

E 2917

ASSEMBLÉE NATIONALE

DOUZIÈME LÉGISLATURE

SÉNAT

SESSION EXTRAORDINAIRE DE 2004-2005

Reçu à la Présidence de l'Assemblée nationale
le 19 juillet 2005

Enregistré à la Présidence du Sénat le 19 juillet 2005

TEXTE SOUMIS EN APPLICATION DE L'ARTICLE 88-4 DE LA CONSTITUTION

PAR LE GOUVERNEMENT,

À L'ASSEMBLÉE NATIONALE ET AU SÉNAT.

Proposition de décision du Conseil modifiant l'annexe II de la directive 2000/53/CE du Parlement européen et du Conseil relative aux véhicules hors d'usage.

COM (2005) 291 final

**FICHE DE TRANSMISSION DES PROJETS D'ACTES
DES COMMUNAUTES EUROPEENNES ET DE L'UNION EUROPEENNE**

- article 88-4 de la Constitution -

INTITULE

COM (2005) 291 final

Proposition de décision du Conseil modifiant l'annexe II de la directive 2000/53/CE du Parlement européen et du Conseil relative aux véhicules hors d'usage.

N A T U R E	S.O. Sans Objet	Observations : Bien que la présente proposition se borne à modifier l'annexe II de la directive 2000/53/CE relative à certaines exemptions à l'interdiction d'usage de certains composants, elle revêt un caractère législatif dès lors que la directive elle-même a été regardée comme relevant du domaine législatif.
	L Législatif	
	N.L. Non Législatif	
Date d'arrivée au Conseil d'Etat :		
08/07/2005		
Date de départ du Conseil d'Etat :		
18/07/2005		



**CONSEIL DE
L'UNION EUROPÉENNE**

Bruxelles, le 6 juillet 2005

10894/05

**ENV 347
ENT 90**

PROPOSITION

Origine: La Commission

En date du: 1 juillet 2005

Objet: Proposition de Décision du Conseil modifiant l'annexe II de la directive 2000/53/CE du Parlement européen et du Conseil relative aux véhicules hors d'usage

Les délégations trouveront ci-joint la proposition de décision du Conseil transmise par lettre de Madame Patricia BUGNOT à Monsieur Javier SOLANA, Secrétaire général/Haut représentant.

p.j. : COM(2005) 291 final



COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES

Bruxelles, le 1.7.2005
COM(2005) 291 final

Proposition de

DÉCISION DU CONSEIL

**modifiant l'annexe II de la directive 2000/53/CE du Parlement européen et du Conseil
relative aux véhicules hors d'usage**

(présentée par la Commission)

EXPOSÉ DES MOTIFS

L'article 4, paragraphe 2, point a) de la directive 2000/53/CE relative aux véhicules hors d'usage¹ interdit l'utilisation de plomb, de mercure, de cadmium et de chrome hexavalent dans les matériaux et les composants des véhicules, sauf exemptions prévues par son annexe II. Cette liste d'exemptions peut être modifiée en fonction des progrès techniques et scientifiques. La Commission est assistée dans cette tâche par le comité institué à l'article 18 de la directive 75/442/CEE² relative aux déchets.

Sur la base de l'évaluation scientifique et technique, la Commission est parvenue aux conclusions suivantes :

Rubrique 2 a) et b) de la présente proposition (*aluminium destiné à l'usinage*)

En ce qui concerne l'exemption autorisant l'utilisation du plomb en tant qu'élément d'alliage dans l'aluminium destiné à l'usinage (rubrique 2b), qui est actuellement prévue par l'annexe II telle que modifiée par la décision 2002/525/CE³, il ressort de l'évaluation technique que des substituts sont disponibles. Toutefois, selon les parties concernées, des alliages d'aluminium normalisés contenant jusqu'à 1,5 % de plomb restent nécessaires pour les pièces en rapport avec la sécurité et les pièces de moteur (par exemple, les systèmes de freinage et les circuits d'alimentation). Il est donc proposé d'autoriser une teneur maximale en plomb de 1,5% en poids jusqu'au 1^{er} juillet 2008, et de réexaminer la question le 1^{er} juillet 2007. Par ailleurs, la deuxième note de l'actuelle annexe II accorde une exemption autorisant l'utilisation de 0,4% de plomb en poids dans l'aluminium destiné à l'usinage, sans limitation dans le temps. Du point de vue technique, il importe peu que le plomb ait été introduit intentionnellement ou non, et il est donc proposé de supprimer cette condition.

