

STATUT JURIDIQUE

Un régime de sortie du statut de “déchet” sur mesure pour les pièces de l'économie circulaire issues des véhicules hors d'usage

Le statut juridique des pièces détachées qui sont commercialisées par les centres de véhicules hors d'usage (VHU) agréés ou qui en sont issues est un serpent de mer qui a refait surface à la suite de la parution, le 17 juillet 2024, de deux décrets au Journal officiel¹.



Yann Borrel
Avocat associé,
Lexion Avocats

Depuis sa création par la loi du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte (LTECV), l'article L. 224-67 du Code de la consommation oblige tout professionnel qui commercialise des prestations d'entretien ou de réparation de véhicules automobiles à permettre aux consommateurs d'opter pour l'utilisation, pour certaines catégories de pièces de rechange, de pièces issues de l'économie circulaire (PIEC) à la place de pièces neuves².

Amendé par l'article 19 de la loi du 20 février 2020 relative à la lutte contre le gaspillage et à l'économie circulaire (AGEC)³, l'article L.224-67 a été étendu aux véhicules motorisés à deux

Jusqu'à une date récente, le statut juridique des PIEC – et plus particulièrement, celui des pièces de rechange commercialisées par les centres VHU agréés – était un sujet d'incompréhension pour les acteurs de la filière.

ou trois roues et ce, afin de tenir compte de l'intérêt des opérateurs économiques à répondre au marché de la pièce détachée issue de l'économie circulaire⁴. L'objectif poursuivi est louable: la mise sur le marché de pièces d'occasion sécurisées moins chères que des pièces neuves⁵.

L'enjeu que représente l'application de ces dispositions pour les consommateurs et pour les acteurs de la filière (réparateurs, constructeurs, centres de traitement de VHU agréés, assureurs...) ne réside pas uniquement dans l'identification des catégories d'équipements [...]

1. cf. décret n° 2024-823 du 16 juillet 2024 et décret n° 2024-824 du 16 juillet 2024.

2. cf. art. 77-VII-4° de la loi n° 2015-992 du 17 août 2015.

3. cf. loi n° 2020-105 du 20 février 2020 relative à la lutte contre le gaspillage et à l'économie circulaire (AGEC).

4. cf. amendement n° 1956 au projet de loi relatif à la lutte contre le gaspillage et à l'économie circulaire, adopté le 5 décembre 2019.

5. cf. Palmas et Brousseau, « Les pièces issues de l'économie circulaire (ex-pièces d'occasion): tout ça pour ça! », publié le 20 février 2020 sur www.argusdelassurance.com

[...] et des pièces de rechange qui sont concernées par cette obligation légale. Encore faut-il, en effet, que le statut juridique des PIEC soit parfaitement clair et compréhensible pour que ces questions fondamentales puissent être tranchées: les PIEC peuvent-elles être librement mises en circulation sur le territoire national et au-delà, sur le territoire de l'Union européenne? Quel(s) régime(s) de responsabilité appliquer en cas d'accident imputable à une défectuosité d'une PIEC? Etc.

Or jusqu'à une date récente, le statut juridique des PIEC – et plus particulièrement celui des pièces de rechange commercialisées par les centres VHU agréés – était un sujet d'incompréhension pour les acteurs de la filière, comme l'ADEME l'a souligné dans sa récente « Étude sur les pièces détachées pour la réparation »⁶. Dans cette dernière, l'ADEME a recensé les différentes terminologies utilisées, parfois confusément, pour désigner les pièces détachées pour la réparation: pièces détachées, pièces de reconditionnement, pièces de réemploi, PIEC, etc. Dans ce contexte, il convient de se demander si, une fois commercialisées, ces pièces ont le statut juridique de déchet ou celui de produits.

Aujourd'hui, les composants d'un véhicule hors d'usage qui

est réceptionné dans un centre VHU ont, incontestablement, le statut de déchet. En revanche, la question du statut juridique des pièces détachées commercialisées par les centres de VHU agréés ou issus de ces centres n'appelait pas de réponse univoque avant la parution au Journal officiel des deux décrets du 16 juillet 2024; il en ira différemment lorsque ces décrets seront entrés en vigueur.

