



Conseil Fédéral du Développement Durable (CFDD)

Avis sur des mesures de prévention et autres en vue de limiter la pollution de l'environnement par les véhicules et de promouvoir un mode de production durable des véhicules

- **demandé par le ministre de la Protection de la Consommation, de la Santé publique et de l'Environnement, Monsieur Jef Tavernier, dans une lettre du 26 septembre 2002,**
- **préparé par le groupe de travail Normes de Produits,**
- **approuvé par l'assemblée générale du 17 décembre 2002.**
- **La langue originale de cet avis est le néerlandais.**

1. Situation

- [1] L'avis a été demandé pour dans deux mois, à savoir pour le 26 novembre 2002.

2. Résumé

- [2] Le CFDD regrette de n'avoir pas été plus amplement informé des études sur lesquelles se fonde ce projet d'AR. Le CFDD constate que ce projet d'AR doit contribuer à ce que les services fédéraux pour les affaires environnementales comprennent mieux les flux des substances, dans le cadre de la politique en matière de produits. Le CFDD souscrit au principe de prévention et estime qu'il s'agit d'un élément important dans une stratégie durable en matière de déchets, et dans une politique intégrée en matière de produits.
- [3] Le CFDD souscrit au principe de prévention et estime qu'il s'agit d'un élément important dans une stratégie durable en matière de déchets, et dans une politique intégrée en matière de produits. Le CFDD estime que les entreprises jouent un rôle important dans la politique de produits intégrée. Il conviendrait donc de réfléchir à la manière dont les instruments, les connaissances et l'expérience sur le plan de la production durable mise en place dans les grandes entreprises, peuvent bénéficier aux entreprises plus petites.
- [4] Une partie des membres pensent que les mesures proposées sont une transposition correcte de la directive et estiment que la manière dont la prévention est élaborée est une façon adéquate de contribuer à réaliser une politique de produits intégrée dans le secteur automobile. Ces membres pensent que la liste des substances dangereuses, reprise à l'annexe II du projet d'AR, doit être considérée comme un instrument pour le secteur automobile pour l'aider à développer sa politique de prévention. Au fur et à mesure que l'on dispose de connaissances plus larges sur les substances nocives, il faut pouvoir adapter la liste et éventuellement l'étendre.
- [5] Cette partie des membres soutiennent entièrement une approche qui part du principe de prévention et du principe de précaution. C'est une meilleure approche qu'une approche purement inspirée des risques, où il faut d'abord prouver avec une certitude absolue que des substances nocives sont présentes dans l'environnement et que celles-ci proviennent manifestement des véhicules hors d'usage, avant de pouvoir prendre des mesures politiques.



- [6] Une autre partie des membres estime que la directive a été transposée en Belgique de manière erronée et trop renforcée. La directive est en effet une directive minimale, mais le bon fonctionnement du marché interne doit être garanti et les obstacles à la concurrence doivent être évités. La manière dont le projet d'AR élabore la prévention, ne répond pas du tout à ce principe, selon ces membres. La liste des substances reprise à l'annexe II se fonde sur des conventions internationales auxquelles la Directive européenne ne fait pas la moindre référence. Ces membres soulignent que la liste de l'annexe II n'a aucun fondement juridique pour l'utiliser dans la réglementation relative aux véhicules hors d'usage en Belgique. Il est plus qu'évident que les conventions sont entièrement tirées de leur contexte. Ces membres pensent que l'administration compétente invoque à tort les articles 175 et 176 du traité CE, parce que les exigences supplémentaires ne visent pas à répondre à une situation problématique nationale et parce que la proportionnalité entre les exigences imposées et les objectifs visés n'est pas respectée.
- [7] Ces membres estiment que demander une liste de 400 substances, par voiture et par composant de voiture, au producteur ou à l'importateur est, en outre, bureaucratique et irréaliste. Ils trouvent inacceptable que la Belgique pose comme condition à la mise de voitures sur le marché la communication du rapport et du rapport annuel. Ils font observer que cet AR devra en tout cas être notifié à la Commission, dans le cadre de la Directive 98/34/CE.
- [8] Ces membres sont d'avis que la prévention doit être abordée de manière plus réaliste. Les pouvoirs publics doivent honorer la politique de prévention qui est déjà en cours d'élaboration dans différentes entreprises. Ces membres trouvent que les pouvoirs publics doivent faire interdire les substances dangereuses qui représentent réellement un problème pour la Belgique au niveau européen. Pour ces membres, il est indispensable que ces interdictions se fondent sur des études démontrant les liens de cause (à savoir les composants de voitures) à effet (à savoir les problèmes d'environnement). A cet égard, ils sont convaincus que toute législation relative à l'utilisation de substances chimiques doit s'appuyer sur les risques que des substances chimiques peuvent représenter pour l'environnement. Ces risques tiennent compte de l'exposition, de la quantité de substances présentes, etc. Sur la base des risques, l'on peut alors proposer des mesures de limitation des risques.
- [9] Un suivi administratif complet des dispositions du projet d'AR nécessitera du temps et du personnel supplémentaire. Comme il l'a déjà souvent indiqué dans ses avis, le CFDD plaide pour du personnel en suffisance dans les services fédéraux de l'environnement pour pouvoir mener à bien ces tâches supplémentaires.
- [10] Une partie des membres demandent que les autorités fédérales assument leurs responsabilités au regard de la problématique de l'exportation de "voitures d'occasion": elles devraient répondre à une série de critères minimaux pour l'exportation et un meilleur contrôle est nécessaire. Une autre partie des membres estime, par contre, que l'exportation de voitures d'occasion ne pose aucun problème; c'est le marché qui détermine si un véhicule peut être encore réutilisé ou non à l'étranger.
- [11] Le CFDD attire l'attention sur le problème que pose le certificat de destruction actuel. Le CFDD pense que les autorités fédérales doivent lier un incitant au certificat en vue du traitement du véhicule. Selon le CFDD, une approche nationale est aussi nécessaire pour le "pistage" des véhicules. Certains membres estiment que les autorités fédérales doivent intervenir par l'introduction d'un système de consigne. D'autres membres trouvent qu'il est prématuré de se prononcer sur ce sujet.
- [12] Le CFDD regrette d'ailleurs que la directive ne porte que sur la mise sur le marché européen de voitures et non sur la production de voitures en général, indépendamment du fait qu'elles soient mises sur le marché en Europe ou ailleurs. S'il existe des considérations d'environnement ou de santé pour prendre des mesures politiques, ces



dernières doivent être valables aussi bien à l'intérieur des frontières européennes qu'à l'extérieur de celles-ci.