Rubrique 4 de la proposition (*coussinets et bagues en plomb/bronze*)

Pour ce qui est de la portée de l'exemption correspondant à la rubrique 4 de l'actuelle annexe II (coussinets et bagues en plomb/bronze) telle que modifiée par la décision 2002/525/CE de la Commission, les parties concernées ont demandé une reformulation de l'exemption afin qu'elle couvre tous les coussinets et bagues en plomb et pas uniquement les coussinets et bagues en plomb/bronze. Les coussinets et bagues en plomb/bronze contiennent en règle générale entre 21 et 25 % de plomb en poids. Des coussinets et bagues sans plomb sont en cours de développement et, dans certaines applications, commencent déjà à être utilisés. Selon les parties concernées, les coussinets et bagues sans plomb sont appelés à se généraliser dans toutes les applications futures. La restriction de l'actuelle exemption aux seuls coussinets et bagues en plomb/bronze semble décourager l'innovation technique et l'utilisation de substituts sans plomb, qui pour le moment ne sont peut-être pas vraiment sans plomb. Il est donc proposé d'étendre la portée de l'exemption à tous les coussinets et bagues contenant du plomb et, dans la mesure où l'innovation technique va permettre la substitution du plomb dans toutes les applications, de prévoir une date d'expiration (1^{er} juillet 2008). L'évaluation technique montre que les conditions de fonctionnement extrêmes requièrent un matériau antifriction capable d'assurer le roulement des pièces mobiles même en cas de rupture

¹ JO L 269 du 21.10.2000, p. 34.

² JO L 194 du 25.07.1975, p. 39. Directive modifiée en dernier lieu par la décision 96/350/CE de la Commission (JO L 135 du 06.06.1996, p. 32).

³ JO L 170 du 29.06.2002, p. 81.

temporaire du film lubrifiant. Les substituts sans plomb devront également fonctionner dans ces conditions extrêmes qui s'observent au niveau tant du moteur que de la transmission. Il est donc proposé de réexaminer cette exemption d'ici au 1^{er} juillet 2007 afin de s'assurer que la technologie sans plomb peut être utilisée dans tous les moteurs et dans toutes les transmissions sans compromettre le bon fonctionnement de ces derniers.

Rubrique 7a) et b) de la proposition (*agents de vulcanisation et stabilisants pour élastomères utilisés dans les applications de transport des fluides et de transmission*)

En ce qui concerne l'exemption autorisant l'utilisation de plomb dans les agents de vulcanisation et stabilisants pour élastomères utilisés dans les applications de transport des fluides et de transmission (rubrique 8 de l'actuelle annexe II telle que modifiée par la décision 2002/525/CE), il ressort de l'évaluation technique que des substituts sans plomb sont disponibles. Selon les parties concernées, les stabilisants au plomb sont déjà remplacés dans certains types d'élastomères. La substitution intégrale sera réalisée à temps en juillet 2005 pour tous les nouveaux véhicules. En ce qui concerne les agents de vulcanisation, les parties concernées affirment que les risques à long terme en matière de sécurité ne sont pas évaluables pour le moment. Selon elles, les agents de vulcanisation contenant 0,5% de plomb en poids donnent des résultats satisfaisants en termes de sécurité routière. Par conséquent, pour ces applications, il faudrait pouvoir disposer de davantage de temps pour tester correctement les substituts sans plomb. Dans la mesure où il existe des substituts, il semble raisonnable, pour des raisons de sécurité routière, d'accorder une année supplémentaire pour ces applications. De surcroît, l'évaluation a montré qu'il était techniquement impossible d'abaisser au-dessous de 0,5% en poids la teneur en plomb des liants pour élastomères utilisés dans les applications de transmission. C'est le cas lorsque le plomb est utilisé comme liant pour assembler des conduites ou des pièces en élastomère sur du métal. Il est donc proposé d'ajouter une nouvelle rubrique pour cette application particulière, sans limitation dans le temps.

