 décembre 2023.
6. Au niveau du groupe, la proposition a été examinée au cours de dix-sept réunions, sous les présidences espagnole, belge, hongroise et polonaise. Le premier texte de compromis a été élaboré et publié sous la présidence belge¹. Une autre proposition de compromis a été élaborée sous la présidence hongroise². La présidence polonaise en exercice a élaboré deux nouveaux textes de compromis³.

¹ Document 11733/24.

² Document 16429/24.

³ Documents 6117/25 et 8543/25.

7. La présidence belge a informé les délégations de l'état d'avancement des travaux en tant que point "Divers" de l'ordre du jour du Conseil Environnement le 17 juin 2024, et un débat d'orientation sur la proposition s'est tenu au sein du Conseil Environnement le 17 décembre 2024, sous la présidence hongroise. Le 30 avril 2025, le Coreper a fourni des orientations en vue de la poursuite des travaux en ce qui concerne la question des déchets post-consommation pouvant être comptabilisés aux fins des objectifs de contenu recyclé minimal.
8. Le 4 juin 2025, le Coreper a examiné la proposition en préparation du Conseil "Environnement" et a conclu que, sous réserve de certains ajustements qui figurent à l'annexe de la présente note, elle pourrait être transmise au Conseil afin qu'il parvienne à une orientation générale lors de sa session du 17 juin 2025.

II. PRINCIPAUX ÉLÉMENTS DU TEXTE DE COMPROMIS DE LA PRÉSIDENTE

a) Base juridique

La Commission a proposé que l'article 114 du TFUE constitue la base juridique de l'ensemble de la proposition. Compte tenu des discussions menées au niveau du groupe, la présidence a ajouté l'article 192, paragraphe 1, du TFUE comme base juridique pour les chapitres IV et V de la proposition portant sur la gestion des VHU et sur les véhicules d'occasion et l'exportation de ces véhicules, tandis que les autres dispositions du règlement, en particulier ses chapitres II et III, qui concernent principalement la production de véhicules neufs, restent fondées sur l'article 114 du TFUE.

b) Extensions du champ d'application (article 2)

Un certain nombre de délégations se sont prononcées en faveur d'un niveau d'ambition plus élevé en ce qui concerne les véhicules utilitaires lourds et les véhicules à deux ou trois roues et quadricycles. Cela englobe de nouvelles obligations qui n'étaient initialement prévues que pour les voitures particulières et les fourgonnettes commerciales, telles que la conception permettant l'extraction de certaines pièces, la mise en place d'une stratégie de circularité ou l'étiquetage des pièces. Dans le même temps, le régime de responsabilité élargie des producteurs pour les véhicules utilitaires lourds et les motocycles devrait couvrir non seulement la collecte et la dépollution de ces véhicules et motocycles, comme proposé par la Commission, mais aussi les coûts de la chaîne de traitement dans son ensemble, comme c'est déjà le cas pour les voitures particulières et les fourgonnettes commerciales. La plupart de ces nouvelles obligations s'appliqueront aussi aux motocycles des catégories L1e et L2e qui n'avaient pas été inclus dans la proposition initiale de la Commission.

En outre, certains véhicules à usage spécial ont été ajoutés au champ d'application du règlement afin de tirer encore davantage parti de la circularité et du traitement. Les caravanes remorquées, les véhicules à usage spécial produits par un petit constructeur et les pièces de véhicules produits par un petit constructeur qui font l'objet d'une réception par type multiétapes autres que le véhicule de base sont exemptés.

De même, les pièces de véhicules qui font l'objet d'étapes d'une réception par type multiétapes plus tardives que le véhicule de base relèveront désormais aussi du règlement (à moins qu'elles ne fassent l'objet de la dérogation susmentionnée pour les petites séries).

c) Distinction entre véhicule d'occasion et véhicule hors d'usage (article 37)

Pour chaque changement de propriétaire, l'approche révisée consisterait à exiger la présentation des documents attestant que le véhicule n'est pas un VHU. Ces documents peuvent être une évaluation conformément à l'annexe I (voir ci-après) ou un certificat de contrôle technique en cours de validité. Une dérogation à cette exigence est prévue pour les changements de propriété de véhicules conformes aux exigences de contrôle technique transférés par des personnes physiques qui ne sont pas des opérateurs économiques. Toutefois, cette dérogation ne s'applique pas aux ventes conclues en ligne, celles-ci représentant une situation à plus haut risque. Les modifications susmentionnées s'accompagnent d'une définition modifiée des VHU, ainsi que d'une annexe I considérablement remaniée qui énonce les critères contraignants et indicatifs à évaluer afin de déterminer si un véhicule est un VHU. Des exemptions sont incluses à l'annexe I, partie C, pour les véhicules présentant un intérêt culturel particulier et pour les cas où le propriétaire du véhicule décide de le réparer pour le remettre dans un état de conformité aux exigences de contrôle technique.

d) Objectifs en matière de contenu recyclé minimal (article 6)

Afin d'ouvrir la voie à des avantages importants en matière de circularité tout en maintenant une approche réaliste, le texte de compromis s'appuie sur une approche en trois étapes pour ce qui est des objectifs de contenu minimal de matières plastiques recyclées. Les objectifs augmenteront progressivement à compter de l'entrée en vigueur du règlement, partant de 15 % au minimum après 72 mois, puis passant à 20 % après 96 mois et à 25 % après 120 mois. À titre de mécanisme de sauvegarde, la Commission est habilitée à établir des dérogations temporaires à ces objectifs lorsqu'il est excessivement difficile de les remplir en raison d'une disponibilité insuffisante ou de prix excessifs des plastiques recyclés. En ce qui concerne les objectifs en matière de contenu recyclé minimal d'autres matériaux, la Commission sera habilitée à fixer une part minimale d'acier recyclé sur la base d'une étude de faisabilité qu'elle doit mener. Une habilitation similaire est prévue pour d'autres matériaux, à savoir l'aluminium, le magnésium et leurs alliages, mais également le néodyme, le dysprosium, le praséodyme, le terbium, le samarium, le nickel, le cobalt ou le bore.

e) **Définition des déchets post-consommation comptabilisés aux fins des objectifs de contenu minimal de matières plastiques recyclées et audits par des tiers (article 3, paragraphe 11, et article 6, annexe XIII)**

La définition des déchets post-consommation a été adaptée conformément aux règles de l'OMC afin de permettre l'utilisation de matériau recyclé provenant tant de l'UE que de pays tiers. Cette modification s'accompagne d'un système d'audit par des tiers des installations produisant ces matériaux recyclés, qu'elles soient situées dans l'UE ou dans un pays tiers. Les organismes d'évaluation de la conformité disposent d'une certification de l'Union ou d'une certification reconnue au niveau international équivalente pour la réalisation des audits, telles que la norme ISO 19011:2018 ou la norme ISO/IEC 17020:2012.

Ces audits attestent que les installations satisfont aux exigences en matière de protection de la santé humaine, du climat et de l'environnement énoncées dans la législation de l'Union ou à des exigences équivalentes, et que les déchets plastiques traités dans ces installations proviennent de pays dotés d'une stratégie complète de gestion des déchets.

Compte tenu du lien avec les relations commerciales et les chaînes d'approvisionnement mondiales, ainsi que de la nécessité de trouver un juste équilibre entre les avantages environnementaux et la compétitivité des secteurs du recyclage et de l'automobile de l'UE, les conditions équivalentes et les audits pour les matériaux recyclés dans les pays tiers ne devraient s'appliquer que 48 mois après l'entrée en vigueur du présent règlement. L'impact attendu de ces exigences devrait faire l'objet d'une évaluation plus approfondie 24 mois après l'entrée en vigueur du présent règlement. En outre, une clause de réexamen a été introduite à l'article 55.

f) **Obligations incombant aux fabricants (stratégie de circularité, passeport de véhicule - articles 9 et 13)**

Afin de réduire la charge pesant sur les constructeurs automobiles, le texte de compromis prévoit que la circularité doit être établie par catégorie de véhicule (c'est-à-dire tous les véhicules qu'un constructeur produit dans, par exemple, la catégorie N1), plutôt que pour chaque modèle faisant l'objet d'une réception par type, comme cela était le cas dans la proposition initiale de la Commission. Cela ne s'applique pas à certaines informations sur l'évolution des technologies de traitement et aux informations sur la part de contenu recyclé qui demeure spécifique au type.

En ce qui concerne le passeport numérique de circularité des véhicules, un certain nombre d'ajouts ont été faits pour assurer son intégration avec d'autres passeports établis au titre de la législation de l'UE, dont le règlement sur l'écoconception pour des produits durables (REPD). Comme nouveaux éléments, le passeport devra désormais comporter des informations sur les pièces contenant du plomb, du mercure, du cadmium ou du chrome hexavalent, ainsi qu'une déclaration relative à la part du contenu recyclé, la stratégie de circularité et une référence au catalogue des pièces de rechange, y compris leur emplacement dans le type de véhicule concerné.

g) Responsabilité élargie des producteurs (REP - articles 16 à 22)

Le régime de REP a été modifié pour offrir davantage de souplesse aux États membres afin de tenir compte de leur situation spécifique ou de leur législation préexistante. Les obligations des producteurs peuvent ainsi être adaptées dans les régions ultrapériphériques, et les États membres peuvent exiger que les producteurs remplissent leurs obligations en matière de REP par l'intermédiaire d'une organisation compétente en matière de responsabilité des producteurs.

En ce qui concerne le calcul des redevances au titre de la REP, il a été précisé que celles-ci couvrent aussi le coût du transport du point de collecte à l'installation de traitement, et que les producteurs supportent les coûts pour les véhicules dont le constructeur ne peut être identifié (ou a cessé d'exister), en proportion de leur part de marché.

Enfin, un régime transfrontière spécifique a été conçu en prévision de la situation exceptionnelle dans laquelle aucun producteur au sens de la définition figurant dans le règlement ne peut être identifié sur le territoire de l'État membre où le véhicule devient un VHU. Dans une telle situation, le coût est supporté par le producteur qui a mis le véhicule sur le marché (de l'Union), qui dispose d'un mandataire agréé dans chaque État membre aux fins de la REP. Les États membres peuvent également exiger le paiement d'une redevance correspondante au moment de la première immatriculation d'un véhicule d'occasion ou d'un véhicule pour lequel aucun producteur ne peut être identifié pour supporter les coûts de traitement. Une coopération et des activités de suivi sont prévues afin d'assurer le respect du règlement.

h) Collecte (articles 23 et 24)

Le texte de la présidence précise que les VHU peuvent être remis soit directement à une installation de traitement agréée, soit, si un État membre l'autorise, à un point de collecte faisant partie du système de collecte pour son territoire qui aura ensuite l'obligation de remettre le VHU à une installation de traitement agréée dans un délai d'un mois, afin de réduire les risques d'activités illégales. La possibilité d'autoriser les points de collecte est considérée comme nécessaire pour tenir compte de la situation de très petits États membres ou de régions reculées où il n'existe pas d'installation de traitement agréée. Il est désormais précisé au considérant 46 que les mesures concernant la question de savoir si la remise de véhicules hors d'usage est gratuite pourraient s'appuyer sur des incitations financières.

i) Traitement (articles 27 à 36)

Le texte de la présidence fournit un certain nombre de précisions dans les articles portant sur les obligations qui incombent aux installations de traitement agréées, sur le broyage, le stockage et l'extraction des fluides et sur le délai pour la dépollution, ainsi que sur l'habilitation de la Commission en vue d'adapter les exigences en matière de traitement, qui est actuellement spécifiquement circonscrite aux technologies de traitement. Le texte de la présidence présente une reformulation satisfaisante de l'interdiction du broyage mixte de VHU avec d'autres déchets, de manière à permettre cette opération si les "technologies post-broyeur" satisfont à certains critères de qualité et certaines valeurs limites. Ces nouvelles valeurs limites font également office de condition pour la mise en décharge de déchets non inertes provenant du broyage de VHU. Le texte prévoit davantage d'exemptions concernant les pièces et composants à extraire conformément à l'annexe VII, partie C, lorsque les valeurs limites pour le traitement post-broyage peuvent être respectées afin que le texte soit plus pérenne, plus neutre sur le plan technologique et favorise davantage l'innovation, compte tenu du fait que les technologies post-broyage continueront de se développer dans un avenir proche. Les pièces qui sont extraites des VHU ne devraient pas être considérées comme des déchets lorsque l'évaluation technique démontre que ces pièces et composants sont en état d'être réutilisés, remanufacturés ou remis à neuf comme prévu à l'article 31.

j) Exportation des véhicules d'occasion (articles 37 bis à 45)

Il a été précisé que les contrôles douaniers destinés à vérifier que seuls des véhicules conformes aux exigences de contrôle technique soient exportés à partir de l'Union sont pleinement automatisés et demeurent fondés sur les principes de gestion du risque existants, sans qu'il ne soit exigé de contrôles physiques du statut de chaque véhicule. Il a également été précisé que les États membres peuvent continuer d'utiliser des applications existantes, y compris le système d'information européen concernant les véhicules et les permis de conduire (EUCARIS), pour se connecter au système électronique MOVE-HUB, la nouvelle plateforme d'échange de messages visant à interconnecter les registres électroniques nationaux et systèmes douaniers nationaux des États membres via le guichet unique de l'UE pour les douanes.

III. CONCLUSION

9. Le texte de compromis de la présidence en vue d'une orientation générale figure à l'annexe de la présente note⁴.
10. Dans ce contexte, le Conseil est invité à:
 - examiner le texte qui figure en annexe; et
 - parvenir à un accord sur une orientation générale lors de sa session du 17 juin 2025.

⁴ Les ajouts par rapport à la proposition de la Commission sont indiqués par des caractères soulignés, et les suppressions par des crochets [...]. Les modifications les plus récentes par rapport au document 9440/1/25 REV 1, examiné au sein du Coreper le 4 juin 2025, sont indiquées, pour les ajouts, en caractères **gras soulignés** et, pour les suppressions, par des crochets [...].

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 et son article 192, paragraphe 1, en liaison avec les articles 14 à 45, l'article 46 et l'article 48 du présent règlement,

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,

¹ JO C , , p. .

² JO C , , p. .

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 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

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].

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) 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

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).

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

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 réglemente 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.

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) no 715/2007 et (CE) no 595/2009 et abrogeant la directive 2007/46/CE (JO L 151 du 14.6.2018, p. 1).

(7¹¹) 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. En vue de contribuer aux objectifs de préservation, de protection et d'amélioration de la qualité de l'environnement, de protection de la santé des personnes et d'utilisation prudente et rationnelle des ressources naturelles, il est essentiel d'établir des règles concernant les conditions de gestion des véhicules hors d'usage, ainsi que l'exportation de véhicules d'occasion.[...] Le moyen le plus efficace de faciliter la transition du secteur automobile vers une économie circulaire 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. [...] Afin d'atteindre ces objectifs [...], il convient de remplacer la directive 2000/53/CE et la directive 2005/64/CE par un règlement, fondé sur l'article 114 et l'article 192, paragraphe 1, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (TFUE).

(7 bis) Dans les régions ultrapériphériques visées à l'article 349 du TFUE, les États membres devraient être en mesure d'adapter les obligations des producteurs afin de garantir un service et de couvrir les coûts de gestion des véhicules hors d'usage eu égard aux caractéristiques de ces régions.

¹¹ *Considérant encore susceptible de faire l'objet de modifications.*

(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, [...] aux véhicules de catégorie L ([...]L_{1e}-L_{7e}), aux véhicules utilitaires lourds et à leurs remorques (M₂, M₃, N₂, N₃, O) et aux véhicules à usage spécial. 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 de même qu'à leur dépollution et à l'extraction obligatoire des pièces et composants destinés à être réutilisés et recyclés avant le broyage [...] et les conditions liées à la mise en décharge des déchets non inertes provenant du broyage devraient s'appliquer aux véhicules de catégorie L ([...]L_{1e}-L_{7e}) ainsi qu'aux véhicules utilitaires lourds et à leurs remorques (M₂, M₃, N₂, N₃, O) cinq ans après la date d'entrée en vigueur du présent règlement. 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 collecte₂ [...] de leur dépollution et de leur traitement 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 études¹², 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. [...]Cela complique le calcul des[...] taux de réutilisabilité, de recyclabilité et de valorisabilité[...]. Pour les véhicules à usage spécial [...] basés sur les catégories M₁ et N₁[...], les coûts de [...] collecte, de dépollution, d'extraction obligatoire des pièces et composants et de traitement [...] devraient être couverts par les producteurs dans le cadre du régime de responsabilité élargie des producteurs. Pour les véhicules à usage spécial des catégories M₂, M₃, N₂, N₃ et O, les règles sur la stratégie en matière de circularité et l'exportation de véhicules d'occasion ne devraient pas s'appliquer. Les dispositions relatives aux substances présentes dans les véhicules devraient également s'appliquer aux véhicules à usage spécial basés sur les catégories M₁ et N₁, 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.

¹² <https://www.unep.org/fr/resources/report/global-trade-used-vehicles-report>

- (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 directrices¹³ 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. Il est toutefois également nécessaire de prévoir des exemptions afin de préserver la possibilité pour les États membres de déterminer les situations dans lesquelles des véhicules particuliers ne devraient pas être considérés comme des véhicules hors d'usage, bien qu'ils remplissent les critères pertinents, en raison de leur statut de véhicule présentant un intérêt culturel particulier. Ces situations peuvent, par exemple, couvrir les véhicules en la possession de collectionneurs ou de musées, les véhicules construits sur mesure ou les véhicules de course, pour autant que les autorités compétentes reconnaissent l'intérêt culturel particulier en question.
- (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 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

(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 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")¹⁴, 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 Conseil¹⁵. De même, des restrictions à l'utilisation des substances réglementées par le règlement (UE) 2019/1021 du Parlement européen et du Conseil¹⁶ 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.

¹⁴ Communication de la Commission au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social et au Comité des régions du 14 [...] **octobre** 2020 intitulée «Stratégie pour la durabilité dans le domaine des produits chimiques – Vers un environnement exempt de substances toxiques» [COM(2020) 667 final].

¹⁵ 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) no 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).

¹⁶ 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) 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/[...]1542 du Parlement européen et du Conseil¹⁷. 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 [...] au moyen d'une disposition modificative figurant dans le présent règlement. [...]
- (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.

¹⁷ Règlement (UE) 2023/1542 du Parlement européen et du Conseil du [...] 12 juillet 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 191 du 28.7.2023, p. 1[...]).

(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 [...] du plastique recyclé à partir de déchets plastiques post-consommation, avec des pourcentages en augmentation progressive. Vingt-cinq pour cent de l'objectif fixé en matière de contenu recyclé pour les plastiques dans les types de véhicule devraient être atteints en incluant les plastiques recyclés à partir de véhicules hors d'usage[...]. [...] La sélection des plastiques couverts par les objectifs est fondée sur les types de plastiques recyclables spécifiés dans l'étude spécifique du Centre commun de recherche (CCR)¹⁸ et dans l'analyse d'impact. Dans ces documents, les thermodurcissables autres que les mousses de polyuréthane dans les sièges ainsi que les élastomères ne sont pas pris en compte dans le calcul des objectifs, étant donné que les thermodurcissables sont particulièrement difficiles à recycler et que les pneumatiques sont proposés comme produit prioritaire au titre du règlement sur l'écoconception pour des produits durables.[...] Toutefois, dans l'hypothèse où le manque de disponibilité ou le prix excessif de certaines matières plastiques recyclées rend extrêmement difficile le respect des pourcentages minimaux, la Commission devrait être habilitée à compléter le règlement en prévoyant des dérogations temporaires aux objectifs relatifs à la teneur en matières plastiques recyclées, en consultation avec les États membres. 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[...] à partir de déchets post-consommation et de véhicules hors d'usage qui est présente et incorporée dans le type de véhicule conformément à d'autres actes législatifs de l'Union couvrant un plus large éventail de flux de déchets et de produits systématiquement de manière horizontale.

¹⁸ <https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/0980feaf-2146-11ee-94cb-01aa75ed71a1/language-en>

(19 bis) La promotion de l'utilisation de plastique recyclé dans les véhicules repose sur le postulat que le contenu recyclé lui-même a été produit d'une manière durable sur le plan environnemental, de sorte que l'empreinte carbone soit réduite et que l'économie circulaire soit encouragée. À cette fin, il convient de mettre en place certaines garanties afin de veiller à ce que la manière dont le contenu recyclé est obtenu n'annule pas les avantages environnementaux de l'utilisation de ce contenu recyclé dans les véhicules. Par conséquent, il est nécessaire de répondre aux préoccupations environnementales connexes de manière non discriminatoire en ce qui concerne le plastique recyclé, qu'il soit produit sur le marché national ou importé. À cette fin, en vue d'être pris en compte pour la réalisation des objectifs en matière de contenu recyclé fixés dans le règlement, les plastiques recyclés devraient être soumis à des conditions équivalentes en ce qui concerne les exigences en matière de protection de la santé humaine, du climat et de l'environnement, y compris sur les émissions et la gestion des déchets, que le processus de recyclage ait lieu à l'intérieur ou à l'extérieur de l'Union européenne.

(19 ter) La collecte séparée des déchets plastiques est essentielle, car elle a une incidence positive directe sur le taux de collecte, sur la qualité des matériaux collectés et sur la qualité des matières recyclées. Elle permet un recyclage de qualité élevée et stimule l'adoption de matières premières secondaires de qualité. Se rapprocher d'une "société basée sur le recyclage" contribue à éviter la production de déchets et encourage à les utiliser comme ressources, tout en évitant de bloquer les ressources aux niveaux inférieurs de la hiérarchie des déchets, ce qui a des effets néfastes sur l'environnement et compromet une gestion écologiquement rationnelle des déchets. La collecte séparée permet également d'éviter le mélange de déchets dangereux et de déchets non dangereux, en garantissant la sécurité des déchets et de leur transfert, et d'éviter la pollution, comme le prévoient les règles internationales telles que la convention de Bâle sur le contrôle des mouvements transfrontières de déchets dangereux et de leur élimination du 22 mars 1989¹⁹, la convention des Nations unies du 10 décembre 1982 sur le droit de la mer²⁰, la convention sur la prévention de la pollution des mers résultant de l'immersion de déchets et autres matières, signée à Londres le 29 décembre 1972, et son protocole de 1996, ainsi que l'annexe V de la convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires du 2 novembre 1973 (MARPOL), telle qu'elle a été modifiée par le protocole de 1978 y relatif.

¹⁹ JO L 39 du 16.2.1993, p. 3.

²⁰ JO L 179 du 23.6.1998, p. 3.

(19 quater) La convention sur la pollution atmosphérique transfrontière à longue distance²¹, signée à Genève le 14 novembre 1979, impose aux parties à ladite convention de protéger l'environnement contre la pollution atmosphérique et de s'efforcer de limiter et, dans la mesure du possible, de réduire graduellement et de prévenir la pollution atmosphérique, y compris la pollution atmosphérique transfrontière à longue distance. En vertu de la convention sur la protection et l'utilisation des cours d'eau transfrontières et des lacs internationaux²², signée à Helsinki le 17 mars 1992, les parties sont tenues de prendre des mesures pour prévenir, maîtriser et réduire tout impact transfrontière de la pollution de l'eau. Conformément à la déclaration de Rio de 1992 de la conférence des Nations unies sur l'environnement et le développement, le pollueur devrait, en principe, supporter le coût de la pollution. Par conséquent, les activités industrielles telles que le recyclage des plastiques devraient aller de pair avec des mesures de prévention et de réduction de la pollution.

(19 quater bis) Les conditions applicables aux matériaux recyclés dans des pays tiers, y compris les exigences en matière d'audit, ne devraient s'appliquer que [48 mois après la date d'entrée en vigueur du présent règlement], et la Commission devrait évaluer de manière plus approfondie l'impact attendu de ces conditions à la lumière de l'évolution de la situation du marché et des relations commerciales et rendre compte de son évaluation au Conseil et au Parlement européen [24 mois après la date d'entrée en vigueur du présent règlement].

