

**Bruxelles, le 2 décembre 2024
(OR. en)**

16276/24

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

**ENV 1159
ENT 215
MI 985
CODEC 2236**

NOTE

Origine:	Secrétariat général du Conseil
Destinataire:	Comité des représentants permanents/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 – Débat d'orientation

1. Afin d'organiser le débat d'orientation sur le sujet visé en objet lors de la session du Conseil "Environnement" du 17 décembre 2024, la présidence a préparé la note et les questions à l'intention des ministres qui figurent en annexe.
2. Le Comité des représentants permanents est invité à prendre acte de la note et des questions de la présidence, et à les transmettre au Conseil en vue du débat d'orientation.

Proposition de règlement 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

- Débat d'orientation -

INTRODUCTION

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").

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.

La présidence belge a ensuite réalisé des progrès substantiels dans les négociations au cours du premier semestre de 2024, avec la tenue de discussions approfondies au cours de six réunions du groupe "Environnement".

Les discussions ont notamment porté sur la définition des véhicules hors d'usage (VHU) et sur la distinction entre les véhicules d'occasion et les VHU, ainsi que sur les critères pertinents énoncés à l'annexe I du règlement, mais aussi sur la collecte et le traitement des VHU, et sur leur régime d'exportation. Les résultats des travaux menés sous la présidence belge ont été consignés dans un texte de compromis partiel de la présidence¹ et ont également été présentés au Conseil "Environnement" en juin 2024².

¹ 11733/24.

² 11019/24.

TRAVAUX MENÉS SOUS LA PRÉSIDENTENCE HONGROISE

La présidence a consacré six autres réunions du groupe "Environnement" à cette proposition, notant qu'en plus de mettre fortement l'accent sur les aspects liés à la circularité et sur la protection de l'environnement, les États membres accordent de plus en plus d'attention à ses incidences sur la compétitivité de l'industrie automobile de l'UE, une tendance qui est susceptible de marquer le cycle législatif actuel dans son ensemble. Les résultats des travaux menés sous la présidence hongroise ont également été consignés dans un texte de compromis de la présidence³.

a. Base juridique

La Commission a proposé que l'article 114 du TFUE constitue la base juridique de l'ensemble de la proposition. Toutefois, 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 pour les véhicules utilitaires lourds et les motocycles

La présidence a consacré beaucoup de temps à l'examen de la demande d'un certain nombre d'États membres visant à relever le niveau d'ambition en ce qui concerne les véhicules utilitaires lourds, les véhicules à deux ou trois roues et les 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 couvrirait nouvellement 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.

³ 16429/24.

c. Contenu recyclé minimal

La question du contenu recyclé minimal reflète également l'ambition environnementale globale de la proposition. Si un certain nombre d'États membres semblent prêts à soutenir l'objectif de 25 % de contenu recyclé pour les matières plastiques dans les voitures particulières et les fourgonnettes commerciales, comme proposé par la Commission, d'autres mettent en garde contre le fait qu'il pourrait entraîner des distorsions du marché en cas de pénurie de matériaux recyclés. Par ailleurs, les objectifs ambitieux en matière de recyclage prévus dans d'autres instruments, tels que le règlement sur les emballages récemment finalisé, pourraient garantir la disponibilité de quantités suffisantes de matériaux recyclés. En ce qui concerne le sous-objectif connexe de 25 % en circuit fermé, d'aucuns se demandent si la ferraille préconsommation pourrait être utilisée pour l'atteindre partiellement.

Dans le même contexte, les États membres ont également discuté de la possibilité de relever le niveau d'ambition de la proposition en fixant un objectif chiffré pour la teneur minimale en acier recyclé dès son entrée en vigueur, plutôt que d'habiliter la Commission à le faire dans un acte délégué sur la base d'une étude de faisabilité future. En outre, ce sujet nécessite des orientations supplémentaires de la part du Conseil, afin de déterminer s'il pourrait y avoir un objectif de référence que les délégations pourraient approuver dès à présent, par exemple, en combinaison avec une clause de réexamen qui s'appliquerait une fois l'étude de faisabilité finalisée.

d. Conception permettant l'extraction de certaines pièces et de certains composants

Des discussions approfondies ont eu lieu sur la portée des pièces et composants qui doivent être conçus de manière à ce que leur démontage obligatoire sur les VHU puisse se faire sans encombre. Si un certain nombre d'États membres semblent prêts à accepter la liste proposée par la Commission dans la partie C de l'annexe VII de la proposition ou proposent même que des composants supplémentaires soient couverts (par exemple, les systèmes d'arrêt-démarrage du moteur, les pompes de direction assistée ou les pièces de plus de 10 kg), d'autres font valoir que seules les pièces présentant un intérêt réel sur le marché de la réutilisation devraient être couvertes et proposent des exclusions de la liste. Là encore, cette discussion reflète l'objectif commun de trouver un équilibre entre les objectifs environnementaux et la préservation de la compétitivité.

CONCLUSION

Compte tenu de ce qui précède, la présidence estime que l'ajout de l'article 192, paragraphe 1, comme base juridique pour les chapitres IV et V de la proposition bénéficie d'un large soutien de la part des délégations, mais que les autres sujets nécessitent des orientations supplémentaires de la part du Conseil sur la base des questions suivantes à l'intention des ministres:

1. *Les États membres sont-ils d'accord avec les extensions du champ d'application en ce qui concerne les obligations applicables aux véhicules utilitaires lourds, aux véhicules à deux ou trois roues et aux quadricycles?*
 2. *Dans quelle mesure les États membres peuvent-ils soutenir l'objectif de contenu recyclé minimal pour les matières plastiques fixé à l'article 6 de la proposition? En ce qui concerne le sous-objectif relatif au circuit fermé, les États membres pourraient-ils accepter que les chutes neuves fassent partie de son calcul? Dans quelle mesure?*
 3. *Dans quelle mesure les États membres pourraient-ils soutenir un objectif de teneur en acier recyclé sans attendre les résultats de l'étude de faisabilité prévue à l'article 6, paragraphe 3?*
 4. *Les États membres peuvent-ils approuver la liste de pièces et composants figurant dans la partie C de l'annexe VII de la proposition? Quels ajouts ou exclusions estiment-ils nécessaires?*
-