Le statut de « déchet » des composants d'un VHU

Il ne fait plus aucun doute que les véhicules hors d'usage qui sont entreposés dans un centre VHU ont le statut de déchets. En effet, le « déchet » est défini dans la directive « cadre » déchets⁷ et à l'article L. 541-1-1 du Code de l'environnement comme étant « toute substance ou tout objet, ou plus généralement tout bien meuble, dont le détenteur se défait ou dont il a l'intention ou l'obligation de se défaire ». Un véhicule hors d'usage répond à cette définition puisqu'il s'agit d'un bien meuble et que son propriétaire, autrement dit « le détenteur »⁸, a accompli un acte matériel pour s'en défaire, soit en le remettant à un centre VHU agréé, soit en l'abandonnant en pleine nature ou dans un dépôt non autorisé. Dans ce second cas, il contrevient à la loi⁹ et il s'expose à des sanctions administratives¹⁰ et à de lourdes

sanctions pénales (désormais jusqu'à quatre ans d'emprisonnement et 150 000 euros d'amende)¹¹. Enfin, un véhicule n'échappera pas non plus à la qualification de déchet si son détenteur a l'obligation de s'en défaire, alors même qu'il n'en aurait pas eu l'intention: tel est le cas des véhicules qui ont fait l'objet d'un contrôle technique ayant révélé qu'ils ne peuvent plus être maintenus en circulation compte tenu de leur état¹².

Dans le sillage de la directive n° 2000/53/CE du 18 septembre 2000 relative aux véhicules hors d'usage¹³, le décret du 28 avril 2017 relatif à la gestion des véhicules hors d'usage¹⁴ puis le décret du 24 novembre 2022 relatif à la gestion des véhicules hors d'usage¹⁵ ont entériné cette qualification juridique des VHU en spécifiant à l'article R. 543-154 du Code de l'environnement que le véhicule hors d'usage (VHU) est tout véhicule qui constitue un déchet, au sens de l'article L. 541-1-1 du Code de l'environnement.

Encore convient-il de préciser que la qualification de déchet s'étend à l'ensemble des composants du véhicule hors d'usage qui a été remis à un centre VHU et ce, alors même que certains de ces composants seraient encore en bon état et qu'ils pourraient être commercialisés en tant que pièces de

rechange. En effet, il est acquis en jurisprudence que la notion de déchet n'exclut pas les biens qui sont susceptibles de réutilisation économique¹⁶, même si les matériaux en cause peuvent faire l'objet d'une transaction ou s'ils sont cotés sur des listes commerciales publiques ou privées¹⁷. Par ailleurs, si le détenteur se défait de son véhicule auprès d'un centre VHU agréé, il se défait par la même occasion des composants qui en font partie intégrante. Dans une réponse ministérielle qui a été publiée le 16 juin 2015¹⁸, le Ministre de l'environnement a confirmé que « les centres VHU (véhicules hors d'usage) agréés reçoivent des véhicules dont les propriétaires souhaitent se défaire. Ces véhicules hors d'usage sont donc des déchets, conformément à l'article L. 541-1-1 du Code de l'environnement. Il en va de même pour chaque pièce du VHU ».

Pièces détachées issues de l'économie circulaire des VHU: quand parle-t-on d'un « produit » ?

Au regard des enjeux liés à la qualification de ces pièces en tant que « déchet » ou « produit », le statut juridique des pièces de rechange commercialisées par les centres VHU agréés ou issues de ces centres s'avérait insatisfaisant avant la parution au Journal officiel des deux décrets du 16 juillet 2024:

6. Le rapport, qui date d'avril 2024, est téléchargeable sur <https://librairie.ademe.fr/7177-etude-sur-les-PIECes-detachees-pour-la-reparation.html>

7. cf. directive n° 2008/98/CE du 19 novembre 2008 relative aux déchets et abrogeant certaines directives, art. 3.1.

8. cf. C. env., art. R. 543-155, 1°.

9. cf. C. env., art. L. 541-2 et L. 541-3-1.

10. cf. C. env., art. L. 541-3.