3. Le projet d'AR soumis pour avis

- [13] Le projet d'AR vise à transposer les aspects fédéraux de l'environnement de la directive 2000/53/CE du Parlement européen et du Conseil du 18 septembre 2000, plus particulièrement les articles 4, 8 §1 et 9 (partim).
- [14] Un commentaire est joint au projet d'AR, qui donne brièvement de plus amples explications. Nous en reproduisons deux paragraphes ci-après pour information.
- "La Directive 2000/53/CE est une directive traitant des déchets, qui contient un grand nombre de dispositions sur la collecte, le traitement et le démantèlement des épaves groupant ici non seulement des voitures mais aussi des véhicules de transport ayant un poids maximum de 3,5 tonnes."
- " Les mesures de prévention comprennent aussi bien des interdictions concernant l'emploi de métaux lourds (notamment ChrVI, Pb, Cd et Hg) dans les véhicules, que des mesures qui doivent encourager les producteurs et les importateurs à développer une politique continue et approfondie de prévention quant à la conception de véhicules. En ce sens, le projet d'arrêté est une amorce pour réduire à terme l'emploi dans les véhicules d'autres substances dangereuses, pour augmenter les possibilités de recyclage et pour favoriser systématiquement l'emploi de matières recyclées dans des véhicules et dans d'autres produits."
- [15] Le projet d'AR comporte 5 parties. Après les définitions (chapitre I, art. 1), les mesures de prévention (chapitre II) sont abordées en détail. Celles-ci consistent en mesures spécifiques pour les producteurs et importateurs ciblées sur la prévention (art. 2), une interdiction concernant 4 substances dangereuses (art. 3) et une obligation de communication et de déclaration aux pouvoirs publics (art. 4 à 9). Le troisième chapitre traite des normes de codification. Le projet d'AR fixe les règles pour les informations aux acheteurs et pour la mention d'informations dans la publicité au Chapitre III. Le dernier chapitre, enfin, comporte des dispositions générales et finales. Nous abordons ci-après les principales dispositions du projet d'AR.
- [16] Le producteur et l'importateur doivent prendre 3 sortes de mesures pour promouvoir la prévention (art. 2 §1). En premier lieu, ils doivent limiter l'utilisation de substances dangereuses autant que possible dans la phase de conception, en collaboration avec les fabricants de matériaux et d'équipements. En deuxième lieu, les nouveaux véhicules doivent être conçus et construits de façon à ce que le démontage, la réutilisation et la valorisation¹, et en particulier le recyclage, des véhicules hors d'usage, de leurs

¹ Valorisation (comme définie par la loi du 21 décembre 1998): chacune des opérations suivantes:

- a) récupération des solvants;
- b) recyclage ou récupération de substances organiques qui ne sont pas utilisées comme solvant (en ce compris le compostage et le fumage avec d'autres substances biologiquement transformées);
- c) recyclage ou récupération de métaux ou de composés métalliques;
- d) recyclage ou récupération d'autres substances anorganiques;
- e) récupération d'acides ou de bases;
- f) récupération de constituants utilisés pour lutter contre la pollution;
- g) récupération de constituants ou de catalyseurs;
- h) reraffinage d'huile ou autre réemploi d'huile;
- i) emploi principal comme carburant ou un autre mode de production d'énergie
- j) traitement en milieu terrestre pour amélioration agricole ou écologique
- k) utilisation de déchets résultant de l'un des traitements précités;
- l) échange de déchets pour l'un des traitements précités;



composants et matériaux est pris pleinement en considération et facilité. En troisième lieu, augmenter l'intégration des matériaux recyclés dans les véhicules et dans d'autres produits, en collaboration avec les fabricants de matériaux et d'équipements, pour développer les marchés des matériaux recyclés.

- [17] A partir du début de la troisième année de l'entrée en vigueur du présent arrêté royal, le ministre peut fixer des critères et conditions supplémentaires, auxquelles doivent répondre les véhicules mis sur le marché en Belgique, en vue de protéger l'environnement et la santé publique, et d'atteindre les objectifs fixés à cet égard par les autorités fédérales ou régionales ou découlant de conventions internationales auxquelles la Belgique s'est engagée. Ces critères et conditions peuvent concerner entre autres la présence de substances dangereuses dans les véhicules, en particulier les substances dangereuses pour l'environnement dont il est fait référence en annexe II de cet arrêté, et l'utilisation obligatoire de composants, matériaux ou matières premières recyclés lors de la construction de véhicules. (art. 2 §2).
- [18] Il est interdit de mettre sur le marché en Belgique après le 1er juillet 2003 des véhicules et leurs matériaux et composants qui contiennent du plomb, du mercure, du cadmium ou du chrome hexavalent (art. 3 §1). Cette interdiction ne vaut pas pour les matériaux et composants de véhicules mentionnés à l'annexe 1, aux conditions et dans les cas où ils y sont spécifiés (art. 3 §2). Les producteurs et importateurs sont tenus de fournir la preuve qu'ils n'enfreignent pas cette interdiction dans un délai de trois mois suivant la réception d'une telle demande (art. 3 §3).
- [19] Le producteur ou l'importateur communique un rapport sur la façon dont il met en œuvre les dispositions relatives aux mesures de prévention (art. 2), au rapport annuel (art. 5), aux normes de codification (art. 10) et aux informations aux consommateurs (art. 11). Il le transmet au service compétent dans les 3 mois où le présent arrêté lui est applicable (art. 4 §1). Les 5 données suivantes doivent en tout cas être reprises dans cette communication, sur la base du type de véhicule ou pour des données communes sur la base de la marque de véhicule. La communication doit avant tout comporter une proposition de modèle de données sur les substances dangereuses, en particulier celles visées à l'annexe II, les substances présentes dans des véhicules rendant le recyclage des composants et des matières premières difficile et les principales matières premières qui sont des constituants de véhicules (art. 4 §2). Ensuite, la communication comporte également une proposition de méthodologie pour l'établissement d'un plan de prévention, d'un tableau des objectifs de ce plan de prévention, une proposition pour satisfaire aux obligations d'information vis-à-vis du consommateur et, enfin, une proposition relative à la période de validité de la communication.
- [20] La communication requiert l'approbation du ministre. Cette approbation constitue une condition particulière à la mise sur le marché de nouveaux véhicules. Cette approbation est valable pour une période à fixer de 5 ans au plus. Le ministre peut assortir l'approbation de la communication de prescriptions ou de restrictions et il peut adapter la liste des éléments requis de la communication à la suite d'un progrès technologique ou scientifique (art. 4 §§3, 4, 5 et 6).
- [21] Toute personne qui doit faire cette communication, est tenue d'envoyer chaque année un rapport sur la manière dont elle exécute les dispositions relatives aux mesures de prévention (art. 2), aux normes de codification (art. 10) et aux informations aux consommateurs (art. 11). Ce rapport annuel comporte en tout cas des données quantitatives sur le modèle de données de la communication, le suivi du plan de prévention sous la forme d'un examen qualitatif et quantitatif des résultats intermédiaires, des informations sur la façon dont l'utilisation de substances dangereuses a été évitée et

-
- m) entreposage de déchets destinés à l'un des traitements précités, à l'exclusion de l'entreposage provisoire préalable à la collecte sur le lieu de production.



sur la façon dont la capacité de réutilisation, de recyclage et de valorisation a été optimisée lors de la conception et, enfin, des informations sur les changements structurels observés dans le domaine de la vente de véhicules à l'origine de distorsions de la concurrence entre les Etats membres ou à l'intérieur de ces derniers (art. 5 §2).

