febelauto

Memorandum concernant la nécessité d'une traçabilité complète des véhicules en Belgique

La Banque Carrefour des Véhicules : de l'intention à un outil efficient de protection du consommateur et de l'environnement

6 novembre 2018

1 - Contexte

Depuis près de 15 ans, la Belgique est un leader incontesté en Europe, en matière de gestion et de recyclage des véhicules hors d'usage. Encadré par un organisme permettant la collaboration étroite entre les acteurs de la chaîne de valeur de l'automobile -de l'importateur au recycleur-, ce secteur a connu des développements réglementaires permettant une professionnalisation indubitable du secteur de la gestion des Véhicules hors d'usage, de ses relations avec le secteur global de la réparation automobile, un saut technologique important au bénéfice d'un secteur de la gestion des équipements en fin de vie en croissance, lequel est désormais indispensable dans le développement des modèles d'économie circulaire, ainsi qu'un impact indéniablement positif sur l'environnement et la santé des citoyens.

Néanmoins, afin de consolider définitivement ces développements pour l'industrie impliquée, et avoir une approche durablement efficace pour le citoyen et l'environnement, un outil reste indispensable : l'existence d'une plateforme assurant la traçabilité des véhicules en Belgique, de son arrivée sur le marché à son élimination.

2 – Démarche en cours...nettement incomplète

Le cadre législatif européen, imposant l'existence d'un système de suivi des « désinscriptions » des véhicules d'une part, et, d'autre part, l'ensemble des démarches entreprises par le secteur privé (la chaîne de valeur de l'utilisation des véhicules automobiles) et le secteur public, notamment au travers des conventions environnementales sur la gestion des Véhicules hors d'usage, donne tout son sens à l'existence de FEBELAUTO, organisme de gestion dédié à cette thématique. FEBELAUTO, au travers de divers projets et travaux avec les autorités administratives, appelle cette traçabilité de ses vœux depuis le début des années 2000. Dans cette optique, l'adoption de la Loi sur la Banque Carrefour des Véhicules en Mai 2010 marque un tournant positif important, puisque cette Loi confirme la mise en place d'un outil de suivi d'une part, et consacre la traçabilité des véhicules comme objectif d'intérêt sociétal d'autre part, reconnaissant à FEBIAC et FEBELAUTO la légitimité de l'atteinte de cet objectif eu égard à leurs missions propres envers les secteurs concernés (*).

FEBELAUTO a effectué en 2016-2017 une première estimation du nombre de véhicules, ayant disparu des bases de données, et ce, sur la base d'une première comparaison de différents fichiers de données gérés par différents intervenants, tous impliqués dans le cadre de la Banque Carrefour. Cette estimation révèle que trace fut perdue d'environ 35 000 à 65 000 voitures (en base annuelle) sur les années 2013 à 2015 . Ce chiffre significatif de voitures disparues (qualifiées de 'unknown whereabouts') s'accompagne évidemment d'une perte de ressources (matériaux – economie circulaire) d'une part et, d'autre part d'un manque de revenus (notamment fiscaux et économiques) importants, que nous estimons, selon de premières hypothèses de calcul, entre 275 et 525 millions d'euros, sur une période de 6 ans, révélant l'importance de la mise en œuvre de mesure correctives

Force est néanmoins de constater que l'entrée en vigueur de cette Loi sur la Banque Carrefour des Véhicules n'est jusqu'à présent que très partielle. En effet, seules les dispositions relatives à l'existence « physique » de cette Banque Carrefour ont été transposées en 2013. Les dispositions relatives à l'enregistrement des transferts de propriété des véhicules automobiles ne sont, en Juin 2018, toujours pas transposées, alors que celles-ci sont le fondement même du mécanisme de traçabilité des véhicules. Par ailleurs, la démarche de transfert d'un véhicule concerne le détenteur d'un véhicule, et, en ce sens, constitue l'élément

« déclencheur » impactant le statut-même du véhicule, et le cas échéant son statut en tant que « déchet » (**).