(19[...] quinquies) Afin d'atteindre les objectifs en matière d'intégration de contenu recyclé visés dans le présent règlement, la Commission devrait publier, au plus tard 95 mois après l'entrée en vigueur du présent règlement, une évaluation de l'état d'avancement technologique et des performances environnementales des plastiques biosourcés dans les véhicules et, le cas échéant, présenter une proposition législative assortie d'exigences et d'objectifs en matière de durabilité.

²¹ JO L 171 du 27.6.1981, p. 13.

²² JO L 186 du 5.8.1995, p. 44.

- (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, réalisée en concertation avec les parties prenantes concernées et 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, le nickel, le cobalt 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, de nickel, de cobalt 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) 2024/1252[...] du Parlement européen et du Conseil²³, 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) 2024/1252[...]. 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. En outre, afin d'assurer une application cohérente des dispositions des deux instruments, il convient de modifier le règlement (UE) 2024/1252 dans la mesure nécessaire par l'introduction d'une disposition modificative dans le présent règlement.

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].

- (24) Pour faire en sorte que les batteries soient recyclées conformément aux exigences du règlement (UE) 2023/1542 [...] 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 Commission²⁴ qui normalisent les documents et informations à inclure dans le dossier constructeur et précisent ainsi les prescriptions administratives pour la réception par type.

²⁴ 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 distinctes destinés à ces véhicules (JO L 163 du 26.5.2020, p. 1).

- (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 catégorie de véhicule dans laquelle ils produisent un 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 remanufacturation 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)[...] 2024/1252. La mise en œuvre devrait être effectuée au moyen de plateformes de communication mises 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 Commission²⁵, 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.

²⁵ 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).

(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) 2023/1542[...], du règlement [...]2024/1781 du Parlement européen et du Conseil²⁶ et du règlement [...]2024/1257 du Parlement européen et du Conseil²⁷. Afin d'assurer des conditions uniformes d'exécution du 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.

²⁶ Règlement (UE) 2024/1781 du Parlement européen et du Conseil du 13 juin 2024 établissant un cadre pour la fixation d'exigences en matière d'écoconception pour des produits durables, modifiant la directive (UE) 2020/1828 et le règlement (UE) 2023/1542 et abrogeant la directive 2009/125/CE[...].

²⁷ Règlement (UE) 2024/1257 du Parlement européen et du Conseil du 24 avril 2024 relatif à la réception par type des véhicules à moteur et des 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), modifiant le règlement (UE) 2018/858 du Parlement européen et du Conseil, et abrogeant les règlements (CE) n° 715/2007 et (CE) n° 595/2009 du Parlement européen et du Conseil, le règlement (UE) n° 582/2011 de la Commission, le règlement (UE) 2017/1151 de la Commission, le règlement (UE) 2017/2400 de la Commission et le règlement d'exécution (UE) 2022/1362 de la Commission[...].

- (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 [...] 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, seules les installations de traitement agréées devraient être compétentes pour délivrer des certificats de destruction conformément au présent règlement.
- (33 bis) [...] Lorsque des producteurs ou des organisations compétentes en matière de responsabilité des producteurs concluent des contrats avec des installations de traitement agréées, dans le seul but[...] de remplir leurs obligations en matière de responsabilité des producteurs, ces contrats devraient être conformes aux principes du droit de la concurrence et ne devraient pas comporter de dispositions interdisant aux installations de traitement agréées de vendre des pièces et des composants ou des matériaux résultant des opérations de démontage ou de traitement des déchets de véhicules hors d'usage à des opérateurs autres que le producteur ou l'organisation compétente en matière de responsabilité des producteurs. Ces contrats pourraient s'appuyer sur un modèle établi par l'État membre. [...]

- (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 Conseil²⁸, 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 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) 2023/1542[...] afin de permettre aux producteurs de véhicules et aux producteurs de batteries d'utiliser un seul et même registre. Pour faciliter l'enregistrement des producteurs dans tous les États membres, la Commission devrait créer un site web contenant les liens vers tous les registres nationaux.
- (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 agréé pour le régime de responsabilité élargie des producteurs. Dans le cas où plus d'un producteur est représenté par un mandataire agréé dans un État membre, le mandataire agréé en question devrait fournir séparément le nom et les coordonnées de chaque producteur représenté.

²⁸ 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).

- (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, à moins qu'un État membre ne choisisse d'exiger qu'un producteur soit représenté par une organisation compétente en matière de responsabilité des producteurs. 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'établir un dialogue régulier entre les parties prenantes au sens de l'article 8 bis, paragraphe 6, de la directive 2008/98/CE conformément aux principes du droit de la concurrence. La protection des secrets commerciaux et d'affaires doit être garantie. [...].
- (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. En outre, étant donné que le présent règlement introduit des modifications en ce qui concerne la responsabilité financière des producteurs pour la collecte des véhicules hors d'usage couverts par la directive 2000/53/CE, il convient de prévoir des dispositions appropriées pour tenir compte de la transition de la directive 2000/53/CE vers le 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 insolvable 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 conférer à la Commission [...] des compétences d'exécution [...] pour établir [...] des règles détaillées sur les modalités d'application des critères de modulation des contributions financières versées aux organisations compétentes en matière de responsabilité des producteurs.
- (41 bis) Il se peut que certains États membres aient déjà mis en place des structures de responsabilité élargie des producteurs et des systèmes de gestion des déchets, qui constituent la base des autorisations nationales et arrangements contractuels pertinents, lors de la mise en œuvre de la directive 2000/53/CE. Ces États membres devraient pouvoir continuer à utiliser ces systèmes, pour autant que ceux-ci soient conformes aux obligations prévues par le présent règlement.

Dans le cas d'organisations compétentes en matière de responsabilité des producteurs gérées par l'État qui ne font intervenir aucun [...] mandat du producteur représenté, les exigences prévues par le présent règlement concernant de tels mandats ne devraient pas s'appliquer.

Lorsque la redevance de responsabilité élargie des producteurs perçue par une organisation compétente en matière de responsabilité des producteurs est qualifiée de recette publique, comme dans le cas d'organisations compétentes en matière de responsabilité des producteurs gérées par l'État, et afin de respecter les règles budgétaires qui exigent que les recettes publiques soient fondées sur des données exactes, l'État membre qui dirige l'organisation devrait être en mesure d'exiger que le producteur communique plus d'une fois par an à l'autorité compétente responsable du registre les informations visées à l'article 49 qui présentent un intérêt pour la modulation de la redevance.

- (42) [...] Les véhicules deviennent souvent des véhicules hors d'usage dans un État membre différent de celui dans lequel ils ont été [...] mis sur le marché.[...] Tant qu'un producteur au sens du présent règlement peut être identifié dans l'État membre où le véhicule devient un véhicule hors d'usage, ce producteur devrait prendre en charge les coûts de collecte et de traitement. Toutefois, étant donné qu'il n'est pas toujours possible d'identifier un producteur dans l'État membre où le véhicule devient un véhicule hors d'usage, il est également nécessaire d'instaurer des règles relatives à la responsabilité élargie transfrontière des producteurs qui devraient s'appliquer uniquement dans cette situation spécifique. 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, chaque producteur mettant un véhicule sur le marché de l'Union pour la première fois 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. Les producteurs devraient en outre être en mesure de charger l'organisation compétente en matière de responsabilité des producteurs d'être leur mandataire agréé. 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. Enfin, pour couvrir le coût des opérations de gestion des déchets, un État membre devrait également pouvoir demander aux propriétaires de véhicules de payer une redevance administrative pour les véhicules d'occasion ou les véhicules pour lesquels aucun producteur ne peut être identifié, qui sont immatriculés dans cet État membre pour la première fois.

- (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 de traitement agréée ou un point de collecte 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. Dans le cas où la batterie du véhicule électrique est manquante, le propriétaire du véhicule devrait prouver que la batterie a été manipulée par un opérateur professionnel conformément au règlement (UE) 2023/1542. Afin d'empêcher le démontage illégal de pièces et composants de valeur provenant de véhicules hors d'usage et d'encourager la collecte de véhicules hors d'usage complets, les mesures concernant la question de savoir si la remise de véhicules hors d'usage est gratuite pourraient s'appuyer sur des incitations financières. 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 au dernier propriétaire du véhicule lors de la remise du véhicule hors d'usage [...]. 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 Commission²⁹ 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 [...] 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.

²⁹ 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).

- (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 [...]. Lorsque des véhicules sont endommagés et que les compagnies d'assurance interviennent dans le fait de les déclarer comme perte technique ou économique totale, des dispositions spécifiques devraient également s'appliquer à ces véhicules. Dans le cas de véhicules abandonnés, les autorités devraient établir des règles pour déclarer le véhicule comme étant un véhicule hors d'usage, et mettre en œuvre les dispositions du présent règlement en conséquence. Les véhicules abandonnés incluent les véhicules qui ont été laissés sans surveillance ou illégalement dans l'espace public, les véhicules laissés en stationnement dans une propriété privée sans le consentement du propriétaire du bien, les véhicules qui n'ont pas été récupérés après notification par les autorités compétentes au propriétaire du véhicule, ou les véhicules qui, selon les autorités compétentes, présentent un danger pour le reste du trafic routier.
- (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 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 Conseil³⁰.

³⁰ 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).

- (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 [...] dans les 30 jours suivant [...] 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) 2023/1542 [...], 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. Ces pièces et composants [...] devraient être extraits dans le cadre d'un processus de démontage manuel ou d'un processus de désassemblage semi-automatisé, de manière non destructive. Lorsque les pièces et composants concernés ne peuvent remplir aucune de ces finalités, y compris lorsqu'il n'existe pas de demande du marché pour une réutilisation, un remanufacturation ou une remise à neuf, ces pièces et composants peuvent également être extraits dans le cadre d'un processus destructif (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 [...]. 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. À cette fin, les critères relatifs au broyage en combinaison avec d'autres déchets ainsi que les valeurs limites à respecter pour améliorer la qualité des fractions sortantes sont mentionnées à l'annexe VII, partie G. 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.
- (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/[...]1542 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 si le dernier propriétaire du véhicule fournit des documents prouvant que la batterie a été manipulée par un opérateur professionnel conformément au règlement (UE) 2023/1542.

(58) Compte tenu du potentiel de remanufacturation 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 immédiatement, remanufacturés ou remis à neuf par des opérateurs professionnels, ne devraient pas être considérés comme des déchets. Les pièces et composants qui sont extraits de véhicules hors d'usage et jugés par des installations de traitement agréées comme étant aptes au réemploi sont généralement destinés à une utilisation secondaire et, en cas de remise à neuf ou de remanufacturation, sont envoyés à des opérateurs professionnels. Afin de respecter la hiérarchie des déchets et de favoriser l'utilisation circulaire des pièces de rechange, il convient de ne pas restreindre le transfert de ces pièces et composants entre les opérateurs économiques. Ces pièces et composants devraient être dûment contrôlés, nettoyés et, le cas échéant, testés par une installation de traitement agréée afin de pouvoir être immédiatement réutilisés sans aucune autre opération de prétransformation ou, dans d'autres cas, être propres à être remanufacturés ou remis à neuf. Ces pièces et composants ne devraient pas être considérés comme des déchets une fois qu'ils sont transférés par une installation de traitement agréée. Tout transfert de ces pièces ou composants devrait inclure une évaluation technique portant sur leur fonctionnement, leur bon étiquetage et le caractère approprié de leur emballage pour la protection contre les dommages pendant le transport. En outre, une copie de la facture ou du contrat relatif au transfert devrait être fournie par le vendeur des pièces. [...] Quant à eux, les pièces et composants qui ne sont pas propres à être réutilisés, remanufacturés ou remis à neuf, ne devraient pas être considérés comme des déchets, et leur exportation devrait donc être régie par le règlement (UE) 2024/1157 relatif aux transferts de déchets³¹. 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 remanufacturation, à la remise en état ou à la réutilisation.

³¹ Règlement (UE) 2024/1157 du Parlement européen et du Conseil du 11 avril 2024 relatif aux transferts de déchets, modifiant les règlements (UE) n° 1257/2013 et (UE) 2020/1056 et abrogeant le règlement (CE) n° 1013/2006 (JO L, 2024/1157, 30.4.2024).

(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, être convenablement protégés contre les dommages pendant leur transport, leur chargement et leur déchargement, et être accompagnés d'une copie de la facture ou du contrat relatif à leur transfert en vue de leur réutilisation, de leur remanufacturage ou de leur remise à neuf [...].

(59 bis) Lorsque l'utilisateur final est un consommateur, la vente, par les entreprises aux consommateurs, de pièces et composants usagés, remanufacturés ou remis à neuf serait couverte par la directive (UE) 2019/771 du Parlement européen et du Conseil³². Cette directive exige que les biens vendus soient en conformité avec le contrat de vente, et prévoit la responsabilité du vendeur et des recours pour le consommateur en cas de défaut de conformité, comme la réparation ou le remplacement sans frais des biens. Étant donné que les pièces et composants extraits qui sont aptes au réemploi ou les pièces et composants qui sont remis à neuf constituent des biens d'occasion au sens de la directive (UE) 2019/771, le vendeur et le consommateur peuvent convenir d'un délai de responsabilité ou de prescription plus court, qui ne soit pas inférieur à un an, si l'État membre concerné a prévu une telle possibilité. Les opérateurs économiques concernés sont encouragés à fournir des garanties commerciales sur les pièces et composants réutilisés, remanufacturés et remis à neuf aux consommateurs et à leurs clients dans les transactions entre entreprises.

³² Directive (UE) 2019/771 du Parlement européen et du Conseil du 20 mai 2019 relative à certains aspects concernant les contrats de vente de biens, modifiant le règlement (UE) 2017/2394 et la directive 2009/22/CE et abrogeant la directive 1999/44/CE (JO L 136 du 22.5.2019, p. 28).

- (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. Toutefois, il est nécessaire de fixer les conditions dans lesquelles la réutilisation de tels pièces et composants est acceptable.
- (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. Lorsque des pièces ou composants sont remanufacturés ou remis à neuf, ils doivent être comptabilisés par les installations de traitement agréées dans le cadre de la réalisation des objectifs en matière de réutilisation.

- (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 [...] être broyés en même temps que [...] d'autres déchets qu'en cas de respect de certains critères et valeurs limites.
- (65) Afin d'améliorer encore la qualité du traitement des véhicules hors d'usage, il devrait [...] uniquement être possible de mettre en décharge des fractions de déchets provenant de véhicules hors d'usage broyés, qui contiennent des déchets non inertes et [...] ne dépassent pas certaines valeurs limites.
- (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 (UE) [...] 2024/1157.
- (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) [...] 2024/1157.

(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 au sein de l'Union ou à des pays tiers devrait notamment [...] présenter des documents montrant que le véhicule n'est pas un véhicule hors d'usage. Ces documents peuvent être une évaluation conformément à l'annexe I, qui contient des critères permettant de déterminer si un véhicule est un véhicule hors d'usage, ou un certificat de contrôle technique en cours de validité. L'évaluation visée à l'annexe I, qui prévoit des critères contraignants dans la partie A et de critères indicatifs dans la partie B, devrait être effectuée en cascade. Dès qu'un critère contraignant de la partie A est rempli, le véhicule est un véhicule hors d'usage. Si aucun critère de la partie A ne s'applique, il convient de vérifier les critères indicatifs de la partie B. Si l'un de ces critères indicatifs s'applique, une évaluation technique supplémentaire serait nécessaire pour déterminer si le véhicule peut être réparé en vue d'obtenir un certificat de contrôle technique. Si tel n'est pas le cas, le véhicule en question doit être considéré comme un véhicule hors d'usage. Toutefois, la partie C de l'annexe I devrait établir des critères permettant des dérogations pour les véhicules qui seraient sinon considérés comme des véhicules hors d'usage en vertu de la partie A ou de la partie B, lorsque de tels véhicules présentent un intérêt culturel particulier. L'évaluation visée à l'annexe I devrait être réalisée par un expert automobile indépendant, mais il appartiendrait aux États membres de décider précisément comment désigner de tels experts. Les experts automobiles indépendants devraient être des professionnels possédant des connaissances spécialisées dans le domaine de la technologie automobile, de la réparation et de l'entretien d'un véhicule ou de l'évaluation de sa valeur, et être désignés pour fournir une expertise impartiale, sans conflit d'intérêts avec les parties concernées. Afin d'éviter une charge excessive pour les propriétaires de véhicules et de cibler principalement la situation d'une majorité de potentiels véhicules hors d'usage, il convient de prévoir une dérogation pour les ventes de véhicules conformes aux exigences de contrôle technique par des personnes qui ne sont pas des opérateurs économiques et pour lesquelles la vente effective n'est pas effectuée au moyen de contrats à distance ou de plateformes en ligne. Lorsque le vendeur et l'acheteur ne se rencontrent qu'en ligne, mais que la vente effective a lieu en personne, cette vente ne devrait pas être considérée comme une vente effectuée au moyen de contrats à distance ou de plateformes en ligne. Compte tenu du rôle spécifique des compagnies d'assurance en ce qui concerne les véhicules endommagés, des dispositions spécifiques devraient s'appliquer à ces compagnies d'assurance pour veiller à ce que les véhicules hors d'usage déclarés comme perte technique ou économique totale finissent dans des installations de traitement agréées. [...] 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 la partie A, de la partie B et de la partie C, section 1, point 1, 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"³³ 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'environnement³⁴, 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 Conseil³⁵. 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. Il convient de prévoir une exemption appropriée en ce qui concerne les véhicules présentant un intérêt culturel particulier, d'une manière qui n'interfère pas avec les procédures douanières automatisées.

³³ COM(2021)400.

³⁴ <https://www.unep.org/fr/resources/report/global-trade-used-vehicles-report>

³⁵ 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).

(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 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 Conseil³⁶. 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. MOVE-HUB serait utilisé pour l'échange de messages entre les États membres. Ceux-ci peuvent continuer à utiliser leurs propres applications ou des applications tierces, y compris le système d'information européen concernant les véhicules et les permis de conduire (EUCARIS), pour se connecter au système électronique MOVE-HUB.

³⁶ 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).

- (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. La coopération devrait consister, entre autres, à fournir l'accès aux documents et informations pertinents, y compris les résultats des inspections, tout en respectant les réglementations applicables en matière de protection des données auxquelles est soumise l'autorité requise. En outre, aux fins d'une coopération globale, les autorités compétentes des 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 Conseil³⁷. 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.

³⁷ 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).

- (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 [...] de l'inscription dans les écritures du déclarant et les procédures d'autoévaluation 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, 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 imposer aux États membres certaines obligations liées à la détection d'activités illégales dans le domaine de la collecte, du traitement et de l'exportation de véhicules hors d'usage, et fixer des exigences minimales concernant la fréquence et la portée des inspections d'installations de traitement agréées et de points de collecte[...] ainsi que 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, le nombre total d'entités à inspecter [...] – y compris les installations de traitement agréées et les points de collecte ainsi que les opérateurs ciblés pour une inspection dans le cadre d'une stratégie visant à détecter les activités illégales – devrait [...] correspondre à au moins 10 % des installations de traitement agréées et des points de collecte en service dans un État membre[...]. [...] D'autres installations et opérateurs économiques devraient également faire l'objet d'une inspection, s'ils sont susceptibles de traiter des véhicules hors d'usage ou de vendre des pièces de rechange usagées et de composants de rechange usagés. 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 (UE) 2024/1157[...].

- (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 Commission³⁸, 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 Conseil³⁹.

³⁸ Décision 2005/293/CE de la Commission du 1er 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).

³⁹ 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).

- (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"⁴⁰, selon lesquels les experts des États membres devraient être consultés en temps utile sur chaque projet d'acte délégué préparé par les services de la Commission. Il convient de fournir les projets d'actes délégués, les projets d'ordres du jour et autres documents pertinents aux experts des États membres suffisamment longtemps à l'avance pour que ceux-ci puissent se préparer. 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.

⁴⁰ 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 [...] a proposé une révision de la directive 1999/37/CE du Conseil⁴¹ relative aux documents d'immatriculation des véhicules⁴²[...]. 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.

⁴¹ 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).

⁴² Proposition de directive concernant les documents d'immatriculation des véhicules et les données relatives à l'immatriculation consignées dans les registres nationaux des véhicules, abrogeant la directive 1999/37/CE du Conseil, COM/2025/179 final.

- (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 [...] aux véhicules de catégorie L, aux véhicules utilitaires lourds et à leurs remorques ou à d'autres pièces d'un véhicule qui ont fait l'objet d'une réception par type multiétapes. 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. La Commission devrait également examiner l'état d'avancement technologique et les performances environnementales des plastiques biosourcés contenus dans les véhicules et présenter une proposition législative fixant des objectifs pertinents, le cas échéant.
- (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) 2024/1781[...].
- (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 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_{1e}-L_{7e}, M₂, M₃, N₂, N₃ 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/[...]64/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.

(98) Le 1^{er} février 2020, le Royaume-Uni s'est retiré de l'Union européenne. L'accord de retrait⁴³ a été conclu entre l'Union européenne et la Communauté européenne de l'énergie atomique, d'une part, et le Royaume-Uni, d'autre part. Il a été approuvé par la décision (UE) 2020/135 du Conseil⁴⁴ du 30 janvier 2020 et est entré en vigueur le 1^{er} février 2020. L'accord de retrait prévoit une période de transition, qui a pris fin le 31 décembre 2020. À la fin de la période de transition, le droit de l'Union a cessé de s'appliquer au Royaume-Uni, tandis que le protocole sur l'Irlande et l'Irlande du Nord, désormais dénommé "cadre de Windsor"⁴⁵, qui fait partie intégrante de l'accord de retrait, est devenu applicable. Conformément à l'article 5, paragraphe 4, du cadre de Windsor et au point 9 de l'annexe 2 du cadre de Windsor, la directive 2005/64/CE, ainsi que les actes juridiques de l'Union mettant en œuvre, modifiant ou remplaçant cet acte juridique, s'appliquent au Royaume-Uni et sur son territoire en ce qui concerne l'Irlande du Nord. Le présent règlement remplace la directive 2005/64/CE et s'appliquerait donc au Royaume-Uni et sur son territoire en ce qui concerne l'Irlande du Nord. Compte tenu du champ d'application du cadre de Windsor, il convient donc de prévoir que certaines dispositions du présent règlement ne devraient pas s'appliquer au Royaume-Uni et sur son territoire en ce qui concerne l'Irlande du Nord.

ONT ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

⁴³ Accord sur le retrait du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord de l'Union européenne et de la Communauté européenne de l'énergie atomique (JO L 29 du 31.1.2020, p. 7).

⁴⁴ Décision (UE) 2020/135 du Conseil du 30 janvier 2020 relative à la conclusion de l'accord sur le retrait du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord de l'Union européenne et de la Communauté européenne de l'énergie atomique (JO L 29 du 31.1.2020, p. 1).

⁴⁵ Déclaration commune no 1/2023 de l'Union et du Royaume-Uni au sein du comité mixte institué par l'accord sur le retrait du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord de l'Union européenne et de la Communauté européenne de l'énergie atomique du 24 mars 2023 (JO L 102 du 17.4.2023, p. 87).

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;
 - a1) À partir du [OP: veuillez insérer la date correspondant au premier jour du mois suivant une période de 36 jours après la date d'entrée en vigueur du présent règlement], aux véhicules et véhicules hors d'usage des catégories M₁ et N₁ de véhicules à usage spécial définis à l'article 3, point 31, du règlement (UE) 2018/858, à l'exception de l'article 34 relatif aux objectifs en matière de réutilisation, de recyclage et de valorisation;

- 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_{1e}, L_{2e}, 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;
- d) 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 à usage spécial et aux véhicules hors d'usage des catégories M₂, M₃, N₂, N₃ et O définis à l'article 3, point 31, du règlement (UE) 2018/858, à l'exception des articles énumérés au paragraphe 4 et à l'article 9;

2. Le présent règlement ne s'applique pas:

[...]