- [22] Le ministre peut adapter à cause du progrès technologique ou scientifique, la liste des éléments exigés (art. 5 §3). La transmission d'un rapport annuel et éventuellement des renseignements supplémentaires sur demande constituent une condition particulière à la mise sur le marché de nouveaux véhicules.
- [23] Le ministre peut faire appel à un ou plusieurs experts, tenus par le secret professionnel, pour appuyer l'évaluation de la communication et du rapport annuel. Les producteurs et importateurs doivent rétribuer les honoraires des experts (art. 6).
- [24] Les producteurs ou importateurs peuvent transférer l'obligation de communication et de rapport annuel à une organisation dont ils sont membres. Ces deux documents peuvent être transmis sur un support électronique (art. 7). A défaut de communication ou de rapport annuel, après mise en demeure, le ministre peut, sans préjudice de l'application des dispositions de contrôle de la loi du 21 décembre 1998 concernant d'autres infractions aux dispositions du présent arrêté, consécutivement, obliger le producteur ou l'importateur à faire effectuer, à leurs frais, des analyses par des tiers sur les véhicules et interdire la mise sur le marché de véhicules du producteur ou de l'importateur concernés (art. 9).
- [25] En matière de normes de codification, le ministre impose le type d'indications et détermine les composants et matériaux des véhicules qui doivent en être pourvus dans le but de faciliter l'identification de ces composants et matériaux réutilisables et valorisables lors du démontage d'un véhicule. Le ministre le fait en exécution des normes de codification que la Commission européenne imposera sur base de l'article 8, 2e de la directive 2000/53/CE, ou en l'absence de normes européennes, de sa propre initiative dès le 21/10/2003. Le ministre fixe la date à laquelle les indications obligatoires entrent en vigueur *pour des nouveaux véhicules* et *pour des nouveaux composants et matériaux*, mis sur le marché *en remplacement* des composants et matériaux dans des véhicules déjà mis sur le marché. (art. 10 §1). Le producteur ou l'importateur pourvoit *les composants et matériaux des nouveaux véhicules* mis sur le marché, des indications imposées (art. 10 §2). Le producteur ou l'importateur de composants et matériaux de véhicules pourvoit tous les composants et matériaux de véhicules, destinés à remplacer des composants et matériaux utilisés dans des véhicules déjà mis sur le marché, des indications imposées (art. 10 §3).
- [26] Des informations doivent être mises à la disposition des acheteurs potentiels dans chaque point de vente. Toute personne qui met en vente ou en crédit-bail des véhicules nouveaux veille à fournir des informations sur la conception des véhicules et de leurs composants, en vue de leur capacité de valorisation et de recyclage, sur le traitement des véhicules hors d'usage, respectueux de l'environnement, sur l'optimisation des méthodes de réutilisation, de recyclage et de valorisation et, enfin, sur les progrès réalisés dans ces méthodes. Ces informations doivent être aussi publiées sur internet. De plus, la documentation promotionnelle doit aussi faire référence à des informations en la matière, et comporter en particulier les mentions minimales de l'annexe III.
- [27] Un producteur ou un importateur peut demander une exemption concernant les normes de codification et les informations dans le point de vente et dans la publicité, s'il s'agit de véhicules provenant de stocks résiduels ou fabriqués en petites séries (art. 12). L'arrêté entre en vigueur le jour de sa publication (art. 13 §1).
- [28] L'Annexe I énumère les matériaux et composants qui ne relèvent pas, dans des cas particuliers, de l'interdiction concernant le plomb, le mercure, le cadmium et le chrome hexavalent. Annexe II concerne les substances dangereuses pour l'environnement



mentionnées dans les conventions internationales (art. 4 §2). Annexe III donne les mentions minimales de la documentation promotionnelle (art. 11 §4).

4. Directive 2000/53/CE

- [29] La Directive 2000/53/CE du Parlement européen et du Conseil du 18 septembre 2000 relative aux véhicules hors d'usage aurait dû être transposée par les Etats membres le 21 avril 2002. La Commission européenne a mis la Belgique en demeure le 5 juin 2002.
- [30] La directive règle aussi bien des matières régionales que fédérales, le projet d'AR traite uniquement des matières fédérales (voir par. [12]).
- [31] La directive est basée sur l'art. 175, alinéa 1 traité CE, ce qui signifie qu'il s'agit d'une directive minimale, qui prévoit un niveau de protection commun minimal et autorise les Etats membres à prendre des mesures plus strictes.
- [32] Le premier considérant de la directive indique qu'"il convient d'harmoniser les différentes mesures nationales concernant les véhicules hors d'usage, en vue, en premier lieu, de minimiser l'incidence de ces véhicules sur l'environnement, en contribuant ainsi à la protection, à la préservation et à l'amélioration de la qualité de l'environnement et de la conservation de l'énergie, et, en second lieu, d'assurer le bon fonctionnement du marché intérieur et d'éviter les distorsions de concurrence dans la Communauté."
- [33] La directive indique (considéranants 2 et 3) qu'"un encadrement d'envergure communautaire est requis afin de garantir une cohérence entre les approches nationales pour réaliser les objectifs susmentionnés, notamment quant à la conception des véhicules en vue de leur recyclage et de leur valorisation, aux exigences relatives aux installations de collecte et de traitement et à la réalisation des objectifs de réutilisation, de recyclage et de valorisation, compte tenu du principe de subsidiarité et du principe du pollueur-payeur. Les véhicules hors d'usage produisent chaque année dans la Communauté entre 8 et 9 millions de tonnes de déchets, qui doivent être gérés correctement."
- [34] Concernant le principe de prévention, la directive dit, dans ses considérants 4 et 5, "Afin d'appliquer les principes de précaution et de prévention et en conformité avec la stratégie communautaire en matière de gestion des déchets, la production de déchets doit être évitée autant que possible. Il existe également un principe fondamental selon lequel les déchets devraient être réutilisés et valorisés, et la préférence devrait être donnée à la réutilisation et au recyclage." A cet égard, le considérant 11 indique: "Il importe d'appliquer des mesures préventives dès la phase de conception des véhicules, en particulier sous forme de réduction et de contrôle des substances dangereuses contenues dans les véhicules, afin de prévenir le rejet de ces substances dans l'environnement, de faciliter le recyclage et d'éviter la mise en décharge de déchets dangereux." Le considérant 13 ajoute: "Il convient d'intégrer les exigences relatives au démontage, à la réutilisation et au recyclage des véhicules hors d'usage et de leurs composants dans la conception et la production des véhicules neufs."

5. Élément du commentaire oral du projet d'AR

- [35] Les représentants du ministre, Monsieur Mazijn et Monsieur Cornet, ont communiqué que la présente version du projet d'AR est le résultat de discussions avec le secteur (notamment la Febiac) et d'une analyse approfondie de la situation concernant les véhicules hors d'usage. Pour des raisons de confidentialité, ils n'ont pu mettre certaines études à disposition.