Rubrique 9 de la proposition (*garnitures de freins*)

L'exemption qui autorisait l'utilisation de 0,5% de plomb en poids dans le cuivre des garnitures de freins pour les véhicules réceptionnés avant le 1^{er} juillet 2003 et pour l'entretien de ces véhicules a expiré le 1^{er} juillet 2004 (rubrique 12 de l'actuelle annexe II telle que modifiée par la décision 2002/525/CE de la Commission). Cependant la troisième note de l'actuelle annexe II autorise une teneur maximale en plomb de 0,4% en poids jusqu'au 1^{er} juillet 2007, pour autant que ce plomb n'ait pas été introduit intentionnellement. La rubrique 9 proposée précise que cette teneur de 0,4% n'est autorisée que dans les matériaux de friction pour systèmes de freinage. Le fait que la substance ait été ou non introduite intentionnellement est sans objet du point de vue technique et il est donc proposé de supprimer cette condition.

Rubrique 10 de la proposition (*sièges de soupapes*)

En ce qui concerne l'exemption autorisant l'utilisation de plomb dans les sièges de soupapes, qui arrive à expiration en juillet 2006 (rubrique 13 de l'actuelle annexe II telle que modifiée par la décision 2002/525/CE de la Commission), certaines parties concernées ont fait valoir que le remplacement des séries actuelles nécessitait des essais d'endurance intensifs et que si ces essais n'étaient pas concluants, il conviendrait de revoir entièrement la conception du moteur. Afin de garantir la sécurité routière, il est proposé de prolonger d'un an la validité de l'exemption.

Rubrique 12 de la proposition (*initiateurs pyrotechniques*)

En ce qui concerne l'exemption concernant l'utilisation de plomb dans les initiateurs pyrotechniques, qui arrive à expiration le 1er juillet 2007 (rubrique 16 de l'actuelle annexe II), l'évaluation montre que des substituts seront très prochainement disponibles pour les nouveaux modèles. L'évaluation technique indique toutefois qu'il existe différentes générations de coussins gonflables de sécurité (airbag). Les nouvelles générations intègrent l'électronique de commande dans les initiateurs, et les futures générations de coussins comporteront davantage d'électronique de manière à faciliter leur application à différents types de véhicules. Pour ce qui est des modèles existants, les pièces constitutives des diverses générations de coussins ne sont pas interchangeables, et il ne serait pas possible de remplacer des pièces d'un type de coussin par celles d'un autre type s'il s'avérait nécessaire de remplacer le coussin de sécurité, après un accident. Il est donc proposé d'interdire le plomb pour les nouveaux modèles (véhicules réceptionnés après le 1^{er} juillet 2006) et de prévoir une exemption, non limitée dans le temps, pour les anciens modèles (véhicules réceptionnés avant le 1^{er} juillet 2006).

Rubrique 13 a) et b) de la proposition (*revêtements anticorrosion*)

En ce qui concerne l'exemption autorisant l'utilisation de chrome hexavalent dans les revêtements anticorrosion, qui expire le 1^{er} juillet 2007 (rubrique 17 de l'actuelle annexe II telle que modifiée par la décision 2002/525/CE), l'évaluation montre que de nombreuses applications de substitution existent. Pour le chrome hexavalent utilisé pour la protection anticorrosion des ensembles boulons-écrous dans les châssis, aucun substitut n'est disponible pour le moment. Il est donc proposé de prolonger l'exemption d'un an pour cette application particulière, avant de procéder à son réexamen pour s'assurer qu'il ne puisse y avoir de désolidarisation des pièces mécaniques essentielles au cours de la durée de vie des véhicules.