3 – Pourquoi la traçabilité est-elle essentielle ?

Répondre à cette question nécessite une double approche :

- ❖ L'approche du secteur privé
- ❖ L'approche du secteur public

3.1 : Le secteur privé est demandeur de cette traçabilité afin de répondre adéquatement à plusieurs objectifs. Il est à noter que le fonctionnement du système repose sur 3 principes :

- ❖ Collaboration dans la chaîne de valeur et partage des responsabilités pour la gestion des VHU
- ❖ Existence d'un Réseau d'entreprises agréés -système qualitatif, procédures respectueuses de l'environnement-
- ❖ Pas d'intervention financière du Consommateur

Soutenus par le fonctionnement des marchés (valeur pièces et matières), les secteurs actifs dans la Chaîne de valeur fonctionnent sur une approche « qualité » et « volume » permettant le déploiement des infrastructures de traitement, leur amélioration continue pour relever le défi des objectifs environnementaux fixés réglementairement, ainsi que pour soutenir le niveau ou la mise à l'emploi de profils parfois moins qualifiés.

Cette approche « qualité » et « volume », s'est toutefois rapidement heurtée à 2 phénomènes, impactant lourdement le Business Model :

- ❖ L'émergence poussive de quantités de VHU suite, notamment, à la conjugaison de pratiques illégales (exportation de déchets, détention de VHU sans autorisation, ..) ;
- ❖ La non-possibilité de connaître à tout moment le dernier détenteur d'un véhicule -et donc d'un véhicule hors d'usage.

En outre, cette traçabilité permet au secteur d'avoir une vue encore plus précise du parc en temps réel, point important eu égard à la gestion de phénomènes tels que « rappel de sécurité », mesures d'utilisation de véhicules, impact des marchés importation-exportation, soutien au développement de politique de mobilité, et plus généralement l'application des politiques de responsabilité étendue des producteurs en matière de gestion de la fin de vie des équipements. L'on notera également, pour certains intervenants dans le cadre de la Banque Carrefour, l'aide à la prévention contre les fraudes aux assurances, fraudes relative au kilométrage, la prévention en matière de sécurité routière...

3.2 : le secteur public saura tirer profit de cette traçabilité eu égard aux impacts nombreux que cet outil va permettre en matière de :

- ✓ Contrôle aux fraudes TVA et perceptions de taxes
- ✓ Contrôle Douaniers et enquêtes de Police. Par ailleurs les opportunités offertes par ce manque de traçabilité aux éventuels auteurs de faits criminels, dans le contexte actuel de menaces terroristes, n'est pas à négliger
- ✓ Contrôle des opérateurs de traitement de déchets dangereux, et plus généralement, contrôle des réglementations relatives aux VHU et à la protection de l'environnement

3.3 : Conjointement les secteurs économiques et autorités administratives régionales partagent également une vision claire sur la nécessité de cette traçabilité :

- ✓ Traitement adéquat des déchets complexes que sont les véhicules hors d'usage
- ✓ Lutte contre l'exportation de déchets illégaux
- ✓ Sensibilisation du consommateur aux risques environnementaux et socio-économiques
- ✓ Maintien d'une politique permettant la concurrence loyale entre opérateurs, évitant par ailleurs l'intervention financière du consommateur dans le cadre des opérations de recyclage automobile

3.4 : En conclusion

Les obligations réglementaires, environnementales ou de type « sécurité » font de la traçabilité des véhicules un enjeu central et vital pour :

- **La protection du consommateur et de son environnement, enjeu sociétal majeur et axe de développement économique crucial pour les entreprises belges**
- **le maintien d'un leadership technologique belge en matière de traitement de déchets complexes**
- **l'exploitation effective et efficiente de la « mine de matériaux » disponibles, rendant concrète les modèles d'économie circulaire, permettant la production de ressources destinée aux industries, et réduisant leur dépendance à l'international**
- **l'optimisation d'une politique de mobilité, défi majeur en terme de coûts publics et privés**
- **la mise en œuvre et le contrôle de mesures de politiques fédérales et régionales, impactant directement les budgets publics**

4 – Quelles mesures d'accompagnement pour renforcer l'obligation de transfert de propriété ?