11. cf. C. env., art. L. 541-46-1, 4° et art. L. 541-46-1, 6°, dans leur rédaction issue de l'article 7 de la loi n° 2023-973 du 23 octobre 2023 relative à l'industrie verte, JORF n° 0247 du 24 octobre 2023.

12. C. de la route, art. R. 323-1.

13. Publiée au JOCE n° L. 269 du 21 octobre 2000.

14. cf. décret n° 2017-675 du 28 avril 2017, publié au JORF le 30 avril 2017, texte n° 5.

15. cf. décret n° 2022-1495 du 24 novembre 2022, publié au JORF n° 0278 du 1^{er} décembre 2022, texte n° 25.

16. cf. CJCE, 28 mars 1990, Vessoso et Zanetti, C-206/88 et C-207/88, Rec. p. I-1461, point 9; 15 juin 2000, CJCE Arco Chemie Nederland e.a., C-418/97 et C-419/97, Rec. p. I-4475, point 94; CJCE 18 avril 2002, Palin Granit et Vehmassalon kansanterveysystön kuntayhtymän hallitus, C-9/00, Rec. p. I-3533, point 46.

17. cf. CJCE 25 juin 1997, Tombesi e.a., C-304/94, C-330/94, C-342/94 et C-224/95, Rec. p. I-3561, point 54.

18. Publiée au JOAN le 16 juin 2015, p. 4552.

il en ira différemment une fois que les deux décrets seront entrés en vigueur et ce, grâce à l'instauration d'un régime de sortie du statut de déchets taillé sur mesure.

Les enjeux de la qualification juridique

L'article 77 de la loi du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte (LTECV)¹⁹ a défini l'obligation pour tout professionnel qui commercialise des prestations d'entretien ou de réparation de véhicules automobiles de mettre les consommateurs à même d'opter pour l'utilisation, pour certaines catégories de pièces de rechange définies par décret, de pièces qui sont dites issues de « l'économie circulaire », à la place de pièces neuves. Cette obligation a résulté du souhait exprimé par le législateur de promouvoir l'usage des pièces de rechange, tant dans le but de prolonger la durée de vie des pièces qui sont issues de véhicules en fin de vie, dans une logique d'économie circulaire, que dans le but d'améliorer le pouvoir d'achat des consommateurs²⁰. En cas de litige, il appartient au professionnel de prouver qu'il a bien exécuté ses obligations²¹. En cas de manquement, le contrevenant s'expose à une amende administrative dont le montant ne peut dépasser 3000 euros pour une personne physique et

Dans l'hypothèse où les pièces conserveraient le statut de déchet, celui-ci serait alors source d'insécurité juridique pour les acteurs de la filière. La législation réprime pénalement le fait de remettre ou de faire remettre des déchets à tout autre que les exploitants d'installations agréées.

15 000 euros pour une personne morale²².

L'obligation instituée par l'article 77 de la loi LTECV a conduit une nouvelle fois les acteurs de la filière à s'interroger sur le statut juridique des pièces de rechange qui sont commercialisées par les centres VHU agréés ou issus de ces centres. Rappelons que le démontage de pièces fait partie intégrante des missions des centres VHU²³. Le décret n° 2011-153 du 4 février 2011²⁴ avait déjà encouragé la réutilisation des composants des VHU, lorsqu'elle était possible²⁵, sans toutefois en clarifier le statut juridique.

Dans l'hypothèse où ces pièces conserveraient le statut de déchet, celui-ci serait alors source d'insécurité juridique pour les acteurs de la filière. En effet, la

législation réprime pénalement le fait de remettre ou de faire remettre des déchets à tout autre que les exploitants d'installations agréées²⁶ sachant que l'agrément est désormais requis de la part de tout exploitant d'une installation de stockage, de dépollution, de démontage, de découpage ou de broyage de cyclomoteurs à trois roues hors d'usage, de VHU de catégories M ou N ayant un poids maximal inférieur ou égal à 3,5 tonnes, de catégorie L, et de VHU issus de certains véhicules d'intérêt général²⁷. Par ailleurs, le vendeur de pièces détachées issues d'un VHU pourrait s'exposer à des poursuites pénales pour la commission du délit de tromperie sur les qualités substantielles des choses cédées²⁸, dans l'hypothèse où il vendrait à un particulier ou à un professionnel ces pièces en les faisant

passer pour des produits neufs ou pour des pièces de « réemploi » alors qu'ils auraient le statut juridique de déchets.