6. Remarques générales du CFDD

- [36] Le CFDD regrette de n'avoir pas été plus amplement informé des études sur lesquelles se fonde ce projet d'AR.
- [37] Le CFDD constate que ce projet d'AR doit contribuer à ce que les services fédéraux de l'environnement comprennent mieux les flux des substances, dans le cadre de la politique en matière de produits - et du plan directeur qu'ils établissent à cet égard.
- [38] Le CFDD souscrit au principe de prévention et estime qu'il s'agit d'un élément important dans une stratégie durable en matière de déchets, et dans une politique intégrée en matière de produits.
- [39] Le CFDD estime que les entreprises jouent un rôle important dans la politique de produits intégrée. Il conviendrait donc de réfléchir à la manière dont les instruments, les connaissances et l'expérience sur le plan de la production durable mise en place dans les grandes entreprises, peuvent bénéficier aux entreprises plus petites, qui ne disposent pas de moyens suffisants pour les acquérir elles-mêmes, sans enfreindre les règles juridiques existantes en matière d'informations confidentielles sur les entreprises.
- [40] Le CFDD constate que cette directive n'est pas une directive d'harmonisation au sens de l'art. 95 traité CE. Etant donné que la directive se fonde sur l'art. 175 traité CE, les Etats membres disposent d'une plus grande marge de manoeuvre pour prendre des mesures de protection renforcées sur la base de l'art. 176 traité CE².
- [41] Une partie des membres³ pensent que les mesures proposées sont une transposition correcte de la directive et estiment que la manière dont la prévention est élaborée est une façon adéquate de contribuer à réaliser une politique intégrée en matière de produits dans le secteur automobile. Au vu des flux de déchets considérables que génère le secteur automobile, ils estiment que ce secteur doit consentir de sérieux efforts pour en réduire le volume. Ils jugent positif que le projet d'AR veuille aborder la prévention en trois étapes, c'est-à-dire en examinant d'abord les flux de déchets dans les voitures de substances dangereuses, de substances qui entravent le recyclage et d'importantes matières premières, ensuite en assurant un suivi annuel de ces flux et, enfin, par la possibilité d'imposer des mesures supplémentaires.
- [42] Ces membres pensent que la liste des substances dangereuses, reprise à l'annexe II, doit être considérée comme un instrument pour le secteur automobile pour l'aider à développer sa politique de prévention. Les conventions qui y sont mentionnées sont internationales, et mentionnent des substances dont il a déjà été démontré qu'elles sont problématiques pour l'environnement. Ils indiquent que cette liste doit être considérée comme un cadre général pour la politique environnementale. Il s'agit des substances qui font l'objet d'une priorité internationale. En outre, ces conventions internationales et directive-cadre "eau" ont bien un caractère général de prévention puisqu'elles recommandent (aux autorités) de prendre toute mesure visant à réduire la consommation et/ou la production de ces substances dangereuses ou encore d'adopter toute mesure visant à prévenir la présence ou l'émission de ces substances dans l'environnement.

² Art. 176 traité CE: Les mesures de protection arrêtées en vertu de l'article 175, ne font pas obstacle au maintien et à l'établissement, par chaque Etat membre, de mesures de protection renforcées. Ces mesures doivent être compatibles avec le présent Traité. Elles sont notifiées à la Commission.

³ A. Panneels, (président et vice-présidents), G. De Schutter, V. Kochuyt, G. Lejeune, R. Moreau, S. Van Hauwermeiren (représentants des ONG de protection de l'environnement), B. Bode, S. Englebienne, G. Fremout (représentants des ONG développement), F. Philips, B. Melckmans, A. Wilmart (représentants des organisations syndicales), L. Hens, J.-P. van Ypersele (représentants des milieux scientifiques).



Etant donné que l'on dispose de tellement peu de connaissances sur la présence de substances dangereuses dans les voitures, ces membres admettent que l'on recourt, dans une première étape, à ces listes de référence. Cela n'empêche qu'au fur et à mesure que l'on disposera de connaissances plus étendues sur les substances nocives, la liste devra pouvoir être adaptée en fonction de ce produit et être éventuellement allongée. En effet, les listes se limitent essentiellement aux substances qui entraînent des problèmes pour l'air et pour l'eau. Ces membres remarquent d'ailleurs qu'un très grand nombre de ces substances de l'annexe II ne sont pas d'application pour la construction de voitures. Parmi les 386 substances OSPAR, l'on dénombre déjà, par exemple, 115 pesticides. Le nombre de substances prioritaires est donc assez limité en comparaison avec les plus de 100.000 substances qui sont mises sur le marché en Europe (listes EINECS et ELINCS⁴). Ces membres estiment que les substitués aux chlorofluorocarbones (CFC) repris dans l'Annexe A du protocole de Kyoto doivent être ajoutés à la liste des substances dangereuses de l'annexe II.

Ils estiment inacceptable que le producteur lui-même ignore la présence éventuelle de substances nocives dans les composants de produits ou les matières auxiliaires. Cela signifie notamment que les travailleurs sont placés devant des risques inconnus. En matière de risques en cas d'incendie aussi, ces membres estiment qu'il est inacceptable que l'on dispose d'aussi peu de connaissances sur les substances nocives dans les composants de voitures.

[43] Cette partie des membres soutiennent une approche partant du principe de prévention et du principe de précaution. C'est une meilleure approche que, d'une part, de considérer le problème uniquement dans la phase "déchets" (effets sur l'environnement des parcs de carcasses de voitures) et, d'autre part, qu'une simple approche inspirée des risques, où il faut d'abord prouver avec une totale certitude que des substances nocives sont présentes dans l'environnement et que celles-ci proviennent manifestement des carcasses de voitures, avant de pouvoir prendre des mesures politiques. De telles mesures arrivent alors souvent trop tard. De plus:

- une approche inspirée des risques part de circonstances optimales, notamment aussi du fait que la législation existante est parfaitement appliquée. Ce n'est pas le cas. Il est ressorti, par exemple, lors d'un contrôle effectué par l'inspection flamand de l'environnement auprès de 19 entreprises de catégorie 1 où des épaves sont traitées, que deux entreprises n'avaient pas d'autorisation (complète) et que six entreprises étaient en infraction vis-à-vis des dispositions du Vlare⁵.
- une approche inspirée des risques ne tient pas non plus compte de l'énorme exportation de voitures d'occasion vers les pays en voie de développement (voir infra), où une législation de protection de l'environnement relativement à la mise en décharge n'est pas ou à peine en vigueur (cela vaut aussi pour l'article du Vlare auquel il est fait référence au paragraphe 52).

Ces membres estiment, par conséquent, très positif que les autorités fédérales veuillent appliquer le principe de prévention et utilisent la la possibilité de prendre des mesures renforcées par rapport à celles que prévoit cette directive. Ils attirent l'attention sur le fait que la directive laisse cette possibilité ouverte, car il s'agit d'une direction minimum.

⁴ EINECS: European Inventory of Existing Commercial Chemical Substances, inventaire européen des substances chimiques commerciales existantes, qui sont réputées avoir été commercialisées entre 1971 et 1981.