[...]

- 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;
- e) aux véhicules à usage spécial définis à l'article 3, point 31, du règlement (UE) 2018/858 produits par un petit constructeur; aux pièces de véhicules produits par un petit constructeur qui font l'objet d'une réception par type multiétapes autres que celles du véhicule de base, et aux caravanes remorquées visées au point 5.6 de l'annexe I dudit règlement.

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;

[...][...][...]

- g) l'article 10 concernant la déclaration relative au contenu recyclé présent dans les véhicules;
- h) l'article 12, paragraphe 1, concernant l'étiquetage des pièces, composants et matériaux présents dans les véhicules;
- i) l'article 13 concernant le passeport numérique 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;

[...] [...] [...] [...] [...]

- q) l'article 34 concernant les objectifs en matière de réutilisation, de recyclage et de valorisation;

[...]

- s) l'article 36, paragraphe 2, concernant le transfert des véhicules hors d'usage.

4. Nonobstant le paragraphe 1, point c), les dispositions suivantes ne s'appliquent pas aux véhicules et aux véhicules hors d'usage des catégories L_{1e}, L_{2e}, L_{3e}, L_{4e}, L_{5e}, L_{6e} et L_{7e}:

a) les articles énumérés au paragraphe 3;

a1) l'article 37 bis concernant l'autorité compétente;

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;

j) les États membres peuvent exempter les catégories L_{1e}, L_{2e} et L_{6e} des obligations énoncées à l'article 23, paragraphe 5, à l'article 25 et à l'article 37.

5. [...]

6. Nonobstant le paragraphe 1, points [...] c), [...] d) et e), les articles 7, 8, 9, 16, [...], [...] 27, 30 et 46 à 49 s'appliquent aux véhicules et aux véhicules hors d'usage des catégories L_{1e}, L_{2e}, L₃, L₄, L₅, L₆, L₇, M₂, M₃, N₂, N₃, O et [...] aux catégories [...] M₂, M₃, N₂, et N₃ de véhicules à usage spécial avec les modifications suivantes:

[...][...][...][...][...][...][...]

a) l'article 7 ne s'applique qu'en ce qui concerne les rubriques 1 bis, 2, 3, 5, 8 et 9 de l'annexe VII, partie C;

- b) l'article 8 ne s'applique qu'en ce qui concerne les obligations applicables à ces catégories de véhicules;
- c) l'article 9, s'il est applicable à ces catégories de véhicules, ne s'applique qu'en ce qui concerne les paragraphes 5 à 7 de l'annexe IV, partie A;
- d) l'article 16, point b), ne s'applique pas;
- e) l'article 27 s'applique à l'exception du paragraphe 2, point e);
- f) l'article 30 ne s'applique qu'en ce qui concerne les rubriques 1 bis, 1 ter 2, 3, 5, 8 et 9 de l'annexe VII, partie C;
- g) les articles 46 à 49 ne s'appliquent qu'en ce qui concerne l'établissement de rapports et 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 [...] qui constitue un déchet selon [...] l'annexe I;
 - 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 réutilisés 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 et qui peut fonctionner comme un élément structural principal de produits finaux, à l'exception des polymères naturels qui n'ont pas été chimiquement modifiés;
- 10) "matières premières critiques": les matières premières critiques [...] **au sens de** l'article [...] **4** [...], **paragraphe 1**, du règlement (UE) [...] 2024/1252;
- 11) "déchets post-consommation": les déchets issus des produits qui ont été mis sur le marché ou fournis en vue de leur distribution, de leur consommation ou de leur utilisation dans un pays tiers dans le cadre d'une activité commerciale, à titre onéreux ou gratuit;
- 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) 2023/1542 [...];
- 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, le stockage 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 [...] préalablement 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 agr   [...] 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, 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) "matieres premières secondaires": les matieres qui ont été obtenues par des procédés de recyclage et qui peuvent remplacer des matieres premières primaires;
- 26) "propriétaire du véhicule": toute personne physique ou morale détenant le droit de propriété d'un véhicule [...] ou le détenteur du [...] véhicule si le propriétaire ne peut être identifié;
- 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 conformément à l'annexe VII, partie G, point 2;
- 28) "remanufacturation": [...] les actions professionnelles par lesquelles une pièce neuve ou un composant neuf est fabriqué à partir de pièces et de composants qui sont extraits de véhicules [...], et [...] par lesquelles il est effectué au moins une modification [...] ayant une incidence substantielle sur [...] la sécurité, les performances, la destination ou le type de la pièce ou du composant;
- 29) "remise à neuf": les actions effectuées pour préparer, nettoyer, tester, entretenir et, si nécessaire, réparer une pièce ou un composant qui est extrait de véhicules [...] afin de rétablir [...] ses performances ou ses fonctionnalités [...] dans le respect de l'utilisation prévue et de la fourchette de performances initialement définies lors de la phase de conception [...] au moment de la mise sur le marché de la pièce ou du composant;
- 30) [...] ⁴⁶ [...]
- 31) [...] ⁴⁷ [...]
- 32) "déchets non inertes": les déchets qui ne remplissent pas les conditions de la définition de "déchets inertes"   tablie à l'article 2, point e), de la directive 1999/31/CE du Conseil⁴⁸;

⁴⁶ [...]

⁴⁷ [...]

⁴⁸ 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).

- 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 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, la réutilisation, le remanufacturage et la remise à neuf de pièces et composants de véhicules;
- 36) "véhicule conforme aux exigences de contrôle technique": un véhicule conforme aux exigences de contrôle technique conformément à l'article 5, paragraphe 1, points a) et b), à l'article 5, paragraphe 4, et à l'article 8 de la directive 2014/45/UE;
- 37) "perte économique totale": une perte ou un dommage au véhicule de telle ampleur que le coût de réparation est supérieur à sa valeur marchande ou à la valeur pour laquelle il était assuré;
- 38) "perte technique totale": un dommage grave ou une destruction complète du véhicule, à la suite de quoi le véhicule ne peut pas être réparé;
- 39) "point de collecte": un opérateur économique autre qu'une installation de traitement agréée qui stocke temporairement les véhicules hors d'usage et prépare le transfert des véhicules hors d'usage collectés vers des installations de traitement agréées en vue de leur traitement.
- 40) "plastique biosourcé": un plastique fabriqué à partir de ressources biologiques, telles que les matières premières issues de la biomasse, les déchets organiques ou les sous-produits. Le plastique biosourcé peut être [...] biodégradable ou non.

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 multiétapes", "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;
- 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];
- f) la définition du terme "autorités douanières" établie à l'article 5, point 1), du règlement (UE) n° 952/2013;
- g) la définition du terme "contrats à distance" établie à l'article 2, point 7), de la directive 2011/83/UE;
- h) la définition du terme "plateforme en ligne" établie à l'article 3, point i), du règlement (UE) 2022/2065;
- i) la définition du terme "consommateur" établie à l'article 2, point 2, de la directive (UE) 2019/771;
- j) la définition du terme "petit constructeur" établie à l'article 3, point 48, du règlement (UE) 2024/1257.

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 et commence à s'appliquer, 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 [...] 24 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 [...] les restrictions énoncées aux annexes I et II du règlement (UE) 2019/1021 et dans le règlement (UE) 2023/1542, le présent règlement précise le régime concernant les substances présentes dans les véhicules.[...]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, ni aucune nouvelle pièce ou aucun nouveau composant mis sur le marché pour un tel véhicule, ne contient de plomb, de mercure, de cadmium ou de chrome hexavalent.
- 2 bis. Au plus tard le [*insérer une date au plus tard 24 mois après l'adoption du présent règlement*], la Commission élabore un rapport sur la présence de substances préoccupantes dans les véhicules, afin d'établir dans quelle mesure elles ont une incidence négative sur la réutilisation et le recyclage des matériaux ou des conséquences sur la sécurité chimique. La Commission est assistée par l'Agence européenne des produits chimiques pour ce qui est des aspects liés à la sécurité chimique. Le rapport ne traite pas des substances préoccupantes dans les pièces et composants de véhicules pour lesquels une identification ou une évaluation est déjà requise par d'autres actes législatifs de l'Union.

La Commission transmet ce rapport, détaillant ses conclusions, au Parlement européen et au Conseil et envisage des mesures de suivi appropriées, y compris:

- i) l'établissement de restrictions applicables aux substances préoccupantes qui ont une incidence négative sur la réutilisation et le recyclage des matériaux contenus dans les véhicules dans lesquels elles sont présentes, au moyen d'actes délégués établis conformément à l'article 5, paragraphe 2 ter;
- ii) l'introduction d'exigences en matière d'information dans le cadre du passeport numérique de circularité des véhicules visé à l'article 13;
- iii) le recours aux procédures visées à l'article 68, paragraphes 1 et 2, du règlement (CE) n° 1907/2006 pour adopter de nouvelles restrictions.

Si un État membre estime qu'une substance a une incidence négative sur la réutilisation et le recyclage des matériaux contenus dans un véhicule dans lequel elle est présente, il en informe la Commission ainsi que, pour les aspects relatifs à la sécurité chimique, l'Agence européenne des produits chimiques au plus tard le [insérer date] et, le cas échéant, renvoie aux évaluations des risques pertinentes ou à d'autres données pertinentes.

2 ter. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués en conformité avec l'article 50 afin de compléter le présent règlement en établissant des restrictions concernant la présence de substances préoccupantes qui ont une incidence négative sur la réutilisation et le recyclage des matériaux contenus dans les véhicules et dans leurs pièces et composants, pour des motifs qui n'ont pas principalement trait à la sécurité chimique.

3. Par dérogation au paragraphe 2, des types de véhicules ou des pièces et composants mis sur le marché pour ces 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.

Les paragraphes 2 et 3 ne s'appliquent pas aux batteries incorporées dans des véhicules auxquelles s'applique le règlement (UE) 2023/1542.

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.

Lorsqu'elle adopte un acte délégué conformément au présent paragraphe, la Commission 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.

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 dénommée "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 les États membres et 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 États membres et des parties intéressées.
7. Au plus tard neuf mois après la présentation du rapport visé au paragraphe [...] 5 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. [...]

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 15 % 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, dans le type de véhicule concerné, des plastiques recyclés à partir de véhicules hors d'usage [...] ou de déchets, tel que mentionné à l'article 23, paragraphe 2, point c), du présent règlement.

Le poids du plastique contenu dans chaque véhicule et le poids de plastique recyclé visé au premier alinéa excluent les élastomères, les thermodurcissables autres que les mousses de polyuréthane utilisées pour le rembourrage et les plastiques qui contiennent des substances régies par l'article 7 du règlement (UE) 2019/1021, ou sont contaminés par de telles substances, lorsque les seuils indiqués à l'annexe IV dudit règlement sont dépassés.

1 bis. 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 96 mois après la date d'entrée en vigueur du présent règlement] conformément au règlement (UE) 2018/858 contient au minimum 20 % 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, dans le type de véhicule concerné, des plastiques recyclés à partir de véhicules hors d'usage ou de déchets, tel que mentionné à l'article 23, paragraphe 2, point c), du présent règlement.

1 ter. 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 120 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, dans le type de véhicule concerné, des plastiques recyclés à partir de véhicules hors d'usage ou de déchets, tel que mentionné à l'article 23, paragraphe 2, point c), du présent règlement.

1 quater. Aux fins du présent article, le contenu recyclé est issu de la valorisation de déchets post-consommation, qui ont été recyclés:

a) dans une installation située dans l'Union, qui satisfait aux exigences en matière de protection de la santé humaine, du climat et de l'environnement au titre du droit de l'Union;
ou

b) dans une installation située dans un pays tiers; [...] **à compter du [48 mois après la date d'entrée en vigueur du présent règlement], une telle installation doit satisfaire [...]** aux exigences en matière de protection de la santé humaine, du climat et de l'environnement équivalentes à celles prévues dans le droit de l'Union[...]; **au plus tard le [24 mois après la date d'entrée en vigueur du présent règlement], la Commission évalue de manière plus approfondie l'impact attendu sur le commerce mondial, ainsi que sur les secteurs du recyclage et de l'automobile de l'UE, et rend compte de son évaluation au Conseil et au Parlement européen.**

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 [...] d'établir [...] la méthode de calcul et de vérification, aux fins des paragraphes 1, 1 bis, 1 ter et 1 quater, du présent article, de la part de plastiques issus de la valorisation de déchets post-consommation et de véhicules hors d'usage [...] qui est présente et incorporée dans le type de véhicule. La méthode de vérification comporte une obligation faite aux constructeurs de veiller à ce que chaque installation produisant du matériau à contenu recyclé qu'ils utilisent fasse l'objet d'un audit, réalisé par une entité tierce indépendante, au moins tous les cinq ans. Ces audits vérifient que les conditions prévues aux paragraphes 1, 1 bis, 1 ter et 1 quater, sont satisfaites et, à cet égard, respectent les exigences et critères établis à l'annexe XIII. Pour les matériaux recyclés dans des pays tiers, cette exigence en matière d'audit ainsi que les exigences et critères énoncés à l'annexe XIII s'appliquent à partir du [48 mois après la date d'entrée en vigueur du présent règlement]. Dans le cadre de leurs obligations générales au titre de l'article 8, paragraphe 2, les constructeurs doivent tenir à disposition, conserver et transmettre aux autorités compétentes en matière de réception par type les documents, y compris les rapports d'audit, attestant du respect de ces conditions, exigences et critères par les installations.

2 bis. Lorsque le manque de disponibilité ou le prix excessif de certaines matières plastiques recyclées rend excessivement difficile le respect des pourcentages minimaux de contenu recyclé figurant aux paragraphes 1, 1 bis, 1 ter et 1 quater du présent article, la Commission est habilitée à adopter un acte délégué conformément à l'article 50 afin de compléter [...] ces paragraphes en établissant des dérogations temporaires aux objectifs relatifs à la teneur en matières plastiques recyclées.

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.

[...]

[...]

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, de nickel, de cobalt ou de bore recyclés à partir de déchets post-consommation et incorporés dans des aimants permanents [...].

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, de nickel, de cobalt 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.

5. Au plus tard [...] trente mois après l'entrée en vigueur du présent règlement [...] la Commission [...] adopte un acte d'exécution établissant la méthode de calcul et de vérification de la part de matériaux recyclés visée aux paragraphes 3 et 4 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, du règlement (UE) 168/2013 et du présent règlement.
2. Aux fins de la réception [...] par type des types de 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 ou à l'article 27 du règlement (UE) 168/2013, le cas échéant; et
 - b) la présente à l'autorité compétente en matière de réception par type conformément à l'article 23 du règlement (UE) 2018/858 ou à l'article 26 du règlement (UE) 168/2013, le cas échéant.
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 ou à l'article 26 du règlement (UE) 168/2013, le cas échéant.
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 ou à l'article 27, paragraphe 1, du règlement (UE) 168/2013, le cas échéant, en même temps que la demande de réception par type. [...].

Article 9

Stratégie de circularité

1. Pour chaque catégorie de véhicule dans laquelle un constructeur a produit des véhicules réceptionnés 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 et applique une stratégie de circularité afin de mettre à disposition son plan global de circularité pour les cinq prochaines années. En ce qui concerne les points 3 et 4 de la partie A de l'annexe IV, la stratégie doit inclure des informations spécifiques au type de véhicule concerné.
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 à la catégorie de véhicules concernée 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 première réception par type pour [...] un véhicule [...] de la catégorie concernée.
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 un véhicule de la catégorie concernée, 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 12 mois après [...]] l'adoption de l'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 types de véhicules, tel que mentionné à l'article 6, paragraphe [...] 5] conformément au règlement (UE) 2018/858, la part respective:
 - a) de néodyme, de dysprosium, de praséodyme, de terbium, de samarium, de nickel, de cobalt 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:
 - ([...]/[...]/ 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 28, paragraphe 1, point b), du règlement (UE) 2024/1252 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. D'ici le 24 mai 2029, [...] les constructeurs veillent à ce que les pièces et composants de véhicules contenant des aimants permanents portent une étiquette visible, clairement lisible et indélébile indiquant les informations [...] conformément à l'article 28 du règlement (UE) 2024/1252 [...].
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 numérique de circularité des véhicules

1. À partir du [OP: veuillez insérer une date correspondant au premier jour du mois suivant une période de [...] 72 mois après l'entrée en vigueur du présent règlement], chaque véhicule mis sur le marché dispose d'un passeport numérique 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, en particulier les passeports visés à l'article 77 du règlement (UE) 2023/1542 et à l'article 3, point 68, du règlement (UE) 2024/1257.

Le passeport numérique de circularité des véhicules est aligné, s'il y a lieu, sur les exigences énoncées dans le règlement (UE) 2024/1781 du Parlement européen et du Conseil du 13 juin 2024 établissant un cadre pour la fixation d'exigences en matière d'écoconception pour des produits durables, en particulier ses articles 11 à 13.

2. Le passeport numérique de circularité d'un véhicule mis sur le marché est accessible gratuitement et contient:
 - a) les informations visées à l'article 11 du présent règlement, sous forme numérique [...][...];
 - b) des informations sur les pièces du véhicule contenant du plomb, du mercure, du cadmium ou du chrome hexavalent visées dans la dérogation prévue à l'article 5, paragraphe 3; [...]
 - b bis) une déclaration relative à la part du contenu recyclé du plastique et des matériaux énumérés à l'article 10, paragraphe 1, points a) à d);
 - b ter) la stratégie de circularité pour le type de véhicule concerné; [...][...]
 - b quater) une référence au catalogue des pièces de rechange pour le type de véhicule concerné, y compris l'emplacement des pièces individuelles dans le véhicule.
3. Le constructeur qui met le véhicule sur le marché veille à ce que les informations contenues dans le passeport numérique de circularité du véhicule soient exactes, complètes et à jour.

3 bis. [...]
4. Toutes les informations figurant dans le passeport numérique 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 numérique de circularité d'un véhicule qui est devenu un véhicule hors d'usage cesse d'exister au plus tôt [...] 12 mois après la délivrance du certificat de destruction de ce véhicule hors d'usage.
6. Au plus tard le [48 mois après l'entrée en vigueur du règlement], [...] la Commission adopte des actes d'exécution fixant des règles concernant ce qui suit:
- a) la manière d'accéder au passeport numérique 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 numérique de circularité du véhicule, y compris les règles concernant:
 - i) l'alignement et l'interopérabilité du passeport numérique de circularité des véhicules avec d'autres passeports et certificats requis par la législation de l'Union, visés au paragraphe 1 du présent article;
 - ii) le stockage et le traitement des informations figurant dans le passeport numérique de circularité du véhicule;
 - iii) la disponibilité du passeport numérique 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 numérique 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 numérique 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 [...] 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 opérateurs économiques, les producteurs et les organisations compétentes en matière de responsabilité des producteurs, des obligations qui leur incombent en vertu des articles 15 à [...] 37 et de l'annexe I.
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 [...] 19;
 - b) l'autorisation des producteurs et des organisations compétentes en matière de responsabilité des producteurs conformément à l'article [...] 18;
 - 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 [...] 19, 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 12 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 [...] 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. Les États membres peuvent prévoir, d'une manière générale, que les installations de traitement sont compétentes pour délivrer le certificat de destruction visé à l'article 25.
- 3 bis. Les producteurs ou, lorsqu'elles sont désignées conformément à l'article 17, paragraphe 1, les organisations compétentes en matière de responsabilité des producteurs peuvent conclure des contrats avec des installations de traitement agréées aux fins de l'exécution de leurs obligations en matière de responsabilité des producteurs. Ces contrats sont équitables, transparents et non discriminatoires et peuvent être fondés sur un modèle établi par l'État membre.

4. [...] Les États membres veillent 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, afin de garantir que toutes les autorités compétentes pour cette procédure adoptent une approche intégrée efficace.
5. La Commission est habilitée à adopter un acte d'exécution établissant des exigences détaillées applicables aux contrats visés au paragraphe 3 bis, en vue de garantir des modalités et conditions équitables, transparentes et non discriminatoires. Cet acte d'exécution est adopté en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 51, paragraphe 2.

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 de responsabilité élargie des producteurs 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.

Dans les régions ultrapériphériques, les États membres peuvent adapter les obligations des producteurs afin de garantir un service et de couvrir les coûts de gestion des véhicules hors d'usage eu égard aux caractéristiques de ces régions.

Outre les informations visées à l'article 8 bis, paragraphe 3, point e), de la directive 2008/98/CE, les producteurs publient sur leurs sites web, 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.

Article [...] 17

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 [...] 18 la tâche d'exécuter ces obligations en leur nom.

Les États membres peuvent adopter des mesures pour exiger des producteurs qu'ils confient à une organisation compétente en matière de responsabilité des producteurs l'exécution de leurs obligations en matière de responsabilité élargie, visées à l'article 16.

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 [...] agréés 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 , [...] 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 [...] un dialogue régulier entre les parties prenantes conformément à l'article 8 *bis*, paragraphe 6, de la directive 2008/98/CE.

Article [...] 18

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.

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, ne peut être agréé que s'il détient une autorisation de l'autorité compétente conformément au présent article. Cela est sans préjudice de la possibilité de combiner la procédure d'enregistrement prévue à l'article 19 et la procédure d'autorisation prévue au présent article en une procédure unique.

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 communique 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.

Enregistrement [...]

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 et, s'ils sont disponibles, vers les sites web nationaux contenant les informations relatives à la procédure d'enregistrement, afin de faciliter, dans tous les États membres, l'enregistrement des producteurs ou des mandataires [...] agréés pour le régime de responsabilité élargie des producteurs.

Au plus tard le [OP: veuillez insérer la date correspondant à trente mois après l'entrée en vigueur du présent [...] règlement], la Commission crée un site web contenant les liens vers tous les registres nationaux afin de faciliter l'enregistrement des producteurs dans tous les États membres et, s'il y a lieu, vers les sites web nationaux contenant les informations relatives à la procédure d'enregistrement.

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 [...] agréés 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 [...] 18.

5. Lorsqu'un producteur a désigné une organisation compétente en matière de responsabilité des producteurs conformément à l'article [...] 17, 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 [...] agrée pour le régime de responsabilité élargie des producteurs.

Dans le cas où plus d'un producteur est représenté par un même mandataire agréé dans un État membre, ce mandataire agréé fournit séparément le nom et les coordonnées de chaque producteur représenté.

7. Les États membres peuvent décider que la procédure d'enregistrement prévue au présent article et la procédure d'autorisation prévue à l'article [...] 18 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 ainsi qu'à l'article 18, paragraphe 1.
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 [...] agréé 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 [...] agréé 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 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 de leur transport ultérieur du point de collecte à l'installation de traitement agréée qui a délivré le certificat de destruction, ainsi que les coûts de traitement des véhicules hors d'usage qui sont nécessaires pour satisfaire aux exigences énoncées aux articles 27 à [...] 31, 34 et [...] 36, pour autant que, en vertu de l'article 8 bis, paragraphe 4, points a) à c) de la directive 2008/98/CE, ils tiennent compte des 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.

Pour les véhicules relevant du champ d'application de la directive 2000/53/CE mis sur le marché avant l'entrée en vigueur du présent règlement et par dérogation au premier alinéa, point a), ainsi qu'au paragraphe 1 bis du présent article, dans les États membres où, conformément à l'article 5, paragraphe 4, deuxième alinéa, de la directive 2000/53/CE, les producteurs n'étaient pas tenus de supporter la totalité des coûts, mais seulement une partie significative de ces coûts, les contributions financières que le producteur de ces véhicules doit verser correspondent à un niveau représentant une partie significative des coûts qui y sont visés.