Au-delà de l'insécurité juridique qu'elle induit, la qualification de déchet serait également génératrice de freins pour le développement de l'activité de commercialisation de pièces, notamment à l'étranger. En effet, l'exportation des déchets est encadrée par des règles de droit international²⁹ et notamment, par le règlement (CE) du Parlement européen et du Conseil n° 1013/2006 du 14 juin 2006 relatif aux transferts de déchets³⁰. Ce règlement soumet les exportations de déchets à un régime d'autorisation ou d'information en fonction de plusieurs critères tels que l'origine du déchet, sa destination ou encore sa dangerosité.

Étant donné que ce régime est générateur de lourdeurs administratives, sa mise en œuvre serait susceptible de décourager l'activité d'exportation des pièces de rechange issues des VHU. Par ailleurs, le non-respect du règlement est passible de sanctions administratives³¹ et pénales³². Enfin, si la possibilité d'acheter des pièces d'occasion à la place de pièces neuves suscite l'intérêt des usagers en raison des économies potentielles qu'elle permettrait de réaliser, elle suscite néanmoins [...]

19. Publiée au *JORF* n° 0189 du 18 août 2015, p. 14263.

20. cf. amendement n° 798 Rect. à l'article 19 *quater* de la loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte.

21. cf. C. cons., art. L. 224-67, alinéa 3.

22. cf. C. cons., art. L. 242-25.

23. cf. C. env., art. 543-154-7°.

24. Publiée au *JORF* n° 0031 du 6 février 2011, p. 2398.

25. cf. C. env., art. R. 543-159.

26. cf. C. env., art. L. 541-46-1, 6°.

27. cf. C. env., art. R. 543-155-7 et art. R. 543-154.

28. cf. art. L. 441-1 du Code de la consommation, Dans un arrêt publié au Bulletin, la Chambre criminelle de la Cour de cassation a jugé que ces dispositions sont applicables aux relations entre professionnels (cf. Cass. Crim. 4 novembre 2008, n° 07-88.007, Bull. criminel 2008, n° 223).

29. cf. convention de Bâle, adoptée le 22 mars 1989 et entrée en vigueur le 5 mai 1992; décision C(2001)107/final du Conseil de l'OCDE concernant la révision de la décision C(92)39/final sur le contrôle des mouvements transfrontaliers de déchets destinés à des opérations de valorisation s'applique à l'intérieur de la zone de l'Organisation de coopération et développement économiques (OCDE).

30. JOUE n° L. 190 du 12 juillet 2006.

31. cf. C. env., art. L. 541-3.

32. cf. C. env., art. L. 541-46, 11° et C. env. art. R. 541-83 et suivant.

[...] des inquiétudes légitimes quant à la fiabilité des pièces qui sont remises sur le marché.

La création d'un régime de sortie du statut de déchet taillé sur mesure

Au regard de ces différents enjeux, le statut juridique des pièces de rechange commercialisées par les centres VHU ou issues de ces centres s'est révélé insatisfaisant jusqu'à la parution au Journal officiel des deux décrets du 16 juillet 2024. En effet, jusqu'à cette date, la question de savoir, si lorsqu'elles étaient commercialisées, ces pièces avaient encore le statut de déchet ou bien si elles étaient redevenues

de déchet et si tel est le cas, que le détenteur accomplisse en outre plusieurs formalités telles que la réalisation d'une attestation de conformité pour chaque lot de biens ayant cessé d'être des déchets³⁴ et la mise en œuvre d'un système de gestion de la qualité³⁵.