Rubrique 17 de la proposition (*batteries pour véhicules électriques*)

L'exemption actuelle qui autorise l'utilisation de cadmium dans les batteries pour véhicules électriques arrive à expiration le 31 décembre 2005. L'exemption n'est pas limitée dans le temps pour les batteries au cadmium utilisées en tant que pièces de rechange dans les véhicules électriques mis sur le marché avant le 31 décembre 2005 (rubrique 21 de l'actuelle annexe II telle que modifiée par la décision 2002/525/CE de la Commission). Selon l'étude SUBAT (<http://www.battery-electric.com/subatdocs/WP5-006.pdf>), la technologie lithium-ion est actuellement (2005) la solution la plus appropriée pour les véhicules exclusivement électriques, devant les batteries sodium-chlorure de nickel, plomb-acide, nickel-hydrure métallique et nickel-cadmium. Il n'est cependant pas certain que ces substituts soient actuellement testés et disponibles à grande échelle. Lors de la conférence sur les véhicules électriques qui s'est tenue à Monaco en avril 2005, SAFT a préconisé le recours à la technologie des batteries lithium-ion pour les véhicules électriques. Selon un communiqué de presse : «*en France, cette technologie est développée par SAFT. Ce type de batterie d'accumulateurs est encore très peu utilisé, principalement du fait de son coût. Il devrait équiper les véhicules de la société SVE (HEULIEZ and DASSAULT ASSOCIÉS)*». (voir http://evs21.org/IMG/pdf/new_battery_technology.pdf).

Toujours selon l'étude SUBAT, il conviendrait de laisser un peu de temps aux constructeurs automobiles pour leur permettre d'adapter leurs modèles de production et d'équiper leurs véhicules de batteries faisant appel à une technologie plus respectueuse de l'environnement. Or, d'après la discussion qui s'est tenue entre le consortium et diverses parties concernées,

«cela n'est pas réalisable en l'espace de cinq ans». De surcroît, les constructeurs automobiles européens ont demandé une exemption pour pouvoir continuer à utiliser du cadmium dans les véhicules électriques jusqu'en 2008.

Compte tenu de ce qui précède, il est proposé de prolonger la validité de cette exemption jusqu'au 31 décembre 2008, de manière à préserver la disponibilité des véhicules électriques : ce délai supplémentaire est en effet nécessaire pour augmenter la capacité des batteries issues de la nouvelle technologie et pour permettre aux constructeurs automobiles de procéder aux adaptations nécessaires de leurs modèles de production afin qu'ils intègrent cette nouvelle technologie des batteries.

Il est proposé de réexaminer cette exemption d'ici la fin de l'année 2007 afin de garantir la disponibilité de batteries de substitution et de véhicules électriques.

Rubrique 18 de la proposition (*composants optiques dans matrices en verre, utilisés pour les systèmes d'assistance à la conduite*)

Il est proposé d'ajouter une exemption supplémentaire pour permettre l'utilisation, jusqu'au 1^{er} juillet 2007, de cadmium dans les composants optiques inclus dans des matrices en verre, qui sont utilisés dans les systèmes d'assistance à la conduite équipant les véhicules automobiles. Le système d'assistance à la conduite automobile améliore la perception visuelle du conducteur grâce à une caméra. La matrice en verre de la caméra (500 mg) contient 1 % (5 mg) de cadmium. Pour le moment, l'utilisation de cadmium dans cette application est techniquement inévitable. Des solutions de remplacement sont toutefois en cours de développement.

Sur la base de cette évaluation, la Commission a soumis un projet de décision au comité institué par l'article 18 de la directive 75/442/CEE relative aux déchets le 28 avril 2005. Ce projet de décision n'a pas recueilli la majorité qualifiée.