- 1 bis. Les contributions financières versées par les producteurs qui mettent le véhicule sur le marché couvrent également les coûts visés au paragraphe 1, point a), liés aux véhicules pour lesquels le producteur ne peut être identifié ou a cessé d'exister dans l'État membre où le véhicule est devenu un VHU, proportionnellement à leur part de marché respective.
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 garantie financière ou d'une assurance équivalente.

5. Sans préjudice des articles 107 et 108 du TFUE, dans le cas d'une organisation compétente en matière de responsabilité des producteurs gérée par l'État, cette garantie peut revêtir la forme d'un fonds public qui est financé par des contributions à la charge des producteurs et dont l'État membre qui gère l'organisation est solidairement responsable.
6. Le constructeur du véhicule de base est considéré comme le producteur et peut recueillir les contributions au pro rata des fabricants correspondant à des étapes ultérieures de la réception par type.

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 au moins 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 [...] un acte d'exécution en conformité avec l'article [...] 51, paragraphe 2, afin de fixer des règles détaillées sur la manière dont les critères prévus au paragraphe 1 doivent être appliqués. Cet acte d'exécution est adopté en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 51, paragraphe 2.

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, et qu'aucun producteur ne peut être identifié sur le territoire de l'État membre où ce véhicule est devenu un véhicule hors d'usage, le producteur [...] qui a mis ce véhicule sur le marché ou, lorsqu'elle a été désignée conformément à l'article [...] 17, l'organisation compétente en matière de responsabilité des producteurs visée au paragraphe 2 du présent article, veille à ce que les coûts [...] 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 qui met un véhicule sur le marché ou, lorsqu'elle a été désignée conformément à l'article [...] 17, une organisation compétente en matière de responsabilité des producteurs dans l'État membre où le producteur a mis ce véhicule sur le marché:

- a) désigne, par un mandat écrit, un mandataire [...] agréé 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.

2 bis. Les États membres peuvent demander aux propriétaires de véhicules de payer une redevance administrative pour les véhicules d'occasion ou les véhicules pour lesquels aucun producteur ne peut être identifié, qui sont immatriculés dans cet État membre pour la première fois, afin de couvrir les coûts des opérations de gestion des déchets visées à l'article 20, paragraphe 1. La redevance administrative n'excède pas la contribution financière visée à l'article 20, paragraphe 1.

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 [...] 17, 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 [...] 17, 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, et compte tenu des informations communiquées par les États membres dans le cadre des activités de coopération et de contrôle visées aux paragraphes 2 et 3, 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 [...] 17, les organisations compétentes en matière de responsabilité des producteurs mettent en place des systèmes de collecte [...] pour tous les véhicules [...] qu'ils ont mis à disposition sur le marché pour la première fois sur le territoire d'un État membre et qui sont devenus des véhicules hors d'usage, 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 [...] 17, 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 [...] 17, 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) [...] se voient proposer des installations de traitement agréées ou des points de collecte disponibles en suffisance, [...] 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) [...] font en sorte que puissent être acceptés à titre gratuit tous les véhicules hors d'usage aux points de collecte ou aux installations de traitement agréées, conformément à l'article 24, paragraphe 2.

3. Les producteurs ou, lorsqu'elles sont désignées conformément à l'article [...] 17, les organisations compétentes en matière de responsabilité des producteurs publient et mettent régulièrement à jour la liste des points de collecte et des installations de traitement agréées sur leur site internet et 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. Les États membres peuvent exiger que les campagnes éducatives soient coordonnées au sein de l'État membre, en collaboration avec les producteurs ou, lorsqu'elles sont désignées conformément à l'article 17, les organisations compétentes en matière de responsabilité des producteurs et les autorités compétentes.
4. Les États membres peuvent autoriser les [...] points de collecte autres que les installations de traitement agréées [...] à collecter les véhicules hors d'usage.

[...]

Les points de collecte obtiennent une autorisation de l'autorité compétente conformément à l'article 23 de la directive 2008/98/CE et respectent les conditions fixées dans cette autorisation.

Afin de délivrer une autorisation, l'autorité compétente vérifie que cet établissement ou cette entreprise dispose de la capacité nécessaire pour s'acquitter des obligations qui suivent:

- a) [...] collecter les véhicules hors d'usage et les stocker temporairement conformément à l'annexe VII, partie A;
- b) [...] préparer le transfert des véhicules hors d'usage collectés vers des installations de traitement agréées en prévenant les fuites accidentelles de fluides et l'accès non autorisé au point de collecte;
- b bis) organiser le transport vers une installation de traitement agréée lorsque huit véhicules hors d'usage ou plus sont stockés simultanément au point de collecte; et
- c) garantir que tous les véhicules hors d'usage collectés sont transférés vers une installation de traitement agréée dans un délai d'un [...] mois à compter de la réception du véhicule hors d'usage. [...]

[...] [...]

5. Les points de collecte [...] 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 [...]

1. Le propriétaire du véhicule et tout opérateur économique agissant en son nom, d'un véhicule qui devient un véhicule hors d'usage le remettent dans les meilleurs délais à une installation de traitement agréée ou à un point de collecte. [...]
2. La remise d'un véhicule hors d'usage, y compris les pièces de rechange ou de remplacement à la suite d'une réparation ou de l'entretien du véhicule, [...] 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 [...], ou contient des déchets qui ont été ajoutés au véhicule hors d'usage.

Aux fins du présent article, les pièces essentielles sont les suivantes:

- a) moteurs à entraînement électrique, y compris leurs boîtiers et leurs organes de commande, câblage et autres pièces, composants et matériaux associés;
- b) batteries de véhicules électriques telles que définies à l'article 3, point 14, du règlement (UE) 2023/1542;
- c) moteurs;
- d) convertisseurs catalytiques;
- e) boîtes de vitesses;
- f) carrosserie.

Dans le cas où la batterie du véhicule électrique est manquante, la remise du véhicule hors d'usage reste gratuite si le dernier propriétaire du véhicule fournit des documents prouvant que la batterie a été manipulée par un opérateur professionnel conformément au règlement (UE) 2023/1542.

3. Les exigences énoncées au paragraphe 2 ne s'appliquent pas aux véhicules qui ont été déclarés comme pertes techniques totales par les compagnies d'assurance.

Article 25

Certificat de destruction

1. Les installations de traitement agréées délivrent au dernier propriétaire du véhicule [...] un certificat de destruction [...] lors de la remise du véhicule hors d'usage [...] à l'installation de traitement agréée. Le certificat de destruction [...] est délivré conformément au modèle figurant à l'annexe IX. Cette obligation ne s'applique pas aux véhicules de la catégorie L qui ne sont pas soumis à l'immatriculation dans l'État membre concerné.
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. L'installation de traitement agréée fournit une copie de la notification électronique au dernier propriétaire du véhicule et à tout opérateur économique agissant au nom du propriétaire du véhicule.
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 [...] autorités compétentes [...] désignées par l'État membre dans lequel le certificat de destruction a été délivré informent les autorités [...] compétentes [...] désignées par l'État membre dans lequel le véhicule est immatriculé qu'un certificat de destruction a été délivré pour le véhicule en question.
4. Les [...] services d'immatriculation compétents 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

[...] [...] [...] [...]

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. [...]
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 [...], conformément aux articles 30 et 31;

- d) traitent tous les véhicules hors d'usage et leurs pièces, composants et matériaux conformément aux articles 28, 29, 30, 31, 32, 35 et 36 et à l'annexe VII du présent règlement, à la hiérarchie des déchets et aux exigences générales énoncées à l'article 4 de la directive 2008/98/CE [...];
- e) veillent à ce que tout traitement des véhicules hors d'usage visé au paragraphe 2 permette d'atteindre les objectifs de l'article 34 et appliqué, le cas échéant, les meilleures techniques disponibles, telles qu'elles sont définies à l'article 3, paragraphe 10, de la directive 2010/75/UE.

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 de toutes les opérations de traitement effectuées visées aux points a) à e) 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 dans le domaine des technologies de traitement, y compris:

- a) l'ajout, la suppression, la révision des pièces et des composants énumérés à l'annexe VII, partie C;
- b) la révision des valeurs cibles pour les fractions d'extrait énumérées à l'annexe VII, partie G, point 2;
- c) l'étoffement de la liste des types d'alliages d'aluminium énumérés à l'annexe VII, partie G, point 2 b);
- d) l'ajout des exigences de qualité afin d'améliorer la séparation des plastiques recyclables et les valeurs cibles pour les technologies de recyclage ultérieur applicables à l'annexe VII, partie G, point 2 [...].

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 effectuant des opérations de broyage demandent que les véhicules hors d'usage qui leur sont remis en vue de leur broyage, ou les grandes pièces et grands composants structurels du châssis ou de la carrosserie des véhicules hors d'usage des catégories N₂, N₃, M₂, M₃ et O qui leur sont remis pour broyage ou découpage, soient [...]:
 - a) [...] dépollués conformément à l'article 29 et leurs pièces et composants extraits conformément à l'article 30; et
 - b) accompagnés d'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 effectuent des opérations de broyage et reçoivent des véhicules hors d'usage non conformes aux exigences énoncées au paragraphe 1:
 - a) signalent la non-conformité à l'autorité compétente, y compris le nom et les coordonnées de la personne physique ou morale qui a remis le véhicule hors d'usage à l'installation de traitement agréée ou à tout autre opérateur de gestion des déchets pour broyage;
 - 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 ou jusqu'à ce que les mesures nécessaires pour traiter le véhicule hors d'usage conformément aux articles 29 et 30 et délivrer un certificat de destruction conformément à l'article 25 aient été prises.
3. Les installations de traitement agréées et les opérateurs de gestion des déchets qui procèdent au broyage de véhicules hors d'usage ne broient les véhicules hors d'usage, leurs pièces, composants et matériaux avec [...] les autres déchets que si les critères et valeurs limites fixés à l'annexe VII, partie G, points 1) et 2), sont respectés.

Article 29

Dépollution des véhicules hors d'usage

1. [...] Dans les trente jours qui suivent 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) 2023/1542.
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, et communique ces informations pour chaque année civile à l'autorité compétente de l'État membre dans lequel les véhicules hors d'usage ont été collectés, dans un délai de six mois à compter de la fin de l'année civile et dans un format fixé par l'autorité compétente de l'État membre.

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 ou le compactage, après l'achèvement des opérations de dépollution visées à l'article 29, d'une manière non destructive pour les pièces et composants ayant un potentiel de réutilisation, de remanufacturation ou de remise à neuf conformément à l'article 31.

Les installations de traitement agréées veillent à ce que les pièces et composants extraits visés au premier alinéa qui ne présentent pas de potentiel de réutilisation, de remanufacturation ou de remise à neuf soient envoyés pour recyclage conformément aux exigences de traitement indiquées à l'annexe VII, partie F.

2. [...] Il n'est pas obligatoire d'extraire les pièces ou composants ne pouvant pas être réutilisés, remanufacturés ou remis à neuf avant broyage si une installation de traitement agréée démontre que les technologies post-broyeur [...] séparent les matériaux des pièces et composants [...] désignés dans la deuxième colonne de la partie C de l'annexe VII [...] aussi efficacement que les processus de démontage manuel ou de désassemblage semi-automatisé et que les critères et valeurs limites de l'annexe VII, partie G, points 1) et 2), sont respectés.

Aux fins du premier alinéa, l'installation de traitement agréée fournit les informations énumérées à l'annexe VII, partie G, point 3.

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. Les installations de traitement agréées évaluent [...] toutes les pièces et tous les composants qui ont été extraits d'un véhicule hors d'usage conformément à l'article 30, paragraphe 1, [...] 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 remanufacturage ou d'une remise à neuf, conformément à l'annexe VII, partie D, point 1 b);
 - c) recyclage; ou
 - d) d'autres opérations de traitement, compte tenu des exigences spécifiques en matière de traitement énoncées à l'annexe VII, partie F.

[...]

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.

[...]

2. [...] Les installations de traitement agréées:
 - [...] a) étiquettent [...] les pièces et composants extraits en état d'être réutilisés, remanufacturés ou remis à neuf conformément à l'annexe VII, partie D, point 2;

[...] [...]

- b) assurent une protection appropriée contre les dommages pendant le transport, le chargement et le déchargement des pièces et des composants;
- c) fournissent une copie de la facture ou du contrat relatif au transfert des pièces ou des composants en vue de leur réutilisation, de leur remanufacturation ou de leur remise à neuf.

- 3. Les pièces et composants énumérés à l'annexe VII, partie E, ne peuvent être réutilisés que si l'évaluation technique réalisée confirme que l'utilisation de ces pièces et composants est conforme aux exigences applicables aux véhicules énoncées dans le règlement (UE) 2018/858. Ces pièces de rechange ne peuvent être transférées à un autre opérateur économique en vue de leur réutilisation que si elles doivent être installées par un opérateur de réparation et d'entretien qualifié.
- 4. Les pièces et composants dont l'évaluation a montré qu'ils sont en état d'être réutilisés, remanufacturés ou remis à neuf ne sont pas considérés comme des déchets. Les installations de traitement agréées communiquent aux autorités nationales compétentes, sur demande, les documents confirmant l'évaluation effectuée, y compris lorsque les pièces et composants sont transportés à des fins de réutilisation, de remanufacturation ou de remise à neuf.
- 5. Les dispositions du paragraphe 4 ne s'appliquent pas aux batteries extraites d'un véhicule hors d'usage auxquelles s'applique le règlement (CE) n° 2023/1542.

Article 32

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

- 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], tout [...] opérateur économique [...] qui vend des pièces ou composants de rechange usagés, remanufacturés ou remis à neuf [...]
 - [...] veille à ce que ces pièces et composants [...] portent l'étiquetage prévu à l'article 31, paragraphe 2, point a);
 - [...].

2. En cas de vente aux consommateurs de pièces et composants usagés, remanufacturés et remis à neuf, les opérateurs économiques veillent à ce que ces pièces et composants puissent conserver leurs fonctions et leurs performances requises dans le cadre d'une utilisation normale et soient conformes aux autres exigences applicables aux biens vendus conformément à la directive (UE) 2019/771.
3. Ces exigences s'appliquent quelle que soit la technique de négociation utilisée, y compris au moyen de plateformes en ligne telles que définies à l'article 3, point i), du règlement (UE) n° 2022/2065.

Article 33

Réutilisation, remanufacturage 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 remanufacturage 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 [...].

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 [...] adoptent les mesures nécessaires pour que les producteurs ou, lorsqu'elles sont désignées conformément à l'article [...] [...] 17, les organisations compétentes en matière de responsabilité des producteurs atteignent les objectifs suivants [...] que les opérateurs de gestion des déchets doivent réaliser:
- 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 adoptent les mesures nécessaires à destination des producteurs ou, lorsqu'elles sont désignées conformément à l'article [...] 17, des organisations compétentes en matière de responsabilité des producteurs, afin de veiller à ce que les opérateurs de gestion des déchets atteignent un objectif annuel de recyclage des plastiques d'au moins 30 % du poids total moyen des plastiques des véhicules hors d'usage [...].
- [...] Le poids du plastique recyclé et le poids total des plastiques visés au premier alinéa excluent les élastomères, les thermodurcissables autres que les mousses de polyuréthane utilisées pour le rembourrage et les plastiques qui contiennent des substances [...] visées à l'article 7 du règlement (UE) 2019/1021, ou sont contaminés par de telles substances, lorsque les seuils indiqués à l'annexe IV dudit règlement sont dépassés. [...]

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 lourdes et légères du broyeur de [...] véhicules hors d'usage **qui subsistent après traitement et** contiennent des déchets non inertes [...] ne sont pas acceptées dans une décharge si elles dépassent les valeurs limites fixées à l'annexe VII, partie G, points 2 c) et d).

Article 36

Transfert des véhicules hors d'usage

1. Le traitement des véhicules hors d'usage peut être entrepris en dehors de l'État membre concerné ou en dehors de l'Union, à condition que le transfert des véhicules hors d'usage ou des déchets produits au cours de leur traitement soit conforme au règlement [...] (UE) 2024/1157.

1 bis. Afin de distinguer les véhicules d'occasion des véhicules hors d'usage, les autorités compétentes des États membres peuvent contrôler les transferts de véhicules d'occasion soupçonnés d'être des véhicules hors d'usage pour s'assurer qu'ils sont conformes aux exigences énoncées à l'article 37 et à l'annexe I et ainsi, contrôler ces transferts.

Lorsque les autorités compétentes d'un État membre établissent qu'un transfert prévu d'un véhicule d'occasion implique un ou plusieurs véhicules hors d'usage, les coûts des analyses, des inspections et du stockage appropriés des véhicules suspectés d'être des véhicules hors d'usage peuvent être imputés aux personnes qui organisent le transfert.

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

DISTINCTION ENTRE LES VÉHICULES D'OCCASION ET LES VÉHICULES HORS D'USAGE [...]

SECTION 1[...]

[...]Article 37

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

1. Aux fins du transfert de propriété d'un véhicule d'occasion, le propriétaire du véhicule [...] présente des documents, à toute personne physique ou morale intéressée par l'acquisition de la propriété du véhicule concerné, [...] attestant qu'il [...] ne s'agit pas d'un véhicule hors d'usage. [...] Ces documents consistent en une évaluation conforme à l'annexe I ou en un certificat de contrôle technique valide.

Le premier alinéa ne s'applique pas lorsque la propriété de véhicules conformes aux exigences de contrôle technique est transférée par des personnes physiques qui ne sont pas des opérateurs économiques, pour des ventes autres que celles conclues au moyen de contrats à distance ou de plateformes en ligne.

Lorsque la propriété du véhicule est transférée par un opérateur économique, celui-ci conserve les documents visés au premier alinéa pendant au moins deux ans à compter de la date du transfert de propriété.

2. Aux fins d'un transfert de propriété d'un véhicule qui a été déclaré en tant que perte économique totale, le propriétaire du véhicule fournit, outre les exigences énoncées au paragraphe 1, les documents suivants:
- a) une copie de l'historique des dommages sur la base de l'évaluation de la compagnie d'assurances;
 - b) une estimation des coûts des réparations nécessaires pour remettre le véhicule dans un état technique suffisant pour réussir le contrôle technique conformément à la directive 2014/45/UE.
3. Sans préjudice du paragraphe 1, deuxième alinéa, les exigences énoncées aux paragraphes 1 et 2 s'appliquent quelle que soit la technique de négociation utilisée, y compris au moyen d'enchères réservées aux opérateurs économiques, de contrats à distance ou de plateformes en ligne.
4. Lors de l'évaluation des dommages d'un véhicule endommagé, la compagnie d'assurances ou tout autre expert en automobiles qui procède à l'évaluation en son nom évalue également si le véhicule est un véhicule hors d'usage ou non conformément à l'annexe I.
- Les compagnies d'assurances [...] veillent à ce que les autorités compétentes reçoivent au moins une fois par an une liste:
- a) des numéros d'identification de tous les véhicules déclarés en tant que perte économique totale, y compris une spécification concernant ceux qui sont considérés comme étant des véhicules hors d'usage conformément à l'annexe I;
 - b) des numéros d'identification de tous les véhicules déclarés en tant que perte technique totale.
5. Les autorités compétentes peuvent exiger du propriétaire d'un véhicule, en cas de doute sur le fait qu'un véhicule d'occasion puisse être un véhicule hors d'usage, qu'il présente des documents attestant que le véhicule concerné n'est pas un véhicule hors d'usage. Ces documents consistent en une évaluation conforme à l'annexe I ou en un nouveau certificat de contrôle technique valide.
- 5 bis. Lorsqu'ils adoptent les mesures établissant les exigences administratives et procédurales relatives à l'évaluation conformément à l'annexe I, les États membres peuvent également préciser davantage les critères d'évaluation des coûts des réparations.

6. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 50 du présent règlement pour modifier les critères énumérés à l'annexe I, parties A et B, et à l'annexe I, partie C, section 1, point 1, afin de déterminer si un véhicule d'occasion est un véhicule hors d'usage, à condition que les progrès technologiques dans le domaine de la traçabilité, de la réparabilité et de la sécurité justifient de limiter les cas dans lesquels le véhicule est considéré comme étant un véhicule hors d'usage.

SECTION 2

[...]

[...]CHAPITRE V *BIS*

EXPORTATION DES VÉHICULES D'OCCASION VERS DES PAYS TIERS

Article 37 bis

Autorité compétente

1. Les États membres désignent une ou plusieurs autorités compétentes responsables des obligations découlant du présent chapitre.
2. Au plus tard le [OP: veuillez insérer la date correspondant au dernier jour du mois suivant une période de 12 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 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 le présent [...] chapitre.

2. Le présent [...] chapitre 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:
 - a) s'ils ne sont pas des véhicules hors d'usage [...]; et
 - b) [...] s'ils sont conformes aux exigences de contrôle technique à la date de dépôt de la déclaration d'exportation, à moins qu'ils n'aient été reconnus comme des véhicules présentant un intérêt culturel particulier conformément à l'annexe I, partie C, du présent règlement [...] [...].
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 au paragraphe 3, ou un certificat conformément au point 1, dernier alinéa, de l'annexe I, partie C.

5. Afin de vérifier le respect des dispositions du présent [...] chapitre 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 [...] peuvent échanger des informations et coopérer 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:
- [...] [...]
- 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. [...]

Article 39

Vérification automatisée des informations relatives au statut du véhicule

1. Avant d'accorder la mainlevée d'un véhicule[...] d'occasion en vue de son exportation, les douanes vérifient automatiquement, au moyen des systèmes électroniques visés à l'article 45, paragraphe 4, 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 [...] conforme aux exigences de contrôle technique [...]. **Cette obligation ne s'applique pas aux véhicules qui ont été reconnus comme des véhicules présentant un intérêt culturel particulier conformément à l'annexe I, partie C, du présent règlement.**

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 la [...] personne physique ou morale concernée par l'intermédiaire [...] de leurs 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 [...] dispositions relatives à la gestion des risques et aux contrôles douaniers énoncées dans le règlement (UE) n° 952/2013. Sans préjudice de l'article 39, ces contrôles sont principalement fondés sur une analyse des risques, conformément [...] au 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 [...] systèmes électroniques visés à l'article 45, paragraphe 1, contiennent les informations et les douanes vérifient automatiquement et électroniquement pour déterminer au moyen de l'interconnexion visée à l'article 45, paragraphe 4, [...] 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 du présent [...] chapitre, les autorités douanières suspendent la mainlevée en vue de l'exportation de ce véhicule, [...] en informant immédiatement les autorités compétentes désignées en vertu de l'article 37 bis et transmettent toutes les informations pertinentes nécessaires pour que les autorités compétentes déterminent 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 désignées en vertu de l'article 37 bis 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 désignées en vertu de l'article 37 bis ont informé les autorités douanières de leur accord pour la mainlevée en vue de l'exportation conformément au présent [...] chapitre.
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. [...] Les autorités douanières notifient automatiquement la sortie du véhicule de l'Union au moyen de l'interconnexion visée à l'article 45, paragraphe 4, [...] aux services [...] d'immatriculation des véhicules de l'État membre de la dernière immatriculation [...]. Les services d'immatriculation des véhicules indiquent dans leur registre national des véhicules que le véhicule a été exporté vers le pays tiers.

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 au présent [...] chapitre, 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.
3. Lorsque l'autorité compétente conclut qu'un véhicule d'occasion dont l'immatriculation a été suspendue est un véhicule hors d'usage, le règlement (UE) 2024/1157 s'applique.

Article 44

Coopération entre autorités et échange d'informations

1. Les autorités compétentes des États membres se prêtent mutuellement assistance dans la mise en œuvre du présent [...] chapitre 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 le présent [...] chapitre.