ELINCS: European List of Notified Chemical Substances, la liste des substances chimiques qui ont été commercialisées après 1981 dans la CE.

⁵ Voir : Réponse du ministre Dua à la demande d'explications du 10 septembre 2002 de Monsieur Johan Malcorps, relativement au recyclage toujours défaillant de véhicules hors d'usage et à l'introduction d'une consigne pour les voitures.



- [44] Le projet d'AR prévoit notamment en son art. 2, §1 d'augmenter l'intégration des matériaux recyclés dans les véhicules et dans d'autres produits, en collaboration avec les fabricants de matériaux et d'équipements, pour développer les marchés des matériaux recyclés. L'absence de marché pour les matières recyclées est un problème important dans la problématique de la promotion du recyclage. Cependant, pour 2015, la réutilisation et le recyclage doivent représenter au moins 85% du poids moyen d'un véhicule en rythme annuel. La stimulation de l'utilisation de matières recyclées est donc une mesure nécessaire. Des mesures supplémentaires pour imposer l'utilisation à terme de composants, de matériaux ou de matières premières recyclés pour la construction de véhicules (cf. art. 2, §2), sont accueillies positivement par ces membres. Pour pouvoir mieux élaborer de telles mesures, ces membres proposent d'inclure, dans le modèle de données (art. 4 §2, a), les données relatives à l'utilisation de matières recyclées.
- [45] Une autre partie des membres⁶ estiment que la directive a été transposée en Belgique de manière erronée et trop renforcée. La directive est en effet une directive minimale, mais le bon fonctionnement du marché interne doit être garanti et les obstacles à la concurrence doivent être évités. La manière dont le projet d'AR élabore la prévention, ne répond pas du tout à ce principe, selon ces membres. La liste des substances reprise à l'annexe II se fonde sur des conventions internationales auxquelles la Directive européenne ne fait pas la moindre référence. Ces membres estiment donc que ce projet d'AR donne un tout autre contenu à la Directive, qui ne correspond pas du tout à sa philosophie. Ces membres soulignent que la liste de l'annexe II n'a aucun fondement juridique pour l'utiliser dans la réglementation relative aux véhicules hors d'usage en Belgique. Il est plus qu'évident que les conventions sont entièrement tirées de leur contexte:
- la convention POP, qui reste à transposer en droit européen et belge, ne parle à aucun moment de véhicules hors d'usage.
 - listes OSPAR: Le projet d'AR ne tient aucun compte du caractère 'recommandant' et du caractère non-juridiquement contraignant des avis de la commission OSPAR⁷. Le projet d'AR n'indique pas davantage quelle liste⁸ est précisément visée et fait l'impasse sur la méthodologie inspirée des risques qui est appliquée aux listes dans la commission OSPAR. Le législateur ne tient aucun compte non plus des mesures de maîtrise des risques que la commission OSPAR élabore pour les substances chimiques qui figurent sur les listes. Enfin, le projet d'AR utilise une liste de substances chimiques pour un AR sur les véhicules hors d'usage, alors que la commission OSPAR concerne les émissions dans l'environnement marin.
 - Liste directive-cadre eau⁹: Le projet d'AR utilise la liste visée dans une tout autre perspective que son intention dans la directive-cadre eau. Il appartient à la Commission européenne et aux régions de Belgique d'identifier les modalités pratiques pour les valeurs d'émission limites. L'émission via les véhicules hors d'usage des substances

⁶ C. Bosch, I. Chaput, C. Klein, P. Vanden Abeele (représentants des organisations patronales).

Abstentions pour les paragraphes [41] à [52]: T. Rombouts, R. Verheyen, (président et vice-présidents), C. Rousseau, P. Van Cappellen (représentants des ONG qui défendent les intérêts des consommateurs), D. Rigaux, H. De Buck (représentants des producteurs d'énergie), L. Lavrysen, H. Verschure (représentant des milieux scientifiques).

⁷ La commission OSPAR élabore des programmes pour réduire l'émission de substances dangereuses dans l'environnement marin. Sur la base de ces informations, elle rend des avis à différentes autorités pour mettre éventuellement en place une législation.

⁸ OSPAR list of chemicals for priority action, list of candidate substances list of possible concern

⁹ Pour réduire les émissions de substances dangereuses dans l'environnement aquatique, la Commission européenne a établi une liste des substances prioritaires et des substances dangereuses prioritaires.



dangereuses prioritaires mentionnées n'est prise nulle part en considération par la directive-cadre.

- Substances LRTAP: Les substances qui sont mentionnées dans ces conventions sont des substances qui polluent l'air. Dans aucune des conventions LRTAP mentionnées, les voitures ne sont mentionnées comme source de pollution. Cette liste est donc utilisée ici aussi dans un tout autre contexte.

- Substituts aux CFC : ces substances ne doivent pas être reprises dans l'annexe II. Cette problématique doit être réglée dans le cadre de la destruction des véhicules hors d'usage.

Ces membres attirent, en outre, l'attention sur le fait que les Pays-Bas et l'Allemagne ne font pas mention de ces conventions dans leurs arrêtés de transposition, bien qu'ils aient signées comme la Belgique. Ces membres pensent que l'administration compétente invoque à tort les articles 175 et 176 du traité UE, parce que les exigences supplémentaires ne visent pas à répondre à une situation problématique nationale et parce que la proportionnalité entre les exigences imposées et les objectifs visés n'est pas respectée.

- [46] Ces membres estiment que demander une liste de 400 substances, par voiture et par composant de voiture, au producteur ou à l'importateur est, en outre, bureaucratique et irréaliste. Ils attirent l'attention sur le fait que les informations demandées sur la composition des matériaux de plusieurs milliers de composants par modèle, est non seulement de la responsabilité des constructeurs, mais aussi de leurs sous-traitants qui considèrent généralement ces informations comme confidentielles. Dans la pratique, ces informations ne seront pas souvent divulguées. Dans le cas contraire, les coûts d'une telle opération seraient énormes. Un grand sous-traitant de premier plan a calculé¹⁰ que l'établissement d'une fiche de matériaux par composant nécessite 25 à 40 heures de travail/homme, ce qui coûte en moyenne 2500 €. Par modèle, il faut multiplier ce montant par un facteur 3000 à 5000, soit le nombre de composants d'une voiture. Ces coûts seront inévitablement répercutés sur le consommateur.
- [47] Ces membres trouvent inacceptable que la Belgique pose comme condition à la mise de voitures sur le marché la communication du rapport et du rapport annuel. L'approbation type européenne pour les voitures particulières prévoit que lorsqu'une voiture a obtenu une homologation européenne, celle-ci peut être mise sur le marché dans la CE. La Belgique impose une condition supplémentaire contraire à cette disposition.
- [48] Outre les obligations en matière de rapport, le projet de texte adressé au ministre compétent pour l'environnement, attribue des compétences renforcées pour poser des exigences nationales spécifiques, notamment au regard du champ d'application, de la codification et des matériaux interdits. Cela est entièrement contraire à la libre circulation des marchandises dans l'UE. Ces membres ne peuvent admettre que l'on revienne en arrière et que chaque Etat membre pose des exigences différentes aux constructeurs. Cela entraînera une augmentation des coûts de développement, ce qui ne sera bénéfique ni pour le consommateur, ni pour l'environnement, ni pour la sécurité routière. Cet AR devra en tout cas être notifié à la Commission dans le cadre de la Directive 2000/53/CE.
- [49] Ces membres se demandent quelles peuvent être les conséquences des informations communiquées dans le cadre des mesures que les pouvoirs publics peuvent prendre (art. 2 §2).
- [50] Ces membres sont d'avis que la prévention doit être abordée de manière plus réaliste. En plus de coûts supplémentaires et d'une énorme administration, le texte n'apporte aucune