Le secteur a établi une liste d'actions pouvant être mises en place pour rendre effectif et efficient ce transfert de propriété, et son inscription dans la Banque Carrefour. Ces mesures, présentées au Ministère en charge de la Mobilité et des Transports en 2017, seront à déployer tant au niveau régional qu'au niveau fédéral, eu égard aux impacts attendus et au niveau de compétences dans lequel elles s'inscrivent.

Dans les mesures fondamentales à établir se trouvent notamment l'obligation de contrôle technique avant exportation, et le maintien de taxes annuelles (ou l'imposition d'une amende coercitive) pour tout détenteur de véhicules n'ayant pas établi clairement le transfert de propriété, d'un véhicule, au travers de documents officiels tels que, entre autres, les certificats de destruction que seuls peuvent éditer les centres agréés de dépollution automobile.

5 – Proposition d'intégration dans l'accord de Gouvernement

Le gouvernement fédéral devra mettre en place une traçabilité complète des véhicules. Cette mise en œuvre devrait être diligentée au sein des services administratifs compétents en terme de gestion du parc automobile et de la mobilité. Si le service fédéral ne veut pas exécuter cette tâche, nous demandons que autorité et légitimité nous soient données, en tant que secteur, pour la mise en œuvre de mesures techniques et économiques nous permettant de réaliser la traçabilité complète des véhicules.

Pour FEBELAUTO

Catherine Lenaerts
Directeur

Paul de Rooij
Président

(*) FEBELAUTO, organisme de gestion de Véhicules hors d'Usage (VHU) , en application de la Directive 2000/53/EU, assure le monitoring du marché des VHU en Belgique (et au GD Luxembourg), conformément aux Conventions environnementales conclues avec les 3 régions, au travers de 130 entreprises réparties sur le territoire belge et employant 4 personnes pour un CA global de 1,080 mio €
Sont représentés au sein de FEBELAUTO :
FEBIAC : Fédération Belge de l'Automobile et du Cycle : représente 159 entreprises notamment tous les importateurs ainsi que pour 2017 546.558 immatriculations de nouveaux véhicules.
TRAXIO : Confédération Belge des entreprises actives dans le secteur de la Mobilité avec 9.724 employeurs / 95.809 emplois et 137.8 mia € CA.
COBEREC : Confédération Belge de la Récupération : représente 150 entreprises de droit privé actives dans la récupération des vieux métaux, le papier-carton, le textile et les plastiques. Ensemble ils produisent annuellement 4 mio tonnes de nouveaux matériaux en employant plus que 4000 personnes.
FEVAR : Fédération des entreprises de ventes de pièces de rechange d'autos et de recyclage représente 17 entreprises.
AGORIA : Fédération multisectorielle de l'industrie technologique Entreprises 1867 – 300000 emplois - 124,3 mia € CA
FEDUSTRIA : Fédération belge du Textile et de l'industrie du Bois et Ameublement : 1854 entreprises – emploi : 38242 – CA: 10,6 mia €.
ESSENCIA Polymatters : Association belge des producteurs d'articles en matières plastiques et élastomères : entreprises 24 % de l'industrie manufacturière et productrice belge – 90000 dont 30 000 emplois directs dans la plasturgie et l'industrie du caoutchouc- CA cumulé de 65 mia€

(**) La réglementation considère un véhicule hors d'usage comme un déchet dangereux tant qu'il n'a pas été dépollué de façon appropriée, telle que recommandée par les réglementations en vigueur.