Si un avis paru le 13 janvier 2016 au Journal officiel³⁶ souligne que la sortie du statut de déchet ne nécessite l'accomplissement d'aucune formalité lorsque le déchet a été utilisé comme intrant dans une installation de production, ce même avis précise, en revanche, que « tout déchet qui est traité dans une installation de traitement

saire qu'une pièce détachée issue d'un véhicule hors d'usage fasse l'objet d'une procédure de sortie du statut de déchet pour pouvoir à nouveau être qualifiée de produit.

C'est à cette analyse que le ministre de l'Environnement s'était rangé, du moins dans un premier temps. En effet, dans une réponse ministérielle publiée le 16 juin 2015³⁷, le ministre avait indiqué « *qu'afin de sortir du statut de déchet, les pièces détachées de VHU doivent faire l'objet d'une sortie du statut de déchet explicite selon la procédure décrite dans les articles D. 541-12-4 et suivants du Code de l'environnement* ».

de déchet et que la remise sur le marché de certaines pièces détachées pourrait s'effectuer « *bien que ces pièces aient un statut de déchet* »³⁸. Alors que les représentants de la filière n'avaient pas manqué de souligner l'insécurité juridique que suscitait une telle prise de position, le ministre s'était efforcé de la justifier dans une réponse ministérielle publiée quelques mois plus tard³⁹. Avec embarras, il avait indiqué, en substance, que l'incrimination de remise de déchets à tout autre que l'exploitant d'une installation agréée⁴⁰ concernerait uniquement le traitement du VHU dans son ensemble et la préparation en vue de la réutilisation des pièces qui en seraient issues. Le ministre avait ajouté que la vente des pièces de véhicules hors d'usage ne ferait pas partie du traitement lui-même. Cette prise de position s'est néanmoins avérée insatisfaisante tant sur la forme, que sur le fond. En effet, le texte pénal est rédigé de telle sorte qu'il incrimine également la remise de composants et d'éléments d'un VHU (y compris les huiles de moteur et les piles et accumulateurs automobiles), à tout autre que l'exploitant d'une installation agréée. Dans cette même réponse ministérielle, le ministre avait annoncé la parution d'un arrêté fixant les critères permettant de considérer certaines pièces de rechange comme des produits.

Cette annonce a été effectivement suivie d'effet puisque

Le statut juridique des pièces de rechange commercialisées par les centres VHU ou issues de ces centres s'est révélé insatisfaisant jusqu'à la parution au Journal officiel des deux décrets du 16 juillet 2024.

des produits, n'appelait pas de réponse univoque. Rappelons, à cet égard, qu'un bien peut redevenir un produit si son détenteur a mis en œuvre une procédure dite de « sortie du statut de déchet »³³. Encore faut-il que cette procédure ait été prévue dans un règlement de l'Union européenne ou dans un arrêté ministériel spécifique à ce type

de déchets conserve un statut juridique de déchet après traitement ». Ce déchet ne pourra alors sortir de ce statut qu'à la condition de faire l'objet d'une procédure de sortie du statut de déchet. Étant donné qu'un centre VHU est une installation de traitement de déchets (et non une installation de production), il serait donc néces-

ment ». À cette occasion, il avait annoncé la parution d'un projet d'arrêté ministériel fixant les critères de sortie du statut de déchet pour les articles issus d'une opération de préparation à la réutilisation. Le ministre avait néanmoins précisé que les centres VHU ne seraient pas tenus de mettre en œuvre une procédure de sortie du statut

33. En droit national, la procédure de sortie du statut de déchet est définie aux articles L. 541-4-3 et D. 541-12-4 à D. 512-12-14 du Code de l'environnement.

34. cf. C. env., art. D. 541-12-13.

35. cf. C. env., art. D. 541-12-14.

36. Publié au JORF n° 0010 du 13 janvier 2016, texte n° 106.

37. cf. Rép. min. publiée le 16 juin 2015 au JOAN, p. 4552.

38. Ibid.

39. cf. Rép. min. publiée le 9 février 2016 au JOAN, p. 1429.

40. cf. C. env., art. L. 541-46, 6° et art. L. 541-22.

durant l'automne 2017, le ministre a soumis à la consultation du public un « *Projet de décret relatif à la sortie du statut de déchet des pièces issues du démontage des véhicules hors d'usage ayant fait l'objet d'une préparation en vue de la réutilisation* ». Néanmoins, le décret n'a, à ce jour, pas été publié au Journal officiel, ce qui témoigne des tergiversations du Ministère sur la délicate question du statut juridique de ces pièces.