¹⁰ H. Müller (entreprise Robert Bosch), présentation pour le Business Club "Ban of heavy metals", Belgian Automotive Suppliers, 5 septembre 2002.



plus-value pour l'environnement. Les pouvoirs publics doivent honorer la politique de prévention qui est déjà en cours d'élaboration dans différentes entreprises. Les cahiers des charges des constructeurs contiennent, outre des exigences techniques, de nombreuses normes environnementales (qui leur sont propres) que le sous-traitant doit respecter. C'est ainsi que de très nombreuses substances chimiques sont exclues, bien que leur utilisation soit parfaitement légale. Cela s'inscrit généralement dans le cadre d'une certification en matière d'environnement comme la norme ISO 14000 ou EMAS¹¹. D'autre part, un système de qualité totale (ISO 9000) veille à l'application systématique de ces procédures pour tous les sous-traitants. La philosophie qui sous-tend cette approche est toutefois diamétralement opposée à la demande des pouvoirs publics belges. Les constructeurs déterminent, sur la base de la législation et de leurs propres normes environnementales, les substances qu'ils ne souhaitent pas retrouver dans leurs véhicules. Cela permet un contrôle ciblé et efficient. Les pouvoirs publics belges demandent toutefois de dresser l'inventaire de plus de 400 substances, sans indiquer les substances qu'ils considèrent comme prioritaires. De plus, les fabricants devront démontrer, lors du contrôle du type, que la voiture est utilement applicable pour 95% et recyclable pour 85%. Cela signifie que les déchets de véhicules hors d'usage représenteront encore à l'avenir une part plus réduite qu'aujourd'hui de la montagne européenne des déchets¹². En plus, l'interdiction concerne l'utilisation de 4 métaux lourds. Tout ceci offre des garanties suffisantes pour prévenir les déchets et le rejet de substances dangereuses dans l'environnement.

- [51] Ces membres trouvent que les pouvoirs publics doivent faire interdire les substances dangereuses qui représentent réellement un problème pour la Belgique au niveau européen. Pour ces membres, il est indispensable que ces interdictions se fondent sur des études démontrant les liens de cause (à savoir les composants de voitures) à effet (à savoir les problèmes d'environnement). Une atteinte spécifique à l'environnement peut être également, en effet, la conséquence d'autres sources de pollution. La liste des substances dangereuses pour la communication et le rapport annuel doit être aussi établie pour l'ensemble de la CE.
- [52] A cet égard, ces membres sont convaincus que toute législation relative à l'utilisation de substances chimiques doit s'appuyer sur les risques que des substances chimiques peuvent représenter pour l'environnement. Ces risques tiennent compte de l'exposition, de la quantité de substances présentes, etc. Sur la base des risques, l'on peut alors proposer des mesures de limitation des risques.
- Le projet d'AR (art 2§1) indique que 'l'utilisation de substances dangereuses' doit être limitée et ne tient pas compte des risques qui sont liés à l'utilisation de certaines substances chimiques dans les voitures.
 - Le législateur ne donne aucune information sur la pollution de l'environnement par des substances chimiques, que provoquent les véhicules hors d'usage en Belgique.
 - Le législateur ne motive pas la dérogation à la législation européenne qui n'interdit que 4 métaux lourds.
 - Le législateur ne tient pas davantage compte de la législation actuelle sur les déchets qui stipule que "tout site de décharge doit répondre, en termes de lieu d'implantation et de conception, aux conditions nécessaires pour prévenir la pollution du sol, des eaux souterraines ou de surface... (Vlarem II Art. 5.2.4.3.1)"
- [53] Le CFDD rappelle que la Commission européenne doit promulguer une nouvelle directive prévoyant que l'homologation d'une voiture est liée à la condition que 85% du poids soit réutilisable et/ou recyclable, et soit réutilisable et/ou utilement applicable pour au moins

¹¹ Eco-Management and Audit Scheme

¹² En 1997, cette part s'élevait à 0,2%.

95% de leur poids (voir art. 7 alinéa 4 directive 2000/53/CE et la condition à l'art. 7, alinéa 2,a).

- [54] Un suivi administratif complet des dispositions du projet d'AR nécessitera du temps et du personnel supplémentaire. Comme il l'a déjà souvent indiqué dans ses avis, le CFDD plaide pour du personnel en suffisance dans les services fédéraux pour les affaires environnementales pour pouvoir mener à bien ces tâches supplémentaires.
- [55] Une partie des membres¹³ demandent que les autorités fédérales assument leurs responsabilités au regard de la problématique de l'exportation de "voitures d'occasion": En 1999 et 2000, 88.170, 67.356 et 25.194 voitures respectivement ont été exportées en Afrique, dans l'Espace économique européen et en Europe centrale et orientale¹⁴. L'exportation de "voitures d'occasion" vers les pays en voie de développement comporte des avantages relativement à leur réutilisation; néanmoins, il ne faut pas perdre de vue les inconvénients (sécurité défailante, pollution de l'air plus forte, pollution de l'environnement et aucune réglementation de protection de l'environnement et de la santé lors de la mise au rebut définitive...). Dans de très nombreux cas, il s'agit d'un flux de déchets à destination des pays en voie de développement: le manque total de contrôle sur l'exportation de "voitures d'occasion" entraîne un dumping injustifiable de véhicules hors d'usage. Ce problème se pose avec plus d'acuité encore en raison de l'équipement électronique toujours plus sophistiqué, qui réduit la durée de vie des voitures d'occasion dans les pays en voie de développement (surtout en Afrique). Les dispositions de la Directive européenne sont ainsi détournées : la montagne de déchets européens de voitures hors d'usage sera peut-être ainsi plus petite, mais au niveau mondial, ce n'est certainement pas – ou peu – le cas. Les voitures d'occasion devraient répondre à une série de critères minimaux avant de pouvoir être exportées. De plus, un meilleur contrôle est aussi nécessaire.
- [56] Une autre partie des membres¹⁵ estiment, par contre, que l'exportation de voitures d'occasion ne pose aucun problème: c'est le marché qui détermine si un véhicule peut être encore réutilisé ou non à l'étranger. La valeur moyenne d'un véhicule destiné à l'exportation extracommunautaire atteignait €2.387¹⁶; ce qui montre à l'évidence que ceci ne concerne pas les véhicules mis au rencart. De toute façon, le marché de l'occasion est trop restreint en Belgique: la majorité des voitures de leasing "en fin de contrat" sont "exportées". Etant donné que le coût de la main-d'oeuvre est considérablement inférieur dans d'autres Etats à celui qui est pratiqué en Belgique, certains véhicules sont exportés en étant promis à une nouvelle vie. Ce n'est qu'après des dizaines d'années qu'ils finissent comme matière première à la presse. Naturellement, le contrôle est important et, de ce point de vue, les pouvoirs publics doivent prendre leurs responsabilités.