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 au plus tard le [OP: veuillez insérer la date correspondant au dernier jour du mois suivant une période de 24 mois après la date d'entrée en vigueur du présent règlement], 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 ET CONFORMITÉ

Article 45 bis

Obligations pour certaines plateformes en ligne

13. Aux fins du respect de l'article 30, paragraphe 1, points d) et e), du règlement (UE) 2022/2065, les fournisseurs de plateformes en ligne relevant du champ d'application du chapitre III, section 4, dudit règlement, qui permettent aux consommateurs de conclure des contrats à distance avec des producteurs, obtiennent les informations suivantes auprès des producteurs proposant des véhicules à des consommateurs situés dans l'Union, avant de les autoriser à utiliser leurs services:
- a) des informations sur l'enregistrement des producteurs, conformément à l'article 19, dans l'État membre où se trouve le consommateur, et le ou les numéros d'enregistrement du producteur inscrit dans le registre;
 - b) une autocertification par le producteur confirmant qu'il ne propose que des produits ou des services conformes aux règles applicables du droit de l'Union, y compris une autocertification par le producteur confirmant qu'il ne propose que des véhicules pour lesquels les exigences de responsabilité élargie des producteurs visées à l'article 16 du présent règlement sont respectées dans l'État membre où se trouve le consommateur.

Article 46

Inspections

0. Aux fins de la bonne exécution des dispositions du présent règlement, les États membres établissent des stratégies d'inspection visant à détecter les activités illégales dans le domaine de la collecte, et du traitement et de l'exportation de véhicules hors d'usage et de leurs pièces et composants. Ces stratégies prévoient les mesures visées aux paragraphes 1, 2 et 3 du présent article.
1. Aux fins de la bonne exécution des dispositions du présent règlement, les États membres inspectent:
 - a) les installations de traitement agréées;
 - b) [...] les points de collecte;
 - c) d'autres installations et opérateurs économiques susceptibles de participer à la collecte, au traitement et à l'exportation de véhicules hors d'usage, ou vendant des pièces de rechange ou des composants usagés.
2. Le [...] nombre total d'activités illégales présumées et d'entités opérant légalement qui font l'objet d'une inspection chaque année civile correspond à au moins 10 % des opérateurs énumérés au paragraphe 1, points a) et [...]b) [...].
3. Les États membres effectuent également des inspections concernant l'exportation de véhicules d'occasion afin de vérifier le respect des articles 36 et 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 [...]18, 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 [...]27 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. Ces sanctions doivent être effectives, proportionnées et dissuasives. Les États membres informent la Commission, sans retard, du régime ainsi déterminé et des mesures ainsi prises, de même que, sans retard, de 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) le poids total [...] et, le cas échéant, la quantité 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 remanufacturation 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, y compris les cas de broyage combiné de véhicules hors d'usage avec d'autres déchets visés à l'article 28 et à l'annexe VII, partie G, point 1.
 - 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 au plus tard le [OP: veuillez insérer la date correspondant au dernier jour du mois suivant une période de 30 mois après la date d'entrée en vigueur du présent règlement] 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 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, paragraphes 2 ter et 4, à l'article 6, paragraphes 2 ter, 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 22, paragraphe 4, à l'article 27, paragraphe 4 [...], [à l'article 37, paragraphe 6] [...], [...] à l'article 40, paragraphe 3, et à l'article 55, paragraphe 2 bis, 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, paragraphes 2 ter et 4, à l'article 6, paragraphes 2 ter, 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 22, paragraphe 4, à l'article 27, paragraphe 4 [...], [à l'article 37, paragraphe 6] [...]₂ [...], à l'article 40, paragraphe 3, et à l'article 55, paragraphe 2 bis peut être révoquée à tout moment par le Parlement européen ou 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 ne porte pas atteinte à 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 au Parlement européen et au Conseil simultanément.
6. Un acte délégué adopté en vertu de l'article 5, paragraphes 2 ter et 4, de l'article 6, paragraphes 2 ter, 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 22, paragraphe 4, de l'article 27, paragraphe 4 [...], [de l'article 37, paragraphe 6] [...]₂ [...], de l'article 40, paragraphe 3, et de l'article 55, paragraphe 2 bis, 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

Comité

1. La Commission est assistée par:
 - a) le comité institué par l'article 39 de la directive 2008/98/CE[...];
 - b) le comité technique pour les véhicules à moteur, lorsque l'acte d'exécution concerne le constructeur;
 - c) le comité du contrôle technique, lorsque l'acte d'exécution concerne la connexion des registres nationaux des véhicules et des registres nationaux du contrôle technique.

[...] Lesdits comités sont [...] des comités 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. Lorsque le comité n'émet aucun avis, la Commission n'adopte pas l'acte d'exécution, et l'article 5, paragraphe 4, troisième alinéa, du règlement (UE) n° 182/2011 s'applique.

CHAPITRE VIII

MODIFICATIONS

Article 52

Modifications du règlement (UE) 2023/1542

L'annexe I du règlement (UE) 2023/1542 est modifiée conformément à l'annexe XII du présent règlement. Les rubriques 5 a), 5 b) i), 5 b) ii) et 16 de l'annexe II de la directive 2000/53/CE ne s'appliquent pas.

Article 53

Modifications du règlement (UE) 2019/1020 et du règlement (UE) 2024/1252

1. À l'annexe II du règlement (UE) 2019/1020, les points 10 et 11 sont supprimés.
2. Le règlement (UE) 2024/1252 est modifié comme suit:

- 1) L'article 2, point 43), est supprimé.
- 2) L'article 2, point 44), est modifié comme suit:

""moyen de transport léger"": tout véhicule léger à roues pouvant être alimenté par un moteur électrique uniquement ou par un moteur associé à la force motrice humaine, y compris les scooters électriques, les vélos électriques et les véhicules ayant fait l'objet d'une réception par type [...] pour les catégories L_{1e} et L_{2e}, à l'exception des véhicules réceptionnés par type des catégories L_{3e} à L_{7e}, telles qu'elles sont définies dans le règlement (UE) n° 168/2013;"

- 3) L'article 28, paragraphe 1, est modifié comme suit:

"1. À partir de deux ans après la date d'entrée en vigueur de l'acte d'exécution visé au paragraphe 2, toute personne physique ou morale qui met sur le marché des dispositifs d'imagerie par résonance magnétique, des générateurs d'énergie éolienne, des robots industriels, [...] des moyens de transport légers, des générateurs de froid, des pompes à chaleur, des moteurs électriques, y compris lorsque les moteurs électriques sont intégrés dans d'autres produits, des lave-linge automatiques, des sèche-linge à tambour, des micro-ondes, des aspirateurs ou des lave-vaisselle veuille à ce que ces produits portent une inscription visible, bien lisible et indélébile indiquant:"

- 4) L'article 28, paragraphe 10, est modifié comme suit:

"10. À compter du 24 mai 2029, le présent article s'applique aux dispositifs d'imagerie par résonance magnétique [...] et aux moyens de transport légers, [...] y compris [...] les véhicules réceptionnés par type des catégories L_{1e} et L_{2e}, telles qu'elles sont définies dans le règlement (UE) n° 168/2013."

- 5) L'article 28, paragraphe 11, est modifié comme suit:

"Le présent article ne s'applique pas aux catégories de véhicules visées dans le [OP: veuillez insérer les références du règlement sur les VHU]:

[...][...][...]"

- 6) L'article 29, paragraphe 6, est modifié comme suit:

"Les exigences énoncées aux paragraphes 1 et 5 deviennent applicables aux dispositifs d'imagerie par résonance magnétique [...] et aux moyens de transport légers [...], y compris [...] les véhicules réceptionnés par type des catégories L_{1e} et L_{2e}, telles qu'elles sont définies dans le règlement (UE) n° 168/2013, cinq ans après la date d'entrée en vigueur de l'acte délégué visé au paragraphe 2."

- 7) L'article 29, paragraphe 7, est modifié comme suit:

"Le présent article ne s'applique pas aux catégories de véhicules visées dans le [OP: veuillez insérer les références du règlement sur les VHU]:

[...][...][...]"

- 8) Les articles 40 et 41 ainsi que l'article 49, paragraphe 2, sont supprimés.

Article 54

Modifications du règlement (UE) 2018/858 et du règlement (UE) n° 168/2013

L'annexe II du règlement (UE) 2018/858 et l'annexe II du règlement (UE) n° 168/2013 sont modifiées [...] 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, [...] 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, des catégories L_{1e}, L_{2e}, 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 à usage spécial des catégories M₂, M₃, N₂ et N₃ [...] telles qu'elles sont définies à l'article [...] 3, point 31), du règlement (UE) 2018/858;

- a1) la nécessité d'élargir le champ d'application du présent règlement, en particulier le chapitre V bis aux véhicules des catégories L3e, L4e, L5e, L6e et L7e, telles qu'elles sont définies à l'article 4, paragraphe 2, points c) à g), du règlement (UE) n° 168/2013.
- 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;
- c1) la nécessité d'élargir le champ d'application du présent règlement en ce qui concerne le niveau des objectifs de recyclage énoncés à l'article 34, aux catégories de véhicules auxquelles l'article 34 ne s'applique pas en vertu du présent règlement;
- 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;
- f) la mesure dans laquelle le problème des véhicules disparus a été résolu et la nécessité d'inclure des mesures supplémentaires pour traiter la question de la traçabilité des véhicules;
- g) les exigences relatives à la teneur en matières plastiques recyclées, y compris les **objectifs et obligations** applicables aux installations de recyclage à l'intérieur et à l'extérieur de l'Union énoncées à l'article 6, paragraphes 1 *quater* et 2, [...] et la nécessité d'une [...] révision sur cette base. Dans un souci de cohérence et d'harmonisation, cette évaluation tient également compte de l'évolution de la situation en ce qui concerne l'acier et l'aluminium, comme indiqué à l'article 6, paragraphe 3, et au titre d'autres actes législatifs pertinents de l'Union, tels que le règlement (UE) 2025/40 ou le règlement (UE) 2024/1781.
- h) la mesure relative au mécanisme de répartition des coûts pour les véhicules qui deviennent des véhicules hors d'usage dans un autre État membre visé à l'article 22, et sa nécessaire révision;

2 bis. 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 examine l'état d'avancement technologique et les performances environnementales des plastiques biosourcés contenus dans les véhicules, en tenant compte des critères de durabilité énoncés à l'article 29 de la directive (UE) 2018/2001;

2 ter. Le cas échéant, et sur la base de cet examen, la Commission présente une proposition législative visant:

- i) à établir des exigences en matière de durabilité pour les matières premières biosourcées contenues dans les plastiques utilisés dans les véhicules;
- ii) à fixer des objectifs pour augmenter l'utilisation de matières premières biosourcées dans les plastiques utilisés dans les véhicules;
- iii) à évaluer dans quelle mesure ceci peut être combiné ou ajouté aux objectifs fixés à l'article 6, paragraphe 1;
- iv) à modifier, le cas échéant, la définition des plastiques biosourcés figurant à l'article 3, paragraphe 1, point 43).

Ceci s'entend sans préjudice de l'article 7 bis du règlement (UE) 2019/631.

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 [...] 24 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) nonobstant l'article 52 du présent règlement, 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];

b bis) l'article 6, paragraphe 3, premier alinéa, et l'annexe I, 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 la date correspondant au 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.

4. Par dérogation à l'article 8, paragraphe 2, jusqu'au [72 mois après l'entrée en vigueur du présent règlement], lorsque la présente disposition fait référence à l'article 4, ladite référence s'entend comme une référence à l'article 5 de la directive 2005/64.

Par dérogation à l'article 8, paragraphe 2, jusqu'au [72 mois après l'entrée en vigueur du présent règlement], lorsque la présente disposition fait référence à l'article 5, ladite référence s'entend comme une référence à l'article 6, paragraphe 2, de la directive 2005/64.

Article 56 bis

Applicabilité au Royaume-Uni et sur son territoire en ce qui concerne l'Irlande du Nord

1. Les articles 15 à 30, 33 à 35 et l'article 36, paragraphe 2 ne s'appliquent pas au Royaume-Uni ni sur son territoire en ce qui concerne l'Irlande du Nord.
2. L'article 14 s'applique uniquement pour ce qui est des articles 31 et 32 et de l'article 36, paragraphe 1 au Royaume-Uni et sur son territoire en ce qui concerne l'Irlande du Nord.
3. L'article 46, paragraphe 1, point a), et paragraphe 2 ne s'applique pas au Royaume-Uni ni sur son territoire en ce qui concerne l'Irlande du Nord.
4. L'article 47, paragraphes 1 et 2 ne s'applique pas au Royaume-Uni ni sur son territoire en ce qui concerne l'Irlande du Nord pour ce qui est de la prévention du traitement illégal de véhicules hors d'usage.
5. L'article 47, paragraphe 2, ne s'applique pas au Royaume-Uni ni sur son territoire en ce qui concerne l'Irlande du Nord pour ce qui est de l'échange d'informations pertinentes sur les installations de traitement agréées.
6. L'article 48 ne s'applique pas au Royaume-Uni ni sur son territoire en ce qui concerne l'Irlande du Nord pour ce qui est 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 30 et des articles 34 et 35.
7. L'article 49, paragraphe 1, points c), d), f), g) iii), g) iv), g) v), h), i), j), k), l) et m) et l'article 49, paragraphe 3, point n), ne s'appliquent pas au Royaume-Uni ni sur son territoire en ce qui concerne l'Irlande du Nord.

Article 57

Entrée en vigueur et 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 [...] 24 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 [...] 36 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

Le président/La présidente

Par le Conseil

Le président/La présidente

ANNEXES

de la 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

ANNEXE I

CRITÈRES PERMETTANT DE DÉTERMINER SI UN VÉHICULE [...] EST UN VÉHICULE
HORS D'USAGE

La présente annexe établit les critères déterminant si un véhicule est un véhicule hors d'usage; elle s'utilise comme suit:

1. La partie A définit les critères d'évaluation de l'irréparabilité d'un véhicule. Si un ou plusieurs de ces critères sont remplis, le véhicule est considéré comme un véhicule hors d'usage.

Pour déterminer si le véhicule est un véhicule hors d'usage ou non, un expert automobile indépendant évalue si le véhicule satisfait aux critères de l'annexe I, partie A. Les États membres peuvent établir une liste exhaustive d'experts automobiles indépendants pour pratiquer ces évaluations.

2. Si aucun des critères de la partie A ne s'applique, le véhicule est également évalué au regard des critères de la partie B. Si un ou plusieurs des critères de la partie B s'appliquent, une analyse plus approfondie est nécessaire pour déterminer si le véhicule peut être suffisamment réparé, dans les deux années qui suivent l'évaluation, pour obtenir un certificat de contrôle technique conformément à la directive 2014/45/UE dans l'État membre où le véhicule a été immatriculé avant réparation.

S'il ressort de l'évaluation que le véhicule ne peut pas être réparé dans ce délai, il est considéré comme un véhicule hors d'usage. Si l'évaluation établit que le véhicule peut être réparé dans ce délai, il n'est pas considéré comme un véhicule hors d'usage. Si, dans les deux ans suivant cette évaluation technique, le propriétaire du véhicule ne fournit pas de certificat de contrôle technique à l'autorité compétente conformément à la directive 2014/45/UE, le véhicule est considéré comme un véhicule hors d'usage.

Pour déterminer si le véhicule est un véhicule hors d'usage ou non, un expert automobile indépendant évalue le véhicule conformément au paragraphe 2, premier alinéa. Les États membres peuvent établir une liste d'experts automobiles indépendants pour pratiquer ces évaluations.

3. Un véhicule qui remplit les critères de la partie A ou de la partie B n'est pas un véhicule hors d'usage tant qu'il remplit les critères de la partie C.

PARTIE A

CRITÈRES D'ÉVALUATION DES [...] VÉHICULES HORS D'USAGE

1. Un véhicule est [...] [...] [...] un véhicule hors d'usage s'il remplit un ou plusieurs des critères suivants:
 - a) il a été découpé en morceaux [...] [...] [...];
 - b) un ou plusieurs de ses points d'entrée [...] ont été soudés ou scellés par de la mousse isolante;
 - c) il a été [...] brûlé au point de détruire complètement le compartiment moteur ou l'habitacle;
 - d) il a été immergé dans l'eau jusqu'à un niveau supérieur au tableau de bord;
 - e) un ou plusieurs des composants suivants du véhicule sont techniquement irréparables ou irremplaçables [...];
 - i) les composants de liaison au sol (tels que les pneumatiques et les roues), la suspension, la direction, le système de freinage et leurs organes de commande;

- ii) les fixations et articulations de sièges;
- iii) les sacs gonflables, prétensionneurs, ceintures de sécurité et leurs composants de fonctionnement périphériques;
- iv) la carrosserie et le châssis du véhicule;

f) ses composants de structure et de sécurité présentent des défauts techniques irréversibles qui les rendent non remplaçables, tels que le vieillissement du métal, de multiples éclats profonds de peinture ou une corrosion perforante excessive;

g) sa réparation nécessite le remplacement [...] de la carrosserie ou du châssis, ce qui entraîne la perte de l'identité d'origine du véhicule;

h) il a été remis pour traitement à un point de collecte agréé ou à une installation de traitement agréée, ou un certificat de destruction lui a été délivré;

i) il a été déclaré comme perte technique totale par une compagnie d'assurance, sur la base de l'évaluation technique réalisée par un expert automobile;

j) il ne peut être identifié par aucun moyen, pas même par son numéro d'identification.

2. [...]

3. [...]

PARTIE B

[...] LISTE INDICATIVE DES CRITÈRES APPLICABLES AUX VÉHICULES HORS D'USAGE

Les critères suivants sont évalués [...]:

b) [...] [...] le propriétaire du véhicule est inconnu ou le véhicule est abandonné;

c) il n'a pas fait l'objet du contrôle technique national obligatoire depuis plus de deux ans à compter de la date à laquelle ce contrôle a été requis pour la dernière fois ou il n'a pas été assuré depuis au moins deux ans;

d) il n'est pas convenablement protégé contre les dommages pendant le stockage, le transport, le chargement et le déchargement; [...]

e) [...]

il a été déclaré comme perte économique totale par une compagnie d'assurances;

- f) les coûts nécessaires à la réparation du véhicule pour le remettre dans un état technique suffisant pour obtenir un certificat de contrôle technique conformément à la directive 2014/45/UE ainsi que sa valeur actuelle dépassent sa valeur marchande estimée après réparation;
- g) il a été immergé dans l'eau à un niveau inférieur au tableau de bord, ce qui a endommagé le moteur ou le système électrique;
- h) une ou plusieurs de ses portières ne sont pas attachées à la carrosserie;
- i) du carburant s'est répandu ou s'évapore, ce qui entraîne un risque d'incendie et d'explosion;
- j) du gaz s'est échappé de son installation GPL, ce qui entraîne un risque d'incendie et d'explosion;
- k) des liquides de fonctionnement (carburant, liquide de frein, liquide antigel, acide de batterie, solution électrolytique, liquide de refroidissement) se sont échappés, ce qui entraîne un risque de pollution de l'eau;
- l) ses composants de freinage et de direction présentent une usure excessive; [...]
- m) sa réparation nécessite le remplacement du moteur ou de la boîte de vitesses; ou
- n) il a été démonté.

PARTIE C

CRITÈRES DÉROGATOIRES CONCERNANT LES VÉHICULES HORS D'USAGE

SECTION 1

VÉHICULES PRÉSENTANT UN INTÉRÊT CULTUREL PARTICULIER

1. Les autorités compétentes de l'État membre d'immatriculation d'un véhicule, ou l'un de ses organismes désignés délivrant des autorisations, considèrent qu'un véhicule présente un intérêt culturel particulier lorsqu'il répond à l'ensemble des critères suivants:

- a) sa valeur ou son statut historique ou culturel unique a été démontré par le propriétaire du véhicule ou par les autorités compétentes de l'État membre dans lequel le véhicule est immatriculé, ou il s'agit d'un véhicule unique modifié ou construit sur mesure qui a fait l'objet d'une réception individuelle conformément au règlement (UE) 2018/858 ou à la législation nationale;
- b) le propriétaire du véhicule est connu et peut être identifié;
- c) les pièces du véhicule peuvent être identifiées par un numéro de série ou un autre type d'identification fourni par le constructeur ou attribué par l'autorité compétente;
- d) le véhicule peut être identifié par le numéro d'identification du véhicule (VIN), le numéro de série ou un autre type d'identification fourni par le constructeur ou attribué par une autorité compétente;

À la demande du propriétaire du véhicule aux fins d'une exportation et avant celle-ci, les autorités compétentes de l'État membre d'immatriculation délivrent un certificat attestant que le véhicule présente un intérêt culturel particulier lorsque les critères susmentionnés sont remplis.

- 2. Le propriétaire du véhicule veille à ce que:
 - a) le véhicule soit convenablement protégé contre les dommages pendant le stockage, le transport, le chargement et le déchargement;
 - b) le véhicule soit conservé et manipulé d'une manière appropriée et respectueuse de l'environnement, conformément à la législation nationale ou de l'Union.
 - c) le certificat visé au paragraphe 1 soit fourni aux autorités douanières ou mis à leur disposition sur demande.
- 3. La conformité du véhicule aux critères des paragraphes 1 et 2 est vérifiée au moins tous les cinq ans ou en cas de changement de propriétaire.

SECTION 2
AUTRES EXEMPTIONS

1. Un véhicule considéré comme hors d'usage conformément à la partie A ou à la partie B peut, à la demande de son propriétaire, faire l'objet d'une exemption de la part des autorités compétentes de l'État membre d'immatriculation du véhicule ou de l'un de ses organismes désignés délivrant des autorisations si le véhicule en question est remis en état.

Le propriétaire du véhicule soumet aux autorités compétentes un plan de remise en état précisant les capacités techniques et financières nécessaires pour remettre le véhicule dans un état technique suffisant pour obtenir un certificat de contrôle technique conformément à la directive 2014/45/UE. Le plan de remise en état est approuvé par un expert automobile indépendant.

Les autorités compétentes peuvent accorder l'exemption si le véhicule peut, dans un délai de cinq ans, être remis dans un état technique suffisant pour passer le contrôle technique avec succès conformément à la directive 2014/45/UE. Si les autorités compétentes estiment que le plan de remise en état ne fournit pas suffisamment d'informations démontrant que le véhicule peut être remis dans l'état requis, elles peuvent demander au propriétaire du véhicule de réexaminer le plan de remise en état.

2. Le propriétaire du véhicule veille à ce que:
 - a) le véhicule soit convenablement protégé contre les dommages pendant le stockage, le transport, le chargement et le déchargement;
 - b) le véhicule soit conservé et manipulé d'une manière appropriée et respectueuse de l'environnement, conformément à la législation nationale ou de l'Union.

3. Si, dans les cinq ans suivant la présentation du plan de remise en état, le propriétaire du véhicule ne fournit pas à l'autorité compétente un certificat de contrôle technique conformément à la directive 2014/45/UE, l'autorité compétente déclare que le véhicule est un véhicule hors d'usage et demande à son propriétaire de le remettre à une installation de traitement agréée ou à un point de collecte sans retard injustifié. Les autorités compétentes peuvent prolonger la période de remise en état par des périodes successives de cinq ans. Chaque prolongation s'appuie sur un plan de remise en état actualisé qui est approuvé par un expert automobile indépendant.

4. Les coûts liés à la remise en état et aux évaluations effectuées par les experts automobiles indépendants sont à la charge du propriétaire du véhicule.

ANNEXE II

CALCUL DES TAUX DE RÉUTILISABILITÉ, DE RECYCLABILITÉ ET DE VALORISABILITÉ

Aux fins de la présente annexe, on entend par "véhicule de référence" la version d'un type de véhicule identifiée par l'autorité compétente en matière de réception, après consultation du constructeur et conformément aux critères fixés à l'annexe II, partie A, comme étant la plus problématique en termes de réutilisabilité, de recyclabilité et de valorisabilité.