En conséquence, conformément à la procédure prévue à l'article 5, paragraphe 4 de la décision 1999/468/CE¹ du Conseil, une proposition de décision du Conseil est présentée au Conseil. Si, à l'expiration d'un délai de trois mois à compter de la saisine du Conseil, celui-ci n'a pas statué, les mesures proposées sont arrêtées par la Commission.

¹ JO L 184 du 17.07.1999, p. 23.

Proposition de

DÉCISION DU CONSEIL

modifiant l'annexe II de la directive 2000/53/CE du Parlement européen et du Conseil relative aux véhicules hors d'usage

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

LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité instituant la Communauté européenne,

vu la directive 2000/53/CE du Parlement européen et du Conseil du 18 septembre 2000 relative aux véhicules hors d'usage¹, et notamment son article 4, paragraphe 2, point b),

considérant ce qui suit:

- (1) Aux termes de la directive 2000/53/CE, la Commission est tenue de se prononcer sur les utilisations du plomb, du mercure, du cadmium et du chrome hexavalent qui sont interdites par l'article 4, paragraphe 2, point a) de cette directive.
- (2) Après avoir procédé aux évaluations techniques et scientifiques requises, la Commission est parvenue à un certain nombre de conclusions.
- (3) Il n'y a pas lieu de prolonger les exemptions accordées pour certaines applications car l'utilisation de plomb, de mercure, de cadmium ou de chrome hexavalent dans ces applications est désormais évitable.
- (4) Certains matériaux et composants contenant du plomb, du mercure, du cadmium ou du chrome hexavalent doivent être exemptés ou continuer d'être exemptés de l'interdiction prévue par l'article 4, paragraphe 2, point a), car l'utilisation de ces substances dans ces matériaux et composants spécifiques reste inévitable. Il convient dans certains cas de réexaminer la date d'expiration de ces exemptions pour s'assurer que l'utilisation des substances interdites est toujours inévitable.
- (5) Dans le cas de l'aluminium destiné à l'usinage contenant jusqu'à 1,5 % de plomb en poids, décrit au point 2. a) de l'annexe, la Commission évaluera avant le 1^{er} juillet 2007 l'opportunité de modifier la date d'expiration de l'exemption en fonction de la disponibilité de substituts du plomb.
- (6) Dans le cas des coussinets et bagues en plomb décrits au point 4. de l'annexe, la Commission évaluera avant le 1^{er} juillet 2007, l'opportunité de modifier la date d'expiration de l'exemption pour permettre l'application de la technologie sans plomb

¹ JO L 269 du 21.10.2000, p. 34. Directive modifiée en dernier lieu par la décision 2005/438/CE de la Commission (JO L 152 du 15.06.2005, p. 19).

à tous les moteurs et à toutes les transmissions sans en compromettre le bon fonctionnement.

- (7) En ce qui concerne l'utilisation de chrome hexavalent dans les revêtements anticorrosion des ensembles boulons-écrous dans les châssis, décrits au point 13. b) de l'annexe, la Commission évaluera avant le 1^{er} juillet 2007 l'opportunité de modifier la date d'expiration de l'exemption de manière qu'il ne puisse y avoir de désolidarisation accidentelle des pièces mécaniques essentielles pendant la durée de vie du véhicule.
- (8) En ce qui concerne l'utilisation de cadmium dans les batteries des véhicules électriques, décrite au point 17 de l'annexe, la Commission évaluera avant la fin de l'année 2007 l'opportunité de modifier la date d'expiration de cette exemption de manière à garantir la disponibilité de batteries faisant appel à une nouvelle technologie et la disponibilité des véhicules électriques.
- (9) Il y a donc lieu de modifier la directive 2000/53/CE en conséquence,

A ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

Article premier

Sans préjudice des dispositions de la décision 2005/438/CE de la Commission¹, l'annexe II de la directive 2000/53/CE est remplacée par le texte figurant dans l'annexe de la présente décision.

Article 2

La présente décision est applicable à compter du 1er juillet 2005.

Article 3

Les États membres sont destinataires de la présente décision.