On se souvient qu'entre-temps, le décret n° 2016-703 du 30 mai 2016 d'application de l'article 77 de la loi LTECV était entré en vigueur⁴¹. Ce décret avait énuméré les catégories de pièces de rechange qui seraient concernées par l'obligation de proposer à la revente des pièces détachées issues de l'économie circulaire⁴². Par ailleurs, il avait défini les conditions de fourniture de ces pièces par les professionnels qui commercialisent des prestations d'entretien et de réparation de véhicules. Ces pièces devaient avoir été remises en état conformément aux spécifications du fabricant⁴³ ou bien provenir de centres VHU agréés après avoir été préparées en vue de leur réutilisation au sens de l'article L. 541-1-1 du Code de l'environnement. Nous avons pu regretter le fait que ce décret ne règle pas la question du statut juridique des pièces de rechange issues des VHU⁴⁴. Il semble que cela soit désormais chose faite, depuis la parution au Journal officiel du décret n° 2024-823

Depuis le 31 juillet 2020, le Code de l'environnement prévoit au II de l'article L. 541-4-3 que les objets (...) qui sont devenus des déchets et qui font l'objet d'une opération de préparation en vue de la réutilisation pour un usage identique à celui pour lequel ils avaient été conçus sont réputés remplir l'ensemble des conditions de sortie du statut de déchet, dès lors qu'ils respectent la législation et les normes applicables aux produits.

du 16 juillet 2024 relatif à l'utilisation de pièces de rechange issues de l'économie circulaire pour la réparation des véhicules automobiles et des véhicules motorisés à deux ou trois roues⁴⁵.

Pour bien comprendre l'apport de ce décret, il convient de rappeler que depuis le 31 juillet 2020, le Code de l'environnement prévoit au II de l'article L. 541-4-3 que les objets ou composants d'objets qui sont devenus des déchets et qui font l'objet d'une opération de préparation en vue de la réutilisation pour un usage identique à celui pour lequel ils avaient été conçus sont réputés remplir l'ensemble des conditions de sortie du statut

de déchet, dès lors qu'ils respectent la législation et les normes applicables aux produits. Ils cessent alors d'être des déchets à l'issue de l'opération de préparation en vue de la réutilisation⁴⁶. Pour rappel, les conditions de sortie du statut de déchet, qui sont définies au I de l'article L. 541-4-3 du Code de l'environnement, sont les suivantes :

- I. la substance ou l'objet est utilisé à des fins spécifiques;
- II. il existe une demande pour une telle substance ou objet ou elle répond à un marché;
- III. la substance ou l'objet remplit les exigences techniques aux fins spécifiques et respecte la législation et les normes applicables aux produits;

IV. son utilisation n'aura pas d'effets globaux nocifs pour l'environnement ou la santé humaine.

Selon le rapport au Président de la République et le communiqué de presse du Conseil des ministres du 29 juillet 2020, les dispositions du II de l'article L. 541-4-3, qui ont été prises par ordonnance en cohérence avec les dispositions inscrites à l'article 6 de la directive-cadre modifiée sur les déchets⁴⁷, ont eu pour but de simplifier les modalités de mise en œuvre de la sortie du statut de déchet pour les déchets ayant fait l'objet d'une préparation en vue d'une réutilisation afin de permettre la seconde vie des produits⁴⁸.

Les rédacteurs du décret n° 2024-823 du 16 juillet 2024 relatif à l'utilisation de pièces de rechange issues de l'économie circulaire pour la réparation des véhicules automobiles et des véhicules motorisés à deux ou trois roues ont tiré parti de ce régime simplifié de sortie du statut de déchets en définissant les pièces issues de l'économie circulaire comme étant les composants et éléments issus d'une opération de préparation en vue de leur réutilisation au sens des dispositions de l'article L. 541-1-1 et du II de l'article L. 541-4-3 du Code de l'environnement. Désormais, pour qu'une pièce extraite d'un VHU cesse juridiquement d'être un déchet et acquière le statut de produit, il faut et il suffit qu'elle ait fait [...]