PARTIE A

1. Le type, le pourcentage et l'emplacement respectifs des matériaux présents dans le véhicule sont précisés, de même que toute information pertinente nécessaire pour calculer correctement les taux de recyclabilité et de valorisabilité.
2. Les masses sont exprimées en kg à une décimale. Les taux sont calculés en pourcentage à une décimale, puis arrondis comme suit:
 - a) si le chiffre suivant le signe décimal est compris entre 0 et 4, le total est arrondi à l'unité inférieure;
 - b) si le chiffre suivant le signe décimal est compris entre 5 et 9, le total est arrondi à l'unité supérieure.
3. Aux fins de la sélection des véhicules de référence, il est tenu compte des critères suivants:
 - a) le type de carrosserie;
 - b) les niveaux d'aménagement disponibles;
 - c) l'équipement en option disponible qui peut être monté sous la responsabilité du constructeur.

4. Dans le cas où l'autorité compétente en matière de réception n'identifie pas, en accord avec le constructeur, la version d'un type de véhicule comme étant la plus problématique en termes de réutilisabilité, de recyclabilité et de valorisabilité, il est choisi un véhicule de référence pour:
 - a) chaque "type de carrosserie", tel que défini à l'annexe I, partie C, point 2, du règlement (UE) 2018/858 dans le cas des véhicules de catégorie M₁;
 - b) chaque "type de carrosserie", à savoir camionnette, châssis-cabine, pick-up etc., dans le cas des véhicules de catégorie N₁.
5. Aux fins des vérifications des matériaux et des masses des composants, le constructeur met à disposition la quantité de véhicules et de composants jugée nécessaire par l'autorité compétente en matière de réception.

PARTIE B

1. Pour être comptés comme réutilisables, les composants ou pièces doivent pouvoir être extraits de façon aisée et non destructive.
2. La masse totale des pièces, composants et matériaux réutilisables est considérée comme réutilisable, recyclable et valorisable à 100 %.
3. Les pièces et composants énumérés à l'annexe VII, partie B, points 1 et 2, sont considérés comme réutilisables à 0 % et recyclables et valorisables à 100 %. Les pièces et composants énumérés à l'annexe VII, partie E, sont considérés comme réutilisables à 0 % et recyclables et valorisables à 100 %. La méthode garantit qu'en cas de modification de l'annexe VII entraînant l'extension de la liste des pièces et composants énumérés dans la partie E de ladite annexe, les pièces et composants nouvellement ajoutés sont considérés comme réutilisables à 0 % et recyclables et valorisables à 100 %.
4. Le calcul des taux de réutilisabilité, de recyclabilité et de valorisabilité doit être cohérent avec la stratégie de circularité et rendre compte des progrès technologiques dans les technologies de traitement des véhicules hors d'usage.

ANNEXE III

VALEURS DE CONCENTRATION MAXIMALES ET CONDITIONS POUR LA PRÉSENCE DE PLOMB, DE MERCURE, DE CADMIUM ET DE CHROME HEXAVALENT DANS LES MATÉRIAUX, PIÈCES ET COMPOSANTS

Une valeur maximale de concentration des substances 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.

Les pièces de rechange mises sur le marché après le 1^{er} juillet 2003 et utilisées pour des véhicules mis sur le marché avant le 1^{er} juillet 2003, à l'exception des masses d'équilibrage de roues, des balais à charbon pour les moteurs électriques et des garnitures de frein, sont exemptées des dispositions de l'article 5, paragraphe 2, du présent règlement.

Pièces, composants et matériaux homogènes	Portée et date d'expiration de l'exemption	Étiqueté ou rendu identifiable conformément à l'article 5, paragraphe 4, point d)
<i>Plomb comme élément d'alliage</i>		
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 1 ^{er} janvier 2016 et pièces de rechange pour ces véhicules	

Pièces, composants et matériaux homogènes	Portée et date d'expiration de l'exemption	Étiqueté ou rendu identifiable conformément à l'article 5, paragraphe 4, point d)
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 1 ^{er} 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 1 ^{er} juillet 2008	
2 c) i). Alliages d'aluminium destinés à l'usinage contenant jusqu'à 0,4 % de plomb en poids	Véhicules réceptionnés avant le 1 ^{er} janvier 2028 et pièces de rechange pour ces véhicules	
2 c) ii). Alliages d'aluminium non inclus dans la rubrique 2 c) i) contenant jusqu'à 0,4 % de plomb en poids (2)	<u>Véhicules</u> <u>réceptionnés avant le</u> <u>1^{er} janvier 2027 et</u> <u>pièces de rechange</u> <u>pour ces véhicules</u> [...]	

Pièces, composants et matériaux homogènes	Portée et date d'expiration de l'exemption	Étiqueté ou rendu identifiable conformément à l'article 5, paragraphe 4, point d)
<u>2 c) iii). Plomb dans les alliages de coulée d'aluminium contenant jusqu'à 0,3 % de plomb en poids, à condition que le plomb provienne du recyclage de débris d'aluminium contenant du plomb</u>	<u>Véhicules réceptionnés après le 31 décembre 2026 et pièces de rechange pour ces véhicules</u>	
3. Alliages 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 1 ^{er} juillet 2008	
4 b). Coussinets et bagues utilisés dans les moteurs, les transmissions et les compresseurs de climatisation	Comme pièces de rechange pour les véhicules mis sur le marché avant le 1 ^{er} juillet 2011	
<i>Plomb et composés de plomb dans des composants</i>		
[...]	[...]	[...]
[...][...][...]	[...]	[...]
[...]	[...]	[...]

Pièces, composants et matériaux homogènes	Portée et date d'expiration de l'exemption	Étiqueté ou rendu identifiable conformément à l'article 5, paragraphe 4, point d)
6. Amortisseurs	Véhicules réceptionnés avant le 1 ^{er} 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 1 ^{er} 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 1 ^{er} juillet 2006	
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 1 ^{er} juillet 2009	
<i><u>Plomb dans les soudures ou revêtements d'applications électriques et électroniques visés dans les sous-rubriques suivantes</u></i>		

Pièces, composants et matériaux homogènes	Portée et date d'expiration de l'exemption	Étiqueté ou rendu identifiable conformément à l'article 5, paragraphe 4, point d)
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 1 ^{er} janvier 2016 et pièces de rechange pour ces véhicules	X(/.../ 3)
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 1 ^{er} janvier 2011 et pièces de rechange pour ces véhicules	X(/.../ 3)
8 c). Plomb utilisé dans les finitions des bornes des condensateurs électrolytiques à l'aluminium	Véhicules réceptionnés avant le 1 ^{er} janvier 2013 et pièces de rechange pour ces véhicules	X(/.../ 3)
8 d). Plomb dans les soudures sur verre dans des capteurs de flux de masse d'air	Véhicules réceptionnés avant le 1 ^{er} janvier 2015 et pièces de rechange pour ces véhicules	X(/.../ 3)
8 e). Plomb dans les soudures à haute température de fusion (alliages de plomb contenant au moins 85 % de plomb en poids)	(1)	X(/.../ 3)

Pièces, composants et matériaux homogènes	Portée et date d'expiration de l'exemption	Étiqueté ou rendu identifiable conformément à l'article 5, paragraphe 4, point d)
8 f) i). Plomb utilisé dans les systèmes à connecteurs à broches conformes	Véhicules réceptionnés avant le 1 ^{er} janvier 2017 et pièces de rechange pour ces véhicules	X([.../ 3)
8 f) ii). Plomb utilisé dans les systèmes à connecteurs à broches conformes autres que la zone de jonction des connecteurs de faisceaux pour véhicules	Véhicules réceptionnés avant le 1 ^{er} janvier 2024 et pièces de rechange pour ces véhicules	X([.../ 3)
8 g) i). 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	Véhicules réceptionnés avant le 1 ^{er} octobre 2022 et pièces de rechange pour ces véhicules	X([.../ 3)

Pièces, composants et matériaux homogènes	Portée et date d'expiration de l'exemption	Étiqueté ou rendu identifiable conformément à l'article 5, paragraphe 4, point d)
<p>8 g) ii). Plomb dans les soudures visant à réaliser une connexion électrique durable entre la puce semiconductrice et le substrat dans les boîtiers de circuits intégrés à puces retournées lorsque la connexion électrique consiste en l'une des solutions suivantes:</p> <p>1) un nœud technologique de semi-conducteur de 90 nm ou plus;</p> <p>2) une puce unique de 300 mm² ou plus dans tout nœud technologique de semi-conducteur;</p> <p>3) des boîtiers à puces empilées avec des puces de 300 mm² ou plus, ou des interposeurs en silicium de 300 mm² ou plus.</p>	<p>[...] Véhicules réceptionnés [...] <u>avant le 1^{er} [...] janvier 2030</u> et pièces de rechange pour ces véhicules</p>	<p>X([.../ 3)</p>
<p>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 cm² d'aire de projection et une densité de courant nominal d'au moins 1 A/mm² de la superficie du circuit intégré</p>	<p>Véhicules réceptionnés avant le 1^{er} janvier 2016 et pièces de rechange pour ces véhicules</p>	<p>X([.../ 3)</p>
<p>8 i). Plomb dans les soudures dans les applications électriques sur verre, à l'exception des soudures sur verre feuilleté</p>	<p>Véhicules réceptionnés avant le 1^{er} janvier 2016 et pièces de rechange pour ces véhicules</p>	<p>X([.../ 3)</p>

Pièces, composants et matériaux homogènes	Portée et date d'expiration de l'exemption	Étiqueté ou rendu identifiable conformément à l'article 5, paragraphe 4, point d)
8 j). Plomb dans les soudures sur verre feuilleté	véhicules réceptionnés avant le 1 ^{er} janvier 2020 et pièces de rechange pour ces véhicules	X([.../ 3)
8 k). Plomb dans les soudures des applications de chauffage utilisant un courant d'une intensité minimale de 0,5 A pour chaque brasure sur panneaux de verre feuilleté dont l'épaisseur n'excède pas 2,1 mm. Cette exemption ne concerne pas les soudures des contacts intégrés dans le polymère intermédiaire.	Véhicules réceptionnés avant le 1 ^{er} janvier 2024 et pièces de rechange pour ces véhicules	X([.../ 3)
9. Sièges de soupape	Comme pièces de rechange pour les types de moteurs mis au point avant le 1 ^{er} juillet 2003	

Pièces, composants et matériaux homogènes	Portée et date d'expiration de l'exemption	Étiqueté ou rendu identifiable conformément à l'article 5, paragraphe 4, point d)
<p>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.</p> <p>Cette exemption ne couvre pas l'utilisation de plomb dans:</p> <ul style="list-style-type: none"> i) le verre des ampoules et la glaçure des bougies, ii) 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 1 ^{er} janvier 2016 et pièces de rechange pour ces véhicules	
10 d). Plomb dans les matériaux céramiques diélectriques de condensateurs compensant les variations des capteurs liés à la température dans les systèmes de sonars à ultrasons	Véhicules réceptionnés avant le 1 ^{er} janvier 2017 et pièces de rechange pour ces véhicules	

Pièces, composants et matériaux homogènes	Portée et date d'expiration de l'exemption	Étiqueté ou rendu identifiable conformément à l'article 5, paragraphe 4, point d)
11. Initiateurs pyrotechniques	Véhicules réceptionnés avant le 1 ^{er} 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 1 ^{er} janvier 2019 et pièces de rechange pour ces véhicules	X
<i>Chrome hexavalent</i>		
13 a). Revêtements anticorrosion	Comme pièces de rechange pour les véhicules mis sur le marché avant le 1 ^{er} 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 1 ^{er} juillet 2008	

Pièces, composants et matériaux homogènes	Portée et date d'expiration de l'exemption	Étiqueté ou rendu identifiable conformément à l'article 5, paragraphe 4, point d)
<p>14. Chrome hexavalent comme agent anticorrosion pour les systèmes de refroidissement en acier au carbone dans les réfrigérateurs à absorption (jusqu'à 0,75 % en poids dans la solution de refroidissement):</p> <p>a) destinés à fonctionner totalement ou en partie avec un système chauffant électrique d'une puissance utile absorbée moyenne < 75 W, en conditions constantes de marche;</p> <p>b) destinés à fonctionner totalement ou en partie avec système chauffant électrique d'une puissance utile absorbée moyenne \geq 75 W, en conditions constantes de marche;</p> <p>c) destinés à fonctionner totalement avec un système chauffant non électrique.</p>	<p>Pour a): véhicules réceptionnés avant le 1^{er} janvier 2020 et pièces de rechange pour ces véhicules</p> <p>Pour b): véhicules réceptionnés avant le 1^{er} janvier 2026 et pièces de rechange pour ces véhicules</p>	X
<i>Mercure</i>		
15 a). Lampes à décharge dans les phares	Véhicules réceptionnés avant le 1 ^{er} juillet 2012 et pièces de rechange pour ces véhicules	X
15 b). Tubes fluorescents utilisés dans les écrans d'affichage	Véhicules réceptionnés avant le 1 ^{er} juillet 2012 et pièces de rechange pour ces véhicules	X

Pièces, composants et matériaux homogènes	Portée et date d'expiration de l'exemption	Étiqueté ou rendu identifiable conformément à l'article 5, paragraphe 4, point d)
[...]		
[...]	[...]	

Notes relatives au tableau:

1. Cette exemption sera réexaminée en 2030 conformément à l'article 54, paragraphe 2.
2. S'applique aux alliages d'aluminium dans lesquels le plomb n'est pas introduit intentionnellement, mais est présent du fait de l'utilisation d'aluminium recyclé.

3.[...]

4.[...]

[...]/3. Démontage requis si, compte tenu des quantités visées à la rubrique 10 a), le seuil moyen de 60 grammes par véhicule est dépassé. Aux fins de la présente note, il n'est pas tenu compte des dispositifs électroniques qui ne sont pas installés par le constructeur dans la chaîne de production.

[...]/4. Démontage requis si, compte tenu des quantités visées aux rubriques 8 a) à 8 k), le seuil moyen de 60 grammes par véhicule est dépassé. Aux fins de la présente note, il n'est pas tenu compte des dispositifs électroniques qui ne sont pas installés par le constructeur dans la chaîne de production.

ANNEXE IV

STRATÉGIE DE CIRCULARITÉ

PARTIE A

ÉLÉMENTS DE LA STRATÉGIE DE CIRCULARITÉ

1. Une description non technique des actions prévues pour garantir que les véhicules appartenant à la catégorie de véhicule considérée continuent de satisfaire aux exigences légales visées aux articles 4 à 7 tout au long de leur production.
2. Une description non technique des procédures mises en œuvre par le constructeur pour:
 - a. collecter les données pertinentes tout au long de la chaîne d'approvisionnement;
 - b. examiner et vérifier les données transmises par les fournisseurs;
 - c. réagir comme il se doit lorsque les données transmises par les fournisseurs font apparaître un risque de non-respect des exigences relevant de l'article 4, 5 ou 6.
3. Des informations sur les hypothèses concernant les technologies de traitement des véhicules hors d'usage en place, le démontage et la réutilisation des pièces ou des composants, les progrès technologiques pertinents en matière de traitement des véhicules hors d'usage et les investissements dans les capacités liées à ces technologies, à partir de la présentation de la demande de réception par type, que le constructeur a utilisées pour calculer la réutilisabilité, la recyclabilité et la valorisabilité du type de véhicule conformément à l'article 4.
4. Des informations sur la part du contenu recyclé dans les véhicules visée aux articles 6 et 10.
5. Une liste des actions que le constructeur s'engage à mettre en œuvre afin de garantir que le traitement des véhicules hors d'usage [...] de la catégorie concernée est effectué conformément au présent règlement, en mettant particulièrement l'accent sur:
 - a) les mesures destinées à faciliter l'extraction des pièces visées à l'annexe VII, partie C;
 - b) les mesures contribuant à la mise au point de technologies de recyclage des matériaux utilisés dans les véhicules pour lesquels de telles technologies ne sont pas largement disponibles à l'échelle commerciale au moment de la présentation de la demande de réception par type;

- a) la surveillance de la manière dont les pièces, composants et matériaux contenus dans les véhicules appartenant [...] à la catégorie de véhicule concernée sont réutilisés, recyclés et valorisés dans la pratique;
 - b) les mesures visant à relever les défis posés par l'utilisation de matériaux et de techniques qui empêchent un démontage facile ou rendent le recyclage très difficile, par exemple les adhésifs ou les matériaux renforcés de fibres;
 - c) les mesures visant à promouvoir la réutilisation des pièces et des composants.
6. Une description de la nature et de la forme des actions visées au point 5, par exemple les investissements dans la recherche et le développement, les investissements dans la mise au point d'infrastructures ou de technologies de recyclage, et de la manière dont se fait la coopération avec les opérateurs de gestion des déchets participant à la réutilisation, au recyclage et à la valorisation des véhicules et à l'extraction de leurs pièces.
7. Une description de la manière dont l'efficacité des actions visées au point 6 sera évaluée.

Avant l'entrée en application des articles 4 à 7, la stratégie de circularité explique comment le constructeur respecte les exigences en matière de circularité énoncées dans la directive 2005/64/CE vérifiées au cours du processus de réception par type, en particulier celles de l'article 5 de ladite directive, et les exigences énoncées dans la directive 2000/53/CE, en particulier celles de l'article 4, paragraphe 2, de ladite directive.

PARTIE B

SUIVI ET MISE À JOUR DE LA STRATÉGIE DE CIRCULARITÉ

1. Les constructeurs fournissent une mise à jour de leur stratégie de circularité au moins tous les 5 ans.
2. La stratégie de circularité mise à jour comprend les éléments suivants:
 - a) une description de la manière dont les actions visées à la partie A, point 6, ont été entreprises et, dans le cas où une ou plusieurs des actions indiquées dans la stratégie n'ont pas été menées, un exposé des raisons expliquant cette situation;
 - b) une évaluation de l'efficacité des actions visées à la partie A, point 6;
 - c) une description de la manière dont les actions visées à la partie A, point 6, ont été ou seront prises en compte dans la conception de nouveaux types de véhicules.

3. En cas de changements significatifs dans la conception et la production du type de véhicule concerné, la stratégie de circularité mise à jour porte en particulier sur les éléments suivants:
- a) les changements concernant l'utilisation de pièces et composants dans les véhicules neufs qui sont faciles à démonter en vue de leur réutilisation ou d'un recyclage de haute qualité;
 - b) les changements portant sur l'utilisation de matériaux dans les véhicules neufs qui sont faciles à recycler;
 - c) l'adoption de caractéristiques de conception permettant de relever les défis posés par l'utilisation de matériaux et de techniques qui empêchent une extraction facile ou rendent le recyclage très difficile, par exemple les adhésifs, les plastiques composites ou les matériaux renforcés de fibres;
 - d) les changements concernant l'utilisation de matériaux recyclés dans les véhicules neufs, les pièces et composants remanufacturés ou remis à neuf dans les véhicules et la compatibilité des pièces et composants provenant d'autres types de véhicules; et
 - e) les changements portant sur l'utilisation des substances visées à l'article 5 dans les véhicules neufs.

ANNEXE V

EXIGENCES EN MATIÈRE D'INFORMATIONS SUR L'EXTRACTION ET LE REMPACEMENT

1. Pour les batteries de véhicules électriques et les batteries destinées aux moyens de transport légers (MTL) incorporées dans le véhicule:
 - a) le numéro;
 - b) l'emplacement;
 - c) le poids;
 - d) les caractéristiques chimiques de la batterie;
 - e) les instructions pour décharger la batterie en toute sécurité;
 - f) les consignes techniques d'extraction et de remplacement indiquant l'ordre de toutes les étapes à suivre et les types de techniques d'assemblage, de fixation et de scellage;
 - g) les outils ou technologies nécessaires pour accéder aux batteries de véhicules électriques, les extraire et les remplacer.

2. Pour les moteurs à entraînement électrique incorporés dans les véhicules:
 - a) le numéro;
 - b) l'emplacement;
 - c) le poids;
 - d) les types d'aimants permanents présents dans les moteurs à entraînement électrique, s'ils appartiennent aux types suivants:
 - i) néodyme-fer-bore;
 - ii) samarium-cobalt;
 - iii) aluminium-nickel-cobalt;
 - iv) ferrite;
 - e) les consignes techniques d'extraction et de remplacement indiquant l'ordre de toutes les étapes à suivre et les types de techniques d'assemblage, de fixation et de scellage;

- f) les outils ou technologies nécessaires pour accéder aux moteurs à entraînement électrique, les extraire et les remplacer.
3. Pour les composants, pièces et matériaux énumérés à l'annexe VII, partie B:
- a) la présence dans un véhicule des substances énumérées à l'article 5, paragraphe 2, qui doivent être étiquetées conformément à l'annexe III;
 - b) le numéro;
 - c) l'emplacement;
 - d) le poids;
 - e) les consignes techniques d'extraction indiquant l'ordre de toutes les étapes à suivre;
 - f) la disponibilité de meilleures techniques de traitement.
4. Pour les composants, pièces et matériaux énumérés à l'annexe VII, partie C:
- a) le numéro;
 - b) l'emplacement;
 - c) les consignes techniques d'extraction et de remplacement indiquant l'ordre de toutes les étapes à suivre.
5. Pour les composants et pièces à codage numérique dans un véhicule:
- a) le numéro;
 - b) l'emplacement;
 - c) les consignes techniques relatives à l'accès, à l'extraction et au remplacement, y compris le codage et les logiciels nécessaires pour activer les pièces et composants de rechange afin qu'ils fonctionnent dans un autre véhicule;
 - d) une description de la fonctionnalité, de l'interchangeabilité et de la compatibilité avec des pièces et composants spécifiques d'autres marques et d'autres modèles;
 - e) un point de contact chez le constructeur pour obtenir une assistance technique.

ANNEXE VI

EXIGENCES EN MATIÈRE D'ÉTIQUETAGE

1. Pièces, composants et matériaux de véhicules en plastique d'un poids supérieur à 100 grammes:
 - a) ISO 1043-1 Plastiques - Symboles et termes abrégés. Partie 1: Polymères de base et leurs caractéristiques spéciales;
 - b) ISO 1043-2 Plastiques - Symboles et termes abrégés. Partie 2: Charges et matériaux de renforcement;
 - c) ISO 11469 Plastiques - Identification générique et marquage des produits en matière plastique.
2. Pièces, composants et matériaux de véhicules en élastomères d'un poids supérieur à 200 grammes, à l'exception des pneumatiques: ISO 1629 Caoutchouc et latex - Nomenclature.
3. Les symboles "<" et ">" utilisés dans les normes ISO peuvent être remplacés par des parenthèses.

Les informations figurant sur l'étiquette des [...] pièces et composants de véhicules contenant des aimants permanents sont fournies conformément à l'article 28 du règlement (UE) 2024/1252.

[...]