Fait à Bruxelles, le

*Par le Conseil
Le Président*

¹ JO L 152 du 15.06.2005, p. 19.

ANNEXE

«Annexe II

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

Matériaux et composants	Portée et date d'expiration de l'exemption	Étiqueté ou rendu identifiable conformément à l'article 4, paragraphe 2, point b) iv)
<i>Plomb comme élément d'alliage</i>		
1. Acier destiné à l'usinage et acier galvanisé contenant jusqu'à 0,35% de plomb en poids		
2. a) Aluminium destiné à l'usinage contenant jusqu'à 1,5 % de plomb en poids	1 ^{er} juillet 2008	
2. b) Aluminium destiné à l'usinage contenant jusqu'à 0,4% de plomb en poids		
3. Alliage de cuivre contenant jusqu'à 4% de plomb en poids		
4. Coussinets et bagues	1 ^{er} juillet 2008	
<i>Plomb et composés de plomb dans des composants</i>		
5. Batteries		X
6. Amortisseurs		X
7. a) Agents de vulcanisation et stabilisants pour élastomères utilisés dans les applications de transport des fluides et de transmission, contenant jusqu'à 0,5 % de plomb en poids	1 ^{er} juillet 2006	
7. b) Liants pour élastomères utilisés dans les applications de transmission, contenant jusqu'à 0,5% de plomb en poids		
8. Soudure dans les cartes de circuits imprimés et autres applications électriques		X ¹
9. Cuivre dans les matériaux de friction pour garnitures de freins contenant plus de 0,4% de plomb en poids	1 ^{er} juillet 2007	X

10. Sièges de soupape	Types de moteurs mis au point avant le 1 ^{er} juillet 2003: 1 ^{er} juillet 2007	
11. Composants électriques contenant du plomb, insérés dans une matrice en verre ou en céramique, sauf verre des ampoules et glaçure des bougies		X ² (pour composants autres que piézoélectriques dans les moteurs)
12. Initiateurs pyrotechniques	Véhicules réceptionnés avant le 1 ^{er} juillet 2006 et pièces de rechange pour ces véhicules	
<i>Chrome hexavalent</i>		
13. a) Revêtements anticorrosion	1 ^{er} juillet 2007	
13. b) Revêtements anticorrosion des ensembles boulons-écrous dans les châssis	1 ^{er} juillet 2008	
14. Réfrigérateurs à absorption dans les autocaravanes		X
<i>Mercure</i>		
15. Mercure dans les lampes à décharge et les écrans d'affichage		X
<i>Cadmium</i>		
16. Pâtes pour couches épaisses	1 juillet 2006	
17. Batteries pour véhicules électriques	A compter du 31 décembre 2008, les batteries NiCd ne pourront être mises sur le marché qu'en tant que pièces de rechange pour des véhicules commercialisés avant cette date.	X
18. Composants optiques dans matrices en verre, utilisés dans les systèmes d'assistance à la conduite	1 ^{er} juillet 2007	X

Notes:

- Une valeur maximale de concentration de 0,1% en poids de plomb, de chrome hexavalent et de mercure et de 0,01% en poids de cadmium est tolérée dans un matériau homogène.
- La réutilisation de parties de véhicules qui étaient déjà sur le marché à la date d'expiration d'une exemption est autorisée sans limitation puisque cette réutilisation n'est pas couverte par les dispositions de l'article 4, paragraphe 2, point a).

¹ Démontage requis si, compte tenu des quantités visées à la rubrique 11, le seuil moyen de 60 grammes de plomb par véhicule est dépassé. Pour l'application de cette clause, il n'est pas tenu compte des dispositifs électroniques qui ne sont pas installés par le constructeur dans la chaîne de production.

² Démontage requis si, compte tenu des quantités visées à la rubrique 8, le seuil moyen de 60 grammes de plomb par véhicule est dépassé. Pour l'application de cette clause, il n'est pas tenu compte des dispositifs électroniques qui ne sont pas installés par le constructeur dans la chaîne de production. “