¹³ A. Panneels, (président et vice-présidents), G. De Schutter, V. Kochuyt, G. Lejeune, R. Moreau, S. Van Hauwermeiren (représentants des ONG de protection de l'environnement), B. Bode, S. Englebienne, G. Fremout (représentants des ONG développement), C. Rousseau, P. Van Cappellen (représentants des ONG qui défendent les intérêts des consommateurs), F. Philips, B. Melckmans, A. Wilmart (représentants des organisations syndicales), L. Hens, J.-P. van Ypersele (représentants des milieux scientifiques).

¹⁴ Les données suivantes viennent de la réponse à une question parlementaire au Sénat (n° 2-412)

¹⁵ C. Bosch, I. Chaput, C. Klein, P. Vanden Abeele (représentants des organisations patronales).

Abstentions pour les paragraphes [55] et [56]: T. Rombouts, R. Verheyen, (président et vice-présidents), D. Rigaux, H. De Buck (représentants des producteurs d'énergie), L. Lavrysen, H. Verschure (représentant des milieux scientifiques).

¹⁶ Source: Institut des Comptes Nationaux - BNB



Cependant, il s'agit d'un sujet qui n'a pas sa place ici. L'AR concerné porte sur la prévention et l'information.

- [57] Au dernier trimestre de 2001, une prime de destruction de 15 euros a été introduite par la Febiac. Cette mesure a été levée début 2002. Début 2002, une étude a également été entamée pour pouvoir estimer les charges et produits de la dépollution des épaves. Entre temps, cette étude est terminée et un modèle comportant des paramètres a été présenté à certaines parties concernées. Le CFDD reconnaît qu'il existe un problème avec le certificat de destruction actuel, délivré par les centres agréés, car il n'entraîne aucune conséquence, ni positive, ni négative. Le détenteur du certificat de destruction ne bénéficie d'aucun incitant. Le CFDD pense que les autorités fédérales doivent prévoir un lien. Il existe aussi le problème du "pistage" des véhicules. Les pouvoirs publics ignorent où se trouve un véhicule déterminé portant un numéro de châssis qui y est lié. Selon le CFDD, une approche nationale est également nécessaire.
- [58] Certains membres¹⁷ estiment que les autorités fédérales doivent intervenir par l'introduction d'un système de consigne comme en Suède et en Norvège. Cette consigne pourrait être liée au certificat d'immatriculation ou au numéro d'identification de la voiture. Ce n'est qu'après la délivrance d'un certificat de destruction par un centre agréé que la consigne serait restituée au dernier propriétaire. L'avantage serait de réduire l'exportation de carcasses vers les pays en voie de développement. Cela favoriserait un traitement écologique et améliorerait l'emploi dans notre pays. Une collaboration entre les autorités fédérales et les régions est ici indispensable. Ces membres font référence aussi à la proposition néerlandaise de réserver une partie de la cotisation d'enlèvement qui est imputée lors de l'acquisition de voitures neuves et qui doit être utilisée via un fonds d'enlèvement pour un traitement écologique des carcasses, pour le cofinancement de solutions dans les pays du tiers-monde.
- [59] D'autres membres¹⁸ trouvent prématuré de parler déjà maintenant d'un fonds d'enlèvement ou d'un système de consigne, alors que les partenaires de la convention de politique environnementale actuelle sont en pleine négociation. De plus, ces membres souhaitent encore faire remarquer que l'obligation de reprise des épaves ainsi que les conditions de reconnaissance des centres agréés sont des matières régionales réglées par des décrets régionaux, et que cette discussion est hors sujet.

7. Remarques spécifiques du CFDD

- [60] Le projet d'AR indique en détail à quel moment la disposition relative aux normes de codification sera d'application aux véhicules et aux composants de véhicules à l'art. 10 (voir par. [23]). Le CFDD estime que le projet d'AR doit également spécifier le champ d'application de l'art. 4. Est-il d'application aux véhicules neufs, aux nouveaux modèles...?

¹⁷ A. Panneels, (président et vice-présidents), G. De Schutter, V. Kochuyt, G. Lejeune, R. Moreau, S. Van Hauwermeiren (représentants des ONG de protection de l'environnement), B. Bode, S. Englebienne, G. Fremout (représentants des ONG développement), F. Philips, B. Melckmans, A. Wilmart (représentants des organisations syndicales), L. Hens, J.-P. van Ypersele (représentants des milieux scientifiques).

¹⁸ C. Bosch, I. Chaput, C. Klein, P. Vanden Abeele (représentants des organisations patronales).

Abstentions pour les paragraphes [58] à [59]: T. Rombouts, R. Verheyen, (président et vice-présidents), C. Rousseau, P. Van Cappellen (représentants des ONG qui défendent les intérêts des consommateurs), D. Rigaux, H. De Buck (représentants des producteurs d'énergie), L. Lavrysen, H. Verschure (représentant des milieux scientifiques).

- [61] Certains membres du CFDD¹⁹ constatent que les informations sur les substances dangereuses reprises à l'annexe II à transmettre par les fabricants et importateurs ne sont pas demandées de manière standardisée (voir art. 4, §2, a). Cela peut entraîner des différences de qualité dans les données fournies. Ces membres proposent que l'on examine de quelle manière les données pourraient être communiquées de manière plus standardisée. Un avantage supplémentaire est que, de cette manière, les données pourraient être par la suite utilisées plus facilement pour des applications comme les analyses des flux de substances.
- [62] Une partie des membres du CFDD²⁰ font observer que le projet d'AR se limite, dans la définition de la publicité, aux imprimés (voir art. 1 7°) et aux autres médias pouvant être imprimés (voir art. 1, 8°). C'est une autre définition que celle de la loi du 14 juillet 1991 sur les pratiques du commerce et sur l'information et la protection du consommateur, dont ce projet d'AR est une exécution. Cette loi définit la publicité comme suit en son art. 22 : "Pour l'application de la présente loi, est considérée comme publicité, toute communication ayant comme but direct ou indirect de promouvoir la vente de produits ou de services, y compris les biens immeubles, les droits et les obligations, quel que soit le lieu ou les moyens de communication mis en oeuvre". Ces membres proposent que l'on utilise la définition de la publicité reprise dans la loi. Au besoin, la mention dans le message publicitaire peut se faire sous une forme adapté au media utilisé.
- [63] Certains membres du CFDD²¹ doutent de l'utilité d'apposer une mention concernant la prévention sur chaque annonce ou affiche publicitaire. Des informations sur la prévention et le traitement des épaves ne peuvent être données en une ou deux phrases. Tout consommateur se présentera, pour acheter une voiture, dans un point de vente. Il est donc préférable d'attirer l'attention du consommateur, dans la salle d'exposition, sur les adresses de sites internet où l'on peut trouver ces informations, à savoir ceux des constructeurs pour le volet prévention et celui de Febelauto pour tout ce qui concerne les épaves.