ANNEXE VII

EXIGENCES EN MATIÈRE DE TRAITEMENT

PARTIE A

EXIGENCES MINIMALES APPLICABLES AUX SITES DE STOCKAGE ET AUX SITES DE TRAITEMENT

1. Les sites de stockage, y compris dans les points de collecte, pour le stockage des véhicules hors d'usage avant leur traitement, ainsi que de leurs composants, pièces et matériaux, doivent:
 - a) disposer de surfaces imperméables pourvues de dispositifs de collecte des fuites, de décanteurs et d'épurateurs-dégraisseurs;
 - b) être équipés pour le traitement de l'eau, y compris des eaux de pluie, conformément à la réglementation en matière de santé et d'environnement.
 - c) disposer d'un stockage approprié des véhicules hors d'usage et n'empiler que les véhicules hors d'usage dépollués, sauf si des racks d'empilage sont utilisés, à une hauteur appropriée;
 - d) extraire immédiatement les fluides et liquides des véhicules hors d'usage qui fuient et recueillir les pertes de fluides et liquides à l'aide d'un matériau d'absorption.
2. Le stockage est organisé de manière à éviter d'endommager:
 - a) les composants et pièces contenant les liquides et fluides énumérés à la partie B, points 1 et 2, de la présente annexe;
 - b) les composants, pièces et matériaux énumérés à la partie C de la présente annexe.
3. Les sites où sont traités les véhicules hors d'usage et leurs composants, pièces et matériaux doivent comporter les éléments suivants:
 - a) des surfaces imperméables pour les zones appropriées avec dispositifs de collecte des fuites, décanteurs et épurateurs-dégraisseurs;
 - b) un stockage approprié des pièces, composants et matériaux qui ont été extraits du véhicule hors d'usage, y compris le stockage imperméable des pièces, composants et matériaux gras;

- c) des 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;
 - d) des réservoirs appropriés distincts pour le stockage séparé des fluides extraits des véhicules hors d'usage: [...] carburants, huiles (huiles de carter, huiles de boîte de vitesse, huiles de direction assistée, huiles de transmission, huiles hydrauliques), filtres à huile, liquides de refroidissement, antigel, liquides de frein, [...] fluides frigorigènes, fluides d'échappement diesel et [...] tous les autres fluides ou gaz [...] contenu dans le véhicule hors d'usage;
 - e) des équipements de traitement de l'eau, y compris des eaux de pluie, conformément à la réglementation en matière de santé et d'environnement;
 - f) le stockage approprié des pneumatiques usagés, compte tenu de la nécessité de prévenir les risques d'incendie et la constitution de stocks excessifs.
4. Les installations de traitement agréées qui sont autorisées à traiter des véhicules électriques doivent satisfaire aux exigences énoncées à l'annexe XII du règlement 2023/1542 [...]. Les installations de traitement agréées acceptant des véhicules électriques avec des dommages présumés à la batterie de véhicule électrique font une analyse de ces batteries dans les 24 heures suivant leur livraison. Ces véhicules et batteries sont stockés séparément dans une zone de quarantaine visée au paragraphe 1. La zone de quarantaine est équipée d'installations appropriées pour prévenir, détecter et contenir les incendies de batteries de véhicule électrique de manière à ce qu'ils ne se propagent pas à d'autres zones, à d'autres véhicules électriques et à d'autres batteries.

PARTIE B

EXIGENCES MINIMALES EN MATIÈRE DE DÉPOLLUTION

1. Les fluides et liquides suivants sont extraits du véhicule hors d'usage, à moins qu'ils ne soient nécessaires à la réutilisation des pièces concernées:
- a) carburants;
 - b) huiles de carter;
 - c) huiles de transmission;
 - d) huiles de boîte de vitesses;

d bis) huiles de direction assistée;

- e) huiles hydrauliques;
- f) liquides de refroidissement;
- g) antigel;
- h) liquides de frein;
- i) [...] fluides frigorigènes; [...]

i bis) fluides d'échappement diesel; et

- j) [...] tous les autres fluides ou gaz contenus dans le véhicule hors d'usage.

Après l'extraction des fluides et liquides, des bouchons de vidange sont posés afin d'éviter les fuites de résidus. Les conteneurs de collecte doivent être étiquetés de manière à indiquer le type de liquide qu'ils contiennent et être entreposés séparément les uns des autres dans un endroit sécurisé, qui soit conforme aux exigences énoncées à la partie A de la présente annexe, afin d'éviter tout déversement accidentel, toute fuite ou tout accès non autorisé à leur contenu.

1 bis. Les composants, pièces et matériaux suivants doivent être neutralisés:

- a) systèmes eCall
- b) composants pyrotechniques des sacs gonflables;
- c) composants pyrotechniques des ceintures de sécurité;
- d) toute autre pièce pyrotechnique;

2. Les composants, pièces et matériaux suivants doivent être extraits des véhicules hors d'usage:

- a) les sacs gonflables, les réservoirs de gaz de pétrole liquéfié (GPL), les réservoirs de gaz naturel comprimé (GNC), les réservoirs d'hydrogène ainsi que toute autre pièce et tout autre composant potentiellement explosifs doivent être neutralisés;
 - a1) filtres à huile;
 - b) [...] les fluides frigorigènes sont traités conformément au règlement (UE) [...] 2024/573;
 - c) les composants identifiés comme contenant du mercure[...] sont séparés au cours du traitement en un flux identifiable, qui est immobilisé et éliminé en toute sécurité conformément à l'article 17 de la directive 2008/98/CE;
 - d) les matières contenant les substances visées à l'article 5, paragraphe 2, qui doivent être étiquetées conformément à l'annexe III, sont séparées au cours du traitement en un flux identifiable, qui est immobilisé et éliminé en toute sécurité conformément à l'article 17 de la directive 2008/98/CE.

Tous les composants, pièces et matériaux collectés lors de la dépollution sont entreposés dans des conteneurs désignés. Les conteneurs de collecte doivent être étiquetés de manière à indiquer les composants, pièces et matériaux qui y sont contenus et être entreposés dans un endroit sécurisé, conformément aux exigences énoncées à la partie A, afin d'éviter tout déversement accidentel, toute fuite ou tout accès non autorisé à leur contenu.

3. Les informations suivantes sur la dépollution des véhicules hors d'usage sont consignées:
- a) [...] le nombre total de véhicules hors d'usage traités;
 - b) [...] le poids moyen des véhicules hors d'usage avant et après la dépollution et l'extraction;
 - c) la quantité totale [...] de chaque type de [...] fluides, pièces, composants ou matériaux dépollués [...];
 - d) le nom et les coordonnées du transporteur de déchets, le cas échéant;
 - e) le nom, les coordonnées et le pourcentage atteint de réutilisation, de valorisation, de recyclage, de valorisation énergétique, d'incinération ou d'élimination du site de [...] traitement définitif [...] pour les fluides, pièces, composants ou matériaux collectés au cours du processus de dépollution.

PARTIE C

EXTRACTION OBLIGATOIRE DES PIÈCES ET COMPOSANTS DES VÉHICULES HORS D'USAGE

	<u>Dérogation en vertu de l'article 30, point 2, si les conditions de l'annexe VII, partie G, s'appliquent</u>
1 a. <u>les batteries de véhicules électriques telles que définies à l'article 3, point 14, du règlement (UE) 2023/1542, y compris leurs systèmes de gestion de la batterie, les chargeurs embarqués [...], les boîtiers ou les enveloppes, le cas échéant;</u>	
1 b. <u>les batteries MTL telles que définies à l'article 3, point 11, du règlement (UE) 2023/1542, y compris leurs systèmes de gestion de la batterie, les chargeurs embarqués pour les VE, les boîtiers ou les enveloppes, le cas échéant;</u>	
<u>[...]/2. les batteries SLI telles que définies à l'article 3, point 12, du règlement (UE) 2023/1542 [...];</u>	
<u>2 bis. les batteries portables telles que définies à l'article 3, point 9), du règlement (UE) 2023/1542;</u>	
<u>[...]/3. les moteurs à entraînement électrique, y compris leurs boîtiers, générateurs, alternateurs et moteurs de ventilateurs de refroidissement, le cas échéant; [...] [...]</u>	
4. <u>les blocs moteurs à combustion [...] [...];</u>	X
5. <u>les convertisseurs catalytiques;</u>	
6. <u>les boîtes de vitesses, y compris les organes de commande;</u>	X <u>En cas de dérogation, la rubrique n° 20 s'applique à l'organe de commande</u>
7. <u>au moins 70 % du verre total provenant des pare-brise, des vitres arrière et latérales en verre, y compris les installations de toit en verre;</u>	
8. <u>[...] les jantes;</u>	
9. <u>les pneumatiques en caoutchouc;</u>	
10. <u>[...];</u>	

11. les parties directement accessibles du système d'infodivertissement, notamment les commandes son, navigation (y compris, le cas échéant, les organes de commande et capteurs radar ou lidar) et multimédia, y compris les dispositifs d'affichage d'une surface supérieure à 100 centimètres carrés;	
12. les feux avant <u>et arrière</u> , y compris leurs actionneurs;	
13. les <u>principaux</u> faisceaux de câbles, <u>y compris les câbles de charge internes et externes</u> , le cas échéant;	X
14. <u>les systèmes de gestion des collisions</u> , y compris les pare-chocs, <u>les armatures et les absorbeurs de choc</u> ;	X
[...] <u>les réservoirs de carburant en plastique</u> ;	
16. les échangeurs de chaleur;	
[...]	
[...]	
19. [...] <u>les pièces en plastiques renforcés de fibres de carbone</u> ;	
[...]/20. les composants électriques et électroniques: a) onduleurs et convertisseurs continu-continu avec une tension électrique [...] d'au moins 24 V ou un poids supérieur à 1 kg des véhicules électriques; b) circuits imprimés contenant des cartes [...] à teneur particulièrement élevée en métaux précieux; c) panneaux photovoltaïques d'une surface supérieure à 0,2 [...] mètres carrés; d) modules de commande et boîtiers de soupapes pour la transmission automatique [...]; e) capteurs d'oxygène, de radar et de lidar, le cas échéant;	X
21. <u>les systèmes eCall</u> ;	
22. <u>les piles à combustible</u> .	

PARTIE D

RÉUTILISATION, REMANUFACTURAGE ET REMISE À NEUF DE PIÈCES ET DE COMPOSANTS

1. Évaluation technique des pièces et composants extraits:
 - a) En vue de leur réutilisation:
 - i) les pièces/composants sont fonctionnels;
 - ii) ils sont en état d'être utilisés, de manière aisée, pour la finalité première pour laquelle ils ont été conçus.
 - b) En vue de leur remanufacturation ou remise à neuf:
 - i) les pièces/composants sont complets;
 - ii) une évaluation des dommages, de la diminution de la fonctionnalité ou des performances et des réparations nécessaires pour remettre les pièces/composants en état d'être utilisés;
 - iii) il n'y a pas de forte corrosion.
2. Informations minimales à fournir sur l'étiquetage des pièces et composants:
 - a) le nom du composant ou de la pièce;
 - b) la référence au numéro d'identification du véhicule (VIN) du véhicule dont le composant ou la pièce a été extrait(e); et
 - c) le nom et l'adresse postale d'un point de contact unique ainsi qu'une adresse électronique et une adresse web, le cas échéant, permettant d'identifier [...] l'installation de traitement agréée qui a extrait le composant ou la pièce.

PARTIE E

COMPOSANTS ET PIÈCES À NE PAS RÉUTILISER

1. Tous les sacs gonflables, y compris les coussins, les actionneurs pyrotechniques, les unités de commande électronique et les capteurs.
2. [...]
3. [...]
4. Les assemblages automatiques ou non automatiques des ceintures de sécurité, y compris les sangles, les boucles, les enrouleurs, les actionneurs pyrotechniques.
5. Les sièges lorsqu'ils comportent des points d'ancrage de ceintures de sécurité et/ou des sacs gonflables.
6. Les modules antivols agissant sur la colonne de direction.
7. Les dispositifs d'immobilisation, y compris les transpondeurs et les unités de commande électronique.

PARTIE F

EXIGENCES SPÉCIFIQUES EN MATIÈRE DE TRAITEMENT DES PIÈCES, COMPOSANTS ET MATÉRIAUX EXTRAITS

1. Les batteries SLI sont traitées conformément à l'article 70 du règlement (UE) 2023/1542 [...].
2. Les batteries de véhicules électriques sont traitées conformément à l'article 70 du règlement (UE) 2023/1542 [...].
- 2 bis. Les batteries LMT sont traitées conformément à l'article 70 du règlement (UE) 2023/1542.
- 2 ter. Les batteries portables sont traitées conformément à l'article 70 du règlement (UE) 2023/1542.

3. Les aimants permanents contenant du néodyme, du dysprosium ou du praséodyme (néodyme-fer-bore ou NdFeB), tels qu'ils sont définis à l'article 28 du règlement (UE) 2024/1252 [...], ainsi que le cuivre provenant de moteurs à entraînement électrique ne se prêtant pas à la réutilisation, au remanufacturage ou à la remise à neuf sont extraits lorsque le processus d'extraction est réalisable dans des installations de traitement agréées sans coût excessif. En l'absence de progrès techniques pour recycler les aimants permanents NdFeB, les moteurs à entraînement électrique ou leurs pièces contenant des aimants permanents sont stockés et étiquetés conformément à l'article 27, paragraphe 1, point b), du règlement (UE) 2024/1252 [...]. Aux fins du recyclage à l'avenir, les exigences relatives au stockage temporaire figurant dans la directive 1999/31/CE ne s'appliquent pas.
4. Les composants et pièces électroniques extraits qui ne font pas l'objet d'une réutilisation, d'un remanufacturage ou d'une remise à neuf et les fractions non ferreuses, y compris les cartes de circuits imprimés broyées, sont traités par les opérateurs de traitement conformément à l'article 8, paragraphe 3, de la directive 2012/19/UE.
5. Le verre extrait du véhicule hors d'usage est, au minimum, recyclé en verre d'emballage, en fibre de verre ou matériau d'une qualité équivalente.
6. Les fluides frigorigènes extraits doivent être recyclés, régénérés ou détruits conformément à l'article 8 du règlement (UE) 2024/573.
7. Les fractions de matières plastiques et de résidus sont traitées conformément à l'article 7 et à l'annexe IV du règlement (UE) 2019/1021.
8. Les pneumatiques en caoutchouc sont traités conformément à la hiérarchie des déchets et aux exigences générales énoncées à l'article 4 de la directive 2008/98/CE, afin de donner la priorité aux options de prévention qui présentent le meilleur bilan environnemental global[, y compris le rechapage].
9. Les matériaux en aluminium provenant d'échangeurs de chaleur tels que spécifiés à l'annexe VII, partie C, point 12, sont stockés et recyclés séparément des fractions d'aluminium coulé et corroyé spécifiées à l'annexe VII, partie G, point 2, sous b).

PARTIE G

[...]CRITÈRES POUR LE BROYAGE COMBINÉ ET L'APPLICATION DES TECHNOLOGIES DE POST-BROYAGE

1. Critères autorisant le broyage des véhicules hors d'usage, de leurs pièces, composants et matériaux avec d'autres déchets:
 - a) les déchets d'équipements électriques et électroniques ont été traités sélectivement conformément à l'annexe VII de la directive 2012/19/UE avant d'être broyés avec les véhicules hors d'usage;
 - b) toutes les batteries sont retirées de tous les types de déchets, conformément au règlement (UE) 2023/1542, avant d'être broyées avec les véhicules hors d'usage;
 - c) les emballages plastiques sont retirés des déchets d'emballages et les déchets d'emballages métalliques, tels que spécifiés dans le règlement (UE) 2025/40[...], ne sont pas encore triés par familles d'alliages spécifiques avant d'être déchiquetés avec les véhicules hors d'usage;
 - d) le traitement conjoint de différentes fractions de déchets n'entraîne pas de détérioration de la qualité des flux de déchets résultant du traitement par rapport au traitement séparé des fractions de déchets;
 - e) la contribution individuelle des flux de déchets mélangés aux fractions produites doit pouvoir être déterminée pour les exigences respectives en matière de rapports sur les performances de traitement des véhicules hors d'usage et d'autres exigences relatives à d'autres flux de déchets, telles que le règlement (UE) n° 2023/1542, le règlement (UE) 2025/40[...], la directive 2012/19/UE et la directive 2008/58/CE.

2. Exigences de qualité pour les fractions d'extrait:
 - a. La teneur en cuivre de la fraction principale d'acier ne doit pas dépasser 0,25 % en poids; à compter du [OP: veuillez insérer la date correspondant au premier jour du mois suivant une période de 60 mois après la date d'entrée en vigueur du présent règlement], la teneur en cuivre de la fraction principale d'acier ne doit pas dépasser 0,15 % en poids;

- b. L'aluminium doit être trié au minimum en une fraction d'alliages moulés telle que définie dans la norme EN 1706:2020 et une fraction d'alliages corroyés, telle que définie dans la norme EN 573-3:2019;
 - c. La fraction lourde du broyeur obtenue après séparation de l'air et du fer est soumise à un traitement supplémentaire visant à séparer les métaux ferreux et non ferreux, les matières plastiques et les autres matières organiques en vue de leur recyclage ou de leur valorisation. Le résidu de ces processus doit contenir moins de 1 % de métal en poids et, conformément à la décision 2003/33/CE du Conseil, moins de 5 % de contenu organique total en poids; la limite du contenu organique total (COT) < 5 % en poids ne s'applique pas si la fraction lourde du broyeur correctement sélectionnée et reconditionnée est biologiquement stable, conformément à la législation en vigueur;
 - d. La fraction légère du broyeur est soumise à un traitement supplémentaire visant à séparer les métaux ferreux et non ferreux, les matières plastiques et les autres matières organiques en vue de leur recyclage ou de leur valorisation. Le résidu de ces processus doit contenir moins de 1 % de métal en poids et, conformément à la décision 2003/33/CE du Conseil, moins de 5 % de contenu organique total en poids; la limite du contenu organique total (COT) < 5 % en poids ne s'applique pas si la fraction légère du broyeur correctement sélectionnée et reconditionnée est biologiquement stable, conformément à la législation en vigueur;
3. Documentation à fournir pour les dérogations à l'obligation de retrait des pièces, composants et matériaux:
- a) [...] Une copie du contrat écrit entre l'installation de traitement agréée et l'installation qui effectue les opérations de broyage et met en œuvre ou sous-traite les technologies post-broyage, y compris les spécifications relatives à la qualité des matières secondaires prêtes pour le recyclage et les spécifications techniques appliquées pour la transformation des fractions de traitement des véhicules hors d'usage.
 - b) [...] Documentation par un organisme indépendant démontrant la qualité et la quantité des fractions de traitement [...] prêtes à être recyclées pour une configuration de traitement représentative [...].

- c) [...] Tout autre type de documentation démontrant que la qualité et la quantité des matériaux provenant des véhicules hors d'usage ne sont pas inférieures à la qualité et à la quantité des pièces et composants qui ont été extraits séparément avant le broyage conformément aux exigences énoncées dans la partie C.

ANNEXE VIII

INFORMATIONS CONCERNANT L'INSCRIPTION AU REGISTRE DES PRODUCTEURS

1. Informations à fournir par le producteur ou son mandataire [...] agrée pour le régime de responsabilité élargie des producteurs:
 - a) le nom et les marques (le cas échéant) sous lesquels le producteur exerce ses activités dans l'État membre, ainsi que l'adresse du producteur, notamment le code postal et la commune, la rue et le numéro, le pays, le numéro de téléphone, le cas échéant, l'adresse internet et l'adresse électronique, en indiquant un point de contact unique;
 - b) le code national d'identification du producteur, y compris son numéro de registre de commerce ou un numéro d'enregistrement officiel équivalent et le numéro d'identification fiscale européen ou national;
 - c) les catégories de véhicules que le producteur a l'intention de mettre à disposition sur le marché pour la première fois sur le territoire d'un État membre;
 - d) des informations sur la manière dont le producteur s'acquitte des responsabilités qui lui incombent en vertu de l'article 16, y compris des informations écrites sur les points suivants:
 - i) les mesures mises en place par le producteur pour remplir les obligations en matière de responsabilité du producteur énoncées aux articles 16 et 20;
 - ii) les mesures mises en place pour satisfaire à l'obligation de collecte prévue à l'article 23 en ce qui concerne la quantité de véhicules que le producteur met à disposition sur le marché de l'État membre; et
 - iii) le système visant à garantir la fiabilité des données communiquées aux autorités compétentes;
 - e) une déclaration du producteur ou, le cas échéant, de son mandataire [...] agrée pour le régime de responsabilité élargie des producteurs ou de l'organisation compétente en matière de responsabilité des producteurs attestant que les informations fournies sont exactes.

2. Informations à fournir, en plus des informations énumérées au point 1, lorsqu'une organisation compétente en matière de responsabilité des producteurs est désignée pour s'acquitter des obligations en matière de responsabilité élargie des producteurs:
 - a) le nom et les coordonnées, y compris le code postal et la commune, la rue et le numéro, le pays, le numéro de téléphone, le site internet et l'adresse électronique, ainsi que le code national d'identification de l'organisation compétente en matière de responsabilité des producteurs;
 - b) le numéro de registre de commerce ou un numéro d'enregistrement officiel équivalent et le numéro d'identification fiscale européen ou national de l'organisation compétente en matière de responsabilité des producteurs; et
 - c) le mandat du producteur représenté.
3. Informations à fournir, en plus des informations énumérées au point 1, par l'organisation compétente en matière de responsabilité des producteurs dans le cas d'une autorisation accordée conformément à l'article [...] 17, paragraphe 1:
 - a) les noms et coordonnées, y compris les codes postaux et communes, les rues et les numéros, les pays, les numéros de téléphone, les adresses internet et les adresses électroniques des producteurs représentés;
 - b) le mandat de chaque producteur représenté, le cas échéant;
 - c) lorsque l'organisation compétente en matière de responsabilité des producteurs représente plus d'un producteur, elle indique séparément comment chacun des producteurs représentés assume les responsabilités qui lui incombent en vertu de l'article 16.
4. Lorsque les obligations prévues à l'article 16 sont exécutées au nom d'un producteur par un mandataire désigné pour le régime de responsabilité élargie des producteurs qui représente plus d'un producteur, ce mandataire fournit séparément, outre les informations énumérées au point 1, le nom et les coordonnées de chacun des producteurs représentés.

ANNEXE IX

[...] CERTIFICAT DE DESTRUCTION

Délivré conformément à l'article 25 du règlement du Parlement européen et du Conseil [.../...] relatif aux exigences en matière de circularité applicables à la conception des véhicules et à la gestion des véhicules hors d'usage.

1.	Établissement ou entreprise délivrant le présent certificat	
1.1	Nom	
1.2	Adresse	
1.3	Numéro de téléphone	
1.4	Adresse électronique [le cas échéant]	
1.5	Numéro d'enregistrement ou d'identification*	
2.	Autorité compétente ayant délivré une autorisation pour l'établissement ou entreprise mentionné au point 1	
2.1	État membre	
2.2	Nom	
2.3	Adresse	
3.	Certificat de destruction	
3.1	Date de délivrance	
3.2	Numéro	
4.	Informations sur le véhicule pour lequel le présent certificat de destruction est délivré	
4.1	Marque de nationalité	
4.2	(A) Numéro d'immatriculation**	
4.3	(J) Catégorie du véhicule**	
4.4	(D.1) Marque**	
4.5	(D.3) Dénomination commerciale**	
4.6	(E) Numéro d'identification du véhicule**	
4.7	Numéro du certificat d'immatriculation	
5.	Informations sur le propriétaire du véhicule	
5.1	(C.2.1) Nom ou raison sociale**	
5.2	(C.2.2) Prénom(s) **	

5.3	(C.2.3) Adresse**	
5.4	Numéro de téléphone	
5.5	Adresse électronique [le cas échéant]	
6.	Remarques	
	* Il est possible de déroger à cette exigence si le système national d'enregistrement ou d'identification ne prévoit pas pareil numéro.	
	** Codes communautaires harmonisés visés dans la directive 1999/37/CE.	

5. [...]

6. [...]

7. [...]

8. [...]

9. [...]

10. [...]