41. cf. décret n° 2016-703 du 30 mai 2016, (JORF n° 0125 du 31 mai 2016, texte n° 6).

42. cf. C. cons., art. R. 121-29.

43. cf. C. cons., art. R. 121-28.

44. cf. Y. Borrel, La vente de pièces de rechange VHU : une sortie virtuelle du statut de déchet ?, 13 septembre 2017, publié sur le site www.argusdelassurance.com.

45. Publié au JORF n° 0169 du 17 juillet 2024.

46. cf. C. env., article L. 541-4-3 issu de l'article 6-II de l'ordonnance n° 2020-920 du 29 juillet 2020 relative à la prévention et à la gestion des déchets, publié au JORF n° 0186 du 30 juillet 2020.

47. cf. directive n° 2008/98/CE du 19 novembre 2008 relative aux déchets et abrogeant certaines directives, modifiée par la directive (UE) 2018/851.

48. cf. rapport au Président de la République relatif à l'ordonnance n° 2020-920 du 29 juillet 2020 relative à la prévention et à la gestion des déchets (JORF n° 0186 du 30 juillet 2020).

[...] l'objet de toute opération de contrôle, de nettoyage ou de réparation afin d'être préparée de manière à pouvoir être réutilisée sans autre opération de prétraitement⁴⁹ et être ainsi conforme à la législation et aux normes applicables aux produits. Ce régime juridique rend donc inutile la parution d'un arrêté ministériel ayant pour objet de définir des critères spécifiques de sortie du statut de déchets que les PIEC devraient respecter pour pouvoir sortir de ce statut.

Le décret n° 2024-823 du 16 juillet 2024, qui entrera en vigueur le 1^{er} octobre 2024, énumère les catégories de pièces de rechange qui sont concernées par l'obligation de proposer à la revente des pièces issues de l'économie circulaire⁵⁰. Il reprend quasi littéralement les dispositions du décret du

30 mai 2016 aujourd'hui abrogé tout en les étendant aux pièces issues des véhicules motori-

sions à l'application de l'obligation⁵¹. Enfin, il est à noter que concomitamment à la parution

qui est relatif à l'information du consommateur sur les prix et les conditions de vente des PIEC utilisées dans le cadre des prestations d'entretien ou de réparation des véhicules automobiles et des véhicules à deux ou trois roues motorisés. Ce décret a pour objet de garantir la pleine mise en œuvre du dispositif d'information prévu à l'article L. 224-67 du Code de la consommation, d'une part en assurant que le consommateur est clairement informé de son droit d'opter pour des PIEC et, d'autre part, en lui fournissant les informations nécessaires afin qu'il puisse effectuer ce choix en toute connaissance de cause, notamment s'agissant de leur prix et de leur origine en tant que composants et éléments issus d'une opération de préparation en vue de leur réutilisation.

Désormais, pour qu'une pièce extraite d'un VHU cesse juridiquement d'être un déchet et acquière le statut de produit, il faut et il suffit qu'elle ait fait l'objet de toute opération de contrôle, de nettoyage ou de réparation afin d'être préparée de manière à pouvoir être réutilisée sans autre opération de prétraitement.

sés à deux ou trois roues. Par ailleurs, le décret du 16 juillet 2024 définit une liste d'exclu-

du décret n° 2024-823 au Journal officiel, le Gouvernement a publié un décret n° 2024-824

49. cf. C. env., art. L. 541-1-1.

50. cf. C. cons., art. R. 121-29.

51. cf. C. cons., art. R. 224-24 issu de l'article 1^{er} du décret.

Commandez sur notre boutique en ligne

boutique.argusdelassurance.com

Accessible
sur tous vos
supports



Scannez le QR Code pour découvrir notre e-boutique



Expédition en 24 h des livres en stock

Feuilleter d'extraits en ligne



Paiement sécurisé

Livraison Colissimo à partir de 1 € France métropolitaine



Suggestion de produits complémentaires



Mandats administratifs acceptés