¹⁹ A. Panneels, (président et vice-présidents), G. De Schutter, V. Kochuyt, G. Lejeune, R. Moreau, S. Van Hauwermeiren (représentants des ONG de protection de l'environnement), B. Bode, S. Englebienne, G. Fremout (représentants des ONG développement), F. Philips, B. Melckmans, A. Wilmart (représentants des organisations syndicales), L. Hens, J.-P. van Ypersele, H. Verschure (représentants des milieux scientifiques).

Abstentions pour le paragraphe [61]: T. Rombouts, R. Verheyen, (président et vice-présidents), C. Rousseau, P. Van Cappellen (représentants des ONG qui défendent les intérêts des consommateurs), D. Rigaux, H. De Buck (représentants des producteurs d'énergie), L. Lavrysen (représentant des milieux scientifiques).

²⁰ G. De Schutter, V. Kochuyt, G. Lejeune, R. Moreau, S. Van Hauwermeiren (représentants des ONG de protection de l'environnement), B. Bode, S. Englebienne, G. Fremout (représentants des ONG développement), C. Rousseau, P. Van Cappellen (représentants des ONG qui défendent les intérêts des consommateurs), L. Hens, J.-P. van Ypersele, H. Verschure (représentants des milieux scientifiques).

Abstentions pour le paragraphe [62]: A. Panneels, T. Rombouts, R. Verheyen, (président et vice-présidents), F. Philips, B. Melckmans, A. Wilmart (représentants des organisations syndicales), D. Rigaux, H. De Buck (représentants des producteurs d'énergie), L. Lavrysen (représentant des milieux scientifiques).

²¹ C. Bosch, I. Chaput, C. Klein, P. Vanden Abeele (représentants des organisations patronales).

Abstentions pour les paragraphes [58] à [59]: T. Rombouts, R. Verheyen, (président et vice-présidents), D. Rigaux, H. De Buck (représentants des producteurs d'énergie), L. Lavrysen, (représentant des milieux scientifiques).



- [64] La définition du producteur est la suivante (art. 1, 16°) : “Celui sous la responsabilité duquel, dans l'exercice de sa profession ou de son exploitation, des véhicules sont fabriqués et commercialisés exclusivement ou notamment en Belgique”. Les producteurs qui produiraient en Belgique des véhicules destinés à être commercialisés uniquement dans d'autres Etats membres européens, ne relèvent donc pas de cette définition. Le CFDD souligne que la Directive stipule à l'art. 4, alinéa 2, que a) les Etats membres doivent veiller à ce que les matériaux et composants des véhicules ne contiennent pas de plomb, de mercure, de cadmium ou de chrome hexavalent. Une remarque analogue concerne la définition du “producteur de composants ou matériaux de véhicules”.
- [65] Le CFDD regrette d'ailleurs que la directive ne porte que sur la mise sur le marché européen de voitures et non sur la production de voitures en général, indépendamment du fait qu'elles soient mises sur le marché en Europe ou ailleurs. S'il existe des considérations d'environnement ou de santé pour prendre des mesures politiques, ces dernières doivent être valables aussi bien à l'intérieur des frontières européennes qu'à l'extérieur de celles-ci.
- [66] Le CFDD estime, enfin, que le texte francophone du projet d'AR doit être adapté à la version néerlandaise.



Annexes

Annexe 1. Nombre de membres votants présents et représentés lors de l'assemblée générale du 17 décembre 2002

3 des 4 président et vice-présidents

T. Rombouts, A. Panneels, R. Verheyen

5 des 6 représentants d'ONG pour la protection de l'environnement

G. De Schutter (Inter-Environnement Bruxelles, IEB), V. Kochuyt (Birdlife Belgium), G. Lejeune (World Wide Fund for Nature - Belgium, WWF), R. Moreau (Greenpeace Belgium), S. Van Hauwermeiren (Bond Beter Leefmilieu, BBL)

3 des 6 représentants d'ONG pour la coopération au développement

B. Bode (Broederlijk Delen), S. Englebienne (Oxfam-Solidarité), G. Fremout (Vlaams Overleg Duurzame Ontwikkeling, VODO)

les 2 représentants d'ONG de défense des intérêts des consommateurs

C. Rousseau (Centre de Recherche et d'Information des Organisations des Consommateurs, CRIOC), P. Van Cappellen (Onderzoeks- en Informatiecentrum van de Verbruikersorganisaties)

3 des 6 représentants d'organisations des travailleurs (*)

F. Philips (Algemeen Belgisch Vakverbond, ABVV), B. Melckmans (Fédération Générale du Travail de Belgique, FGTB), A. Wilmart (Confédération des Syndicats Chrétiens de Belgique, CSC)

4 des 6 représentants d'organisations des employeurs (*)

C. Bosch (Federatie Voedingsindustrie, FEVIA), I. Chaput (Fédération des Entreprises de Belgique, FEB), C. Klein (Federatie van de Chemische Industrie van België, Fedichem), P. Vanden Abeels (Unie van Zelfstandige Ondernemers, UNIZO)

les 2 représentants des producteurs d'énergie

H. De Buck (Electrabel), D. Rigaux (Samenwerkende vennootschap voor Productie van Electriciteit, SPE)

4 des 6 représentants du monde scientifique

L. Hens (Vrije Universiteit Brussel, VUB), L. Lavrysen (Universiteit Gent, UG), J.-P. van Ypersele (Université Catholique de Louvain, UCL), H. Verschure (Katholieke Universiteit Leuven, KU Leuven)

Total: 26 des 38 membres ayant droit de vote (*)

(*) Actuellement les organisations des travailleurs doivent encore proposer la candidature de deux de leurs représentants, les organisations des employeurs un représentant.

Annexe 2. Réunions de préparation de cet avis

Le groupe de travail *normes de produits* s'est réuni les 7 octobre, 4 et 18 novembre 2002 pour préparer cet avis.

Annexe 3. Personnes qui ont collaboré à la préparation de cet avis

Membres ayant voix délibérative et leurs représentants

L. Lavrysen (UG) – voorzitter van de werkgroep *productnormen*

P. Bienfait (Agoria Automobile), E. Borgo (BBL), A. De Vlaminck (IEW), M. Huybrechs (CSC), C. Lenaerts (Febelauto), M. Peelman (Febiac), D. Pevenage (Fedichem), E Quintana (CNCD)

Conseillers scientifiques et experts invités

D. Misonne (FUSL) – vice-présidente du groupe de travail *normes de produits*

Membres n'ayant pas voix délibérative et leurs représentants

B. Mazijn (Federale Diensten voor het Leefmilieu), S. Cornet (Federale Diensten voor het Leefmilieu), C. Mathieu (SSTC)

Secrétariat

J. De Smedt, S. Hugelier