":

b) dans le tableau "Partie II: Véhicules relevant de la catégorie N1", l'entrée 59 est remplacée par le texte suivant:

"

59	Règlement [OP insérer le numéro du présent règlement] (Circularité)	Les prescriptions de ce règlement ne s'appliquent pas.
----	---	--

La partie III est modifiée comme suit:

a) à l'appendice 1, l'entrée 59 est remplacée par le texte suivant:";

59	Circularité	Règlement [OP insérer le numéro du présent règlement]	S/O	S/O															
----	-------------	---	-----	-----	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

b) à l'appendice 2, l'entrée 59 est remplacée par le texte suivant:

59	Circularité	Règlement [OP insérer le numéro du présent règlement]	S/O					S/O												
----	-------------	---	-----	--	--	--	--	-----	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

c) à l'appendice 3, l'entrée 59 est remplacée par le texte suivant:

59	Circularité	Règlement [OP insérer le numéro du présent règlement]	S/O																	
----	-------------	---	-----	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

d) à l'appendice 4, l'entrée 59 est remplacée par le texte suivant:

59	Circularité	Règlement [OP insérer le numéro du présent règlement]	S/O					S/O												
----	-------------	---	-----	--	--	--	--	-----	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

2. L'annexe II du règlement (UE) 168/2013 est modifiée comme suit:

Dans la section C1 du tableau de l'annexe II du règlement (UE) n° 168/2013, la mention 15 *bis* est remplacée par le texte suivant:

				L1e- A	L1e- B	L2e	L3e	L4e	L5e- B	L6e- A	L7e- A1	L7e- A2	L7e- B1	L7e- B2
15a	18	Exigences en matière de circularité	en Règlement (UE) 2024/1252 du Parlement européen et du Conseil (*1)	x	x	x								
15b	18	Exigences en matière de circularité	[OP: insérer le présent règlement VHU (UE) 2025/XXXX				x	x	x	x	x	x	x	x

ANNEXE XI

TABLEAU DE CORRESPONDANCE

2. Directive 2000/53/CE

<i>Directive 2000/53/CE</i>	<i>Présent règlement</i>
Article premier	Article premier
Article 2, paragraphe 1	Article 3, paragraphe 1, point 1)
Article 2, paragraphe 2	Article 3, paragraphe 1, point 2)
Article 2, paragraphe 3	Article 3, paragraphe 1, point 22)
Article 2, paragraphe 4	Article 3, paragraphe 2, point a)
Article 2, paragraphe 5	Article 3, paragraphe 1, point 16)
Article 2, paragraphe 6	Article 3, paragraphe 1, point 5)
Article 2, paragraphe 7	Article 3, paragraphe 2, point a)
Article 2, paragraphe 8	Article 3, paragraphe 2, point a)
Article 2, paragraphe 9	Article 3, paragraphe 2, point a)
Article 2, paragraphe 10	Article 3, paragraphe 1, point 35)
Article 2, paragraphe 11	-
Article 2, paragraphe 11, point a)	-
Article 2, paragraphe 11, point b)	-
Article 2, paragraphe 11, point c)	-
Article 2, paragraphe 11, point d)	-
Article 2, paragraphe 12	-

<i>Directive 2000/53/CE</i>	<i>Présent règlement</i>
Article 2, paragraphe 13	-
Article 3, paragraphe 1	Article 2, paragraphe 1, point a)
Article 3, paragraphe 2	-
Article 3, paragraphe 3	-
Article 3, paragraphe 4	Article 2, paragraphe 2, point a), et paragraphe 5
Article 3, paragraphe 5	Article 2, paragraphe 1, point c), et paragraphes 5 et 6
Article 4, paragraphe 1, point a)	Article 5, paragraphe 1
Article 4, paragraphe 1, point b)	Article 7, paragraphe 1
Article 4, paragraphe 1, point c)	Article 6
Article 4, paragraphe 2, point a)	Article 5, paragraphes 2 et 3
Article 4, paragraphe 2, point b) i)	Article 5, paragraphe 4, point a)
Article 4, paragraphe 2, point b) ii)	Article 5, paragraphe 4, point b)
Article 4, paragraphe 2, point b) iii)	Article 5, paragraphe 4, point c)
Article 4, paragraphe 2, point b) iv)	Article 5, paragraphe 4, point d)
Article 4, paragraphe 2, point c)	--
Article 5, premier tiret	Article 23, paragraphe 1 et paragraphe 2, point c)
Article 5, paragraphe 1, second tiret	Article 23, paragraphe 2, point b)
Article 5, paragraphe 2	Article 23, paragraphe 4, premier alinéa, et second alinéa, point c)
Article 5, paragraphe 3, premier alinéa	Article 25
Article 5, paragraphe 3, deuxième alinéa	--

<i>Directive 2000/53/CE</i>	<i>Présent règlement</i>
Article 5, paragraphe 3, troisième alinéa	--
Article 5, paragraphe 4, premier alinéa	Article 24, paragraphe 2
Article 5, paragraphe 4, deuxième alinéa	Article 16 et article 20, paragraphe 1, point a)
Article 5, paragraphe 4, troisième alinéa	Article 24, paragraphe 2
Article 5, paragraphe 4, quatrième alinéa	--
Article 5, paragraphe 5, premier alinéa	Article 25, paragraphe 1, et annexe IX
Article 5, paragraphe 5, deuxième alinéa	Article 25, paragraphe 5
Article 6, paragraphe 1	Article 27, paragraphes 1 et 3
Article 6, paragraphe 2, premier alinéa	Article 15, paragraphe 1
Article 6, paragraphe 2, deuxième alinéa	--
Article 6, paragraphe 3, premier alinéa	Article 30, paragraphe 1, et annexe VII, partie C
Article 6, paragraphe 3, deuxième alinéa	Article 29, paragraphe 1
Article 6, paragraphe 4	Article 15, paragraphe 2
Article 6, paragraphe 5	Article 27, paragraphe 5
Article 6, paragraphe 6	Article 27, paragraphe 4
Article 7, paragraphe 1	Article 33, paragraphe 1
Article 7, paragraphe 2, point a)	--
Article 7, paragraphe 2, point b)	Article 34, paragraphe 1, points a) et b)
Article 7, paragraphe 2, deuxième alinéa	--
Article 7, paragraphe 2, troisième alinéa	Article 49, paragraphe 5

<i>Directive 2000/53/CE</i>	<i>Présent règlement</i>
Article 7, paragraphe 3	--
Article 7, paragraphe 4	--
Article 7, paragraphe 5	--
Article 8, paragraphe 1	Article 12, paragraphe 1
Article 8, paragraphe 2	Article 12, paragraphe 3
Article 8, paragraphe 3	Article 11, paragraphe 1
Article 8, paragraphe 4	Article 11, paragraphes 1 et 2
Article 9, paragraphe 1 bis, premier alinéa	Article 49, paragraphe 1, point j)
Article 9, paragraphe 1 bis, deuxième alinéa	Article 49, paragraphe 1, deuxième alinéa
Article 9, paragraphe 1 bis, troisième alinéa	Article 49, paragraphe 1, troisième alinéa
Article 9, paragraphe 1 ter	Article 49, paragraphe 2
Article 9, paragraphe 1 quater	--
Article 9, point 1 quinquies	Article 49, paragraphe 5
Article 9, paragraphe 2	Article 9
Article 9 bis, paragraphe 1	Article 50, paragraphe 1
Article 9 bis, paragraphe 2	Article 50, paragraphe 2
Article 9 bis, paragraphe 3	Article 50, paragraphe 3
Article 9 bis, paragraphe 4	Article 50, paragraphe 4
Article 9 bis, paragraphe 5	Article 50, paragraphe 5
Article 9 bis, paragraphe 6	Article 50, paragraphe 6

<i>Directive 2000/53/CE</i>	<i>Présent règlement</i>
Article 10, paragraphe 1	--
Article 10, paragraphe 2	--
Article 10, paragraphe 3	--
Article 10 bis	Article 55
Article 11, paragraphe 1	Article 51, paragraphe 1
Article 11, paragraphe 2	Article 51, paragraphe 2
Article 12, paragraphe 1	Article 57, paragraphe 1
Article 12, paragraphe 2	Article 57, paragraphe 2
Article 12, paragraphe 3	--
Article 13	--
Annexe I	Annexe VII
Annexe II	Annexe III

3. Directive 2005/64/CE

<i>Directive 2005/64/CE</i>	<i>Présent règlement</i>
Article premier, premier alinéa	Article premier
Article premier, second alinéa	--
Article 2	Article 2, paragraphe 1, point a)
Article 3, point a)	Article 2, paragraphe 2, point a)
Article 3, point b)	Article 2, paragraphe 2, point b)
Article 3, point c)	Article 2, paragraphe 2, point c)
Article 4, paragraphe 1	Article 3, paragraphe 1, point 1)
Article 4, paragraphe 2	Article 3, paragraphe 2, point b)
Article 4, paragraphe 3	Article 3, paragraphe 1, point 3)
Article 4, paragraphe 4	Article 3, paragraphe 1, point 2)
Article 4, paragraphe 5	Annexe II
Article 4, paragraphe 6	Article 3, paragraphe 2, point b), en combinaison avec l'article 3, paragraphe 1, point 1)
Article 4, paragraphe 7	Article 3, paragraphe 2, point b)
Article 4, paragraphe 8	Article 3, paragraphe 2, point b)
Article 4, paragraphe 9	Article 3, paragraphe 1, point 5)
Article 4, paragraphe 10	Article 3, paragraphe 2, point a)
Article 4, paragraphe 11	--
Article 4, paragraphe 12	Article 3, paragraphe 2, point a)

Article 4, paragraphe 13	Article 3, paragraphe 1, point 4)
Article 4, paragraphe 14	Article 3, paragraphe 1, point 6)
Article 4, paragraphe 15	Article 3, paragraphe 1, point 7)
Article 4, paragraphe 16	--
Article 4, paragraphe 17	--
Article 4, paragraphe 18	Article 9
Article 4, paragraphe 19	--
Article 4, paragraphe 20	--
Article 5, paragraphe 1	--
Article 5, paragraphe 2	Article 8, paragraphe 1, deuxième phrase
Article 5, paragraphe 3	Article 8, paragraphe 4
Article 5, paragraphe 4	Article 24
Article 6, paragraphe 1	Article 4, paragraphe 2
Article 6, paragraphe 2, deuxième alinéa	Article 5, paragraphe 8
Article 6, paragraphe 3	Article 11
Article 6, paragraphe 4	--
Article 6, paragraphe 5	--
Article 6, paragraphe 6	--
Article 6, paragraphe 7	--
Article 6, paragraphe 8	--
Article 7, point a)	Annexe VII, partie E

Article 7, point b)	Annexe VII, partie E
Article 8	--
Article 9	--
Article 10, paragraphe 1	--
Article 10, paragraphe 2	--
Article 10, paragraphe 3	--
Article 10, paragraphe 3	--
Article 10, paragraphe 4	--
Article 11, paragraphe 1	--
Article 11, paragraphe 2	--
Article 12	--
Article 13	--
Annexe I	Article 4, paragraphe 1
Annexe II	--
Annexe III	--
Annexe VII	--
Annexe V	Annexe VII, partie E
Annexe VI	--

ANNEXE XII

MODIFICATIONS DU RÈGLEMENT (UE) 2023/1542

Le tableau de l'annexe I du règlement (UE) 2023/1542 est modifié comme suit:

Colonne 1 Désignation de la substance ou du groupe de substances	Colonne 2 Conditions de restriction
Mercure No CAS: 7439-97-6 No CE 231-106-7 et ses composés	Les batteries, incorporées ou non dans des appareils, des moyens de transport légers ou d'autres véhicules, ne contiennent pas plus de 0,0005 % de mercure (exprimé en Hg métal) en poids.
2. Cadmium No CAS: 7440-43-9 No CE 231-152-8 et ses composés	<p>1. Les batteries portables, incorporées ou non dans des appareils, des moyens de transport légers ou d'autres véhicules, ne contiennent pas plus de 0,002 % de cadmium (exprimé en Cd métal) en poids.</p> <p><u>2. Les batteries de véhicules électriques et les batteries SLI incorporées dans des véhicules, y compris des véhicules à usage spécial, des catégories M1 et N1, tels que définis dans le règlement (UE) 2018/858, ne contiennent pas plus de 0,01 % de cadmium (exprimé en Cd métal) en poids dans un matériau homogène.</u></p> <p><u>3. Le point 2 ne s'applique pas aux batteries de véhicules électriques utilisées comme pièces de rechange pour véhicules électriques, y compris les véhicules à usage spécial, des catégories M1 et N1, tels que définis dans le règlement (UE) 2018/858, mis sur le marché avant le 31 décembre 2008.</u></p>

Colonne 1 Désignation de la substance ou du groupe de substances	Colonne 2 Conditions de restriction
<p>3. Plomb</p> <p>No CAS: 7439-92-1</p> <p>No CE 231-100-4 et ses composés</p>	<p>1. À compter du 18 août 2024, les batteries portables, incorporées ou non dans des appareils, ne contiennent pas plus de 0,01 % de plomb (exprimé en Pb métal) en poids.</p> <p>2. La restriction figurant au point 1 ne s'applique pas aux piles bouton zinc-air portables avant le 18 août 2028.</p> <p><u>3. Les batteries portables incorporées dans des véhicules, y compris des véhicules à usage spécial, des catégories M1 et N1, tels que définis dans le règlement (UE) 2018/858, ne contiennent pas plus de 0,1 % de plomb (exprimé en Pb métal) en poids dans un matériau homogène.</u></p> <p><u>4. Le point 3 ne s'applique pas aux batteries portables incorporées dans des véhicules ou utilisées comme pièces de rechange pour des véhicules, y compris les véhicules à usage spécial, des catégories M1 et N1, tels que définis dans le règlement (UE) 2018/858, réceptionnés avant le 1^{er} janvier 2024.</u></p> <p><u>5. Les batteries de véhicules électriques incorporées dans des véhicules, y compris des véhicules à usage spécial, des catégories M1 et N1, tels que définis dans le règlement (UE) 2018/858, ne contiennent pas plus de 0,1 % de plomb (exprimé en Pb métal) en poids dans un matériau homogène.</u></p> <p><u>6. Le point 5 ne s'applique pas:</u> <u>aux batteries de véhicules électriques incorporées dans des véhicules ou utilisées comme pièces de</u></p>

Colonne 1 Désignation de la substance ou du groupe de substances	Colonne 2 Conditions de restriction
	<p><u>recharge pour des véhicules des catégories M1 et N1, tels que définis dans le règlement (UE) 2018/858 et réceptionnés avant le 1^{er} janvier 2019;</u></p> <p><u>aux batteries de véhicules électriques incorporées dans des véhicules ou utilisées comme pièces de rechange pour des véhicules à usage spécial des catégories M1 et N1 tels que définis dans le règlement (UE) 2018/858 et réceptionnés avant le 1^{er} janvier 2024.</u></p> <p><u>7. Les batteries SLI incorporées dans des véhicules, y compris des véhicules à usage spécial, des catégories M1 et N1, tels que définis dans le règlement (UE) 2018/858, ne contiennent pas plus de 0,1 % de plomb (exprimé en Pb métal) en poids dans un matériau homogène.</u></p> <p><u>8. Le point 7 ne s'applique pas:</u></p> <p><u>i) aux batteries SLI utilisées dans des applications de 12 V pour les véhicules, y compris les véhicules à usage spécial, des catégories M1 et N1, tels que définis dans le règlement (UE) 2018/858;1</u></p> <p><u>ii) aux batteries SLI utilisées dans des applications de 24 V dans des véhicules à usage spécial des catégories M1 et N1 tels que définis dans le règlement (UE) 2018/858.2</u></p> <p><u>iii) aux batteries SLI utilisées dans d'autres applications que celles couvertes aux points 8 i)</u></p>

¹ Cette exemption sera réexaminée en 2030.

² Cette exemption sera réexaminée en 2030.

Colonne 1 Désignation de la substance ou du groupe de substances	Colonne 2 Conditions de restriction
	<u>et ii) dans les véhicules, y compris les véhicules à usage spécial, des catégories M1 et N1 tels que définis dans le règlement (UE) 2018/858, réceptionnés avant le 1^{er} janvier 2024.</u>
4. <u>Chrome hexavalent No CAS: 18540-29-9 No CE 606-053-1 et ses composés</u>	<u>Les batteries incorporées dans des véhicules, y compris des véhicules à usage spécial, des catégories M1 et N1, tels que définis dans le règlement (UE) 2018/858, ne contiennent pas plus de 0,1 % de chrome hexavalent (exprimé en Cr⁶⁺ métal) en poids dans un matériau homogène.</u>

ANNEXE XIII

EXIGENCES APPLICABLES AUX CERTIFICATEURS ET AUX AUDITEURS ET CRITÈRES À REMPLIR PAR LES INSTALLATIONS PRODUISANT DES MATÉRIAUX RECYCLÉS

PARTIE A

Exigences détaillées applicables aux tiers réalisant des audits

1. Un tiers effectuant des audits conformément à l'article 6, paragraphe 2, est indépendant du fournisseur, du fabricant ou de la personne participant à la production du matériau recyclé, ainsi que de l'installation contrôlée. À cette fin, ce tiers devrait être en mesure de documenter les éléments suivants:

- a. il ne fait pas partie de ces entités ou n'est pas sous leur contrôle;
- b. il a mis en place et applique des procédures garantissant son impartialité, dont: i) l'évaluation permanente des risques concernant son impartialité; ii) la détection, l'élimination et l'atténuation des risques pesant sur son impartialité du fait de pressions financières, commerciales et autres; iii) l'évaluation des risques pesant sur son impartialité du fait des relations de son personnel;
- c. il est organisé et géré d'une manière propre à garantir son indépendance et son impartialité, notamment: i) il est clairement identifiable au sein de l'entité juridique, si celle-ci mène aussi des activités qui ne sont pas liées aux inspections; ii) il est doté de règles en matière de signalements concernant l'activité d'audit menée à bien; iii) son personnel a des attributions clairement identifiables en ce qui concerne la réalisation des audits.

2. Le tiers réalisant des audits conformément à l'article 6, paragraphe 2 est considéré comme possédant les qualifications appropriées dans le domaine des audits et du traitement des déchets s'il dispose en nombre suffisant d'un personnel qualifié, directement ou par l'intermédiaire de sous-traitants, qui est régulièrement formé et si les membres de son personnel qui participent à la réalisation de ces audits possèdent une expérience professionnelle attestée dans tous les domaines suivants: a) réalisation d'audits d'installations de traitement des déchets; b) opérations de traitement des déchets; c) systèmes de management environnemental et de gestion de la santé et de la sécurité au travail; d) production de matériaux recyclés.

3. Afin de démontrer la conformité avec les critères établis aux paragraphes 1 et 2, l'organisme d'évaluation de la conformité effectuant des audits ou des certifications se réfère à sa certification au regard de normes de l'Union ou de normes internationales équivalentes pertinentes pour la réalisation des audits, telles que la norme ISO 19011: 2018 ou la norme ISO/IEC 17020: 2012.

PARTIE B

CRITÈRES PERMETTANT DE DÉMONTRER QUE LE MATÉRIAU RECYCLÉ A ÉTÉ PRODUIT DANS UNE INSTALLATION CORRESPONDANT AUX EXIGENCES EN MATIÈRE DE PROTECTION DE LA SANTÉ HUMAINE, DU CLIMAT ET DE L'ENVIRONNEMENT ÉNONCÉES DANS LA LÉGISLATION DE L'UNION OU À DES EXIGENCES ÉQUIVALENTES (VOIR ARTICLE 6, PARAGRAPHE 1 QUATER)

1. L'audit visé à l'article 6, paragraphe 2, vérifie que l'installation participant à la production de matériaux recyclés remplit les conditions suivantes dans son fonctionnement effectif:
- a. elle satisfait aux exigences relatives au recyclage des déchets et exerce ses activités conformément à la législation nationale applicable en matière de protection de l'environnement;
 - b. elle est conçue, construite et exploitée d'une manière sûre et écologiquement rationnelle et, en particulier, elle dispose des processus requis, de la technologie appropriée de gestion des déchets ainsi que de l'organisation et de l'infrastructure nécessaires pour recycler les déchets en question;
 - b bis. elle s'approvisionne en déchets plastiques dans un pays qui respecte des normes équivalentes à celles des pays de l'Union européenne en termes de protection de l'environnement et de sécurité des travailleurs, et elle opère dans ce pays conformément aux critères définis au paragraphe 4 de la présente partie;
 - c. elle met en place et exploite des systèmes, des procédures et des techniques de gestion et de surveillance qui ont pour objectif de prévenir, de limiter, de réduire au minimum et, autant que possible dans la pratique, d'éliminer: i) les risques pour la santé et la sécurité des travailleurs concernés et de la population au voisinage de l'installation; et ii) les effets néfastes de ses activités sur l'environnement (notamment grâce à des mesures adéquates prises pour surveiller et combattre la pollution);

- d. elle assure la traçabilité de tous les déchets reçus et traités en son sein, notamment en faisant en sorte que tous les déchets résiduels résultant de ses activités soient répertoriés et transférés uniquement vers des installations de gestion des déchets disposant des autorisations requises pour traiter lesdits déchets résiduels;
 - e. elle a pris des mesures visant à économiser l'énergie et à limiter les émissions de gaz à effet de serre liées à ses activités;
 - f. elle établit et est en mesure de fournir des relevés de ses activités de gestion des déchets au cours des cinq dernières années; si une installation est exploitée moins de cinq ans, elle établit et est en mesure de fournir des registres de ses activités de gestion des déchets pour la durée de son exploitation;
 - g. elle n'a pas été condamnée pour avoir exercé des activités illégales liées à la gestion des déchets au cours des cinq dernières années.
2. Lors de la vérification de la conformité d'une installation au regard des critères susmentionnés et des exigences de l'article 6, paragraphe 1 *ter*, le tiers procédant à l'audit ou à la certification tient compte, en particulier, comme point de référence et lorsqu'il y a lieu, des éléments suivants:
- a. les exigences spécifiques relatives au traitement de certains déchets et au calcul de la quantité de déchets traités, qui sont contraignantes en vertu de la législation de l'Union, et à la comptabilisation des quantités de matières recyclées produites;
 - b. les conclusions sur les meilleures techniques disponibles adoptées pour certaines activités dans le cadre de la directive 2010/75/UE du Parlement européen et du Conseil du 24 novembre 2010 relative aux émissions industrielles.
3. Les noms et coordonnées des personnes qui ont effectué les audits sont clairement indiqués dans les rapports d'audit.

4. Les auditeurs vérifient que les déchets plastiques sont traités d'une manière équivalente aux normes de l'UE et qu'ils proviennent d'un pays doté d'un cadre complet de gestion des déchets couvrant l'ensemble de son territoire et attestant que ce pays a la capacité et la volonté de garantir une gestion écologiquement rationnelle des déchets, compte tenu notamment des critères suivants:
- a. les mesures mises en œuvre et prévues pour assurer une gestion écologiquement rationnelle des déchets sur son territoire, telles que l'introduction d'un système de responsabilité élargie des producteurs ou d'un système équivalent mettant en œuvre le principe du pollueur-payeur;
 - b. les mesures mises en œuvre et prévues pour augmenter la proportion de plastique post-consommation recyclé à partir de véhicules, ainsi que les indicateurs de suivi de ces mesures;
 - c. les mesures mises en œuvre et prévues pour augmenter la proportion de plastique recyclé post-consommation incorporé dans les véhicules mis sur le marché national, ainsi que les indicateurs de suivi de ces mesures.

PARTIE C

CRITÈRES PERMETTANT DE DÉMONTRER QUE LES MATÉRIAUX RECYCLÉS ONT ÉTÉ PRODUITS CONFORMÉMENT AUX EXIGENCES DE L'ARTICLE 6, PARAGRAPHES 1, 1 BIS ET 1 TER

L'audit visé à l'article 6, paragraphe 2, vérifie que l'installation participant à la production de matériaux recyclés remplit les conditions suivantes dans son fonctionnement effectif:

1. L'installation est en mesure de fournir la preuve qu'elle produit des matériaux recyclés à partir de déchets post-consommation. Si l'installation produit également des matériaux dérivés de déchets de préconsommation ou dérivés de matières premières, elle est en mesure de démontrer qu'elle établit une distinction claire entre les différents types de matériaux. L'installation veille à ne fournir que des matériaux recyclés à partir de déchets post-consommation, ce qui conditionne leur prise en compte dans le cadre des objectifs fixés à l'article 6.

2. Une installation produisant des matériaux recyclés à partir de déchets post-consommation issus de véhicules hors d'usage ou de véhicules réparés est en mesure de démontrer que ces déchets ont été collectés séparément et n'ont pas été mélangés avec des matériaux d'autres origines avant leur arrivée sur l'installation et pendant tout le processus de recyclage.
