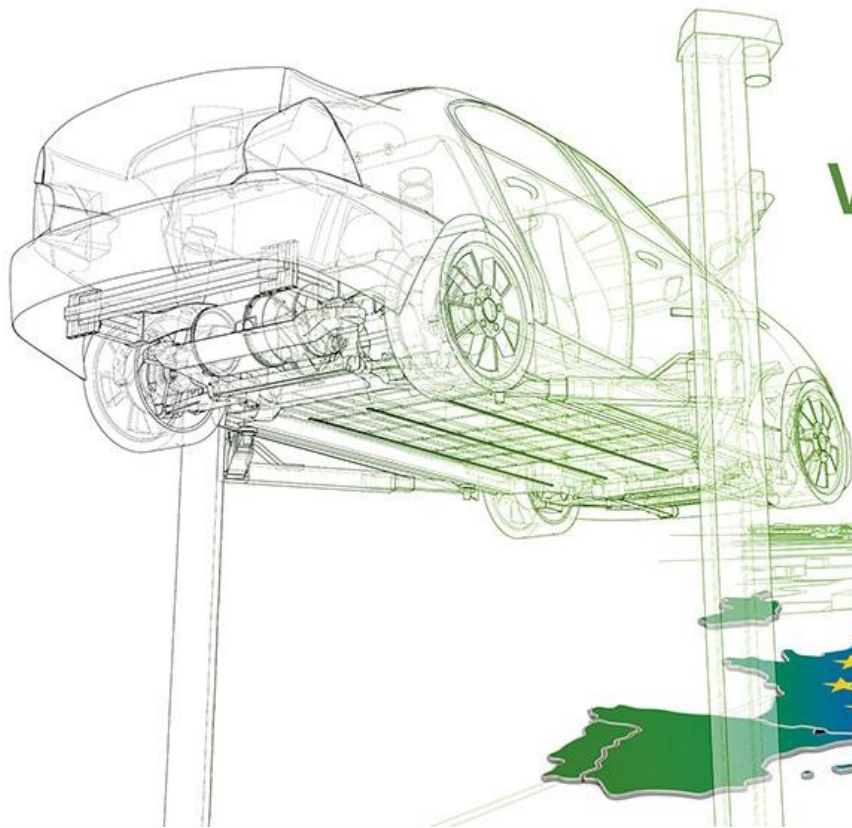


Jornada de análisis de la propuesta de
**Reglamento Europeo sobre
Vehículos al Final de su Vida Útil**



SIGRAUTO



PROCEDIMIENTO DE APROBACIÓN

El procedimiento legislativo de la Unión Europea



La Comisión Europea presenta una propuesta al Parlamento y Consejo UE



Durante todo el proceso, los tres órganos pueden reunirse en sesiones informales llamadas trilogos

1ª lectura



2ª lectura



Comité de Conciliación



3ª lectura

- Parlamento envía propuesta a Consejo
- Consejo adopta o devuelve a Parlamento
- Parlamento aprueba, rechaza o devuelve a Consejo
- Consejo adopta o no las enmiendas
- Parlamento y Consejo negocian texto conjunto. Lo envían o se rechaza
- Ambos órganos votan ese texto. Se aprueba o rechaza

- La Comisión Europea ha presentado la propuesta el pasado 13 de julio de 2023.
- Se ha abierto un plazo para enviar comentarios hasta el 4 de diciembre tras haberse publicado el texto en todos los idiomas.
- Esos comentarios se enviarán junto a la propuesta al Parlamento y posiblemente el procedimiento no se inicie hasta después de las elecciones europeas.
- Se trata de un Reglamento complejo por lo que el proceso de adopción podría durar entre 1,5 y 3 años.
- Muchas medidas del Reglamento incluyen un plazo de aplicación de entre unos meses y 7 años tras su entrada en vigor.



- 1. Memorando explicativo (18 páginas):** se indican los motivos para realizar la propuesta, la base legal, los problemas detectados, las alternativas analizadas y adoptadas y las implicaciones presupuestarias.
- 2. Considerandos (21 páginas):** 97 considerandos que explican las motivaciones de los distintos artículos.
- 3. Articulado (39 páginas):** en total son 57 artículos divididos en nueve capítulos “Disposiciones Generales”, “Requisitos de circularidad”, “Obligaciones de los fabricantes”, “Gestión de los vehículos al final de su vida útil”, “Vehículos usados y su exportación”, “Ejecución”, “Facultades delegadas y procedimiento del Comité”, “Modificaciones”, “Disposiciones Finales”.
- 4. Estado Financiero Legislativo (20 páginas):** analiza el impacto financiero para la Comisión.
- 5. Anexos (33 páginas):** se trata de 11 anexos: “Criterios para determinar cuándo es un VFU”, “Cálculo tasas de recuperabilidad”, “Condiciones para presencia de metales pesados”, “Estrategia de circularidad”, “Requisitos de información sobre extracción y sustitución”, “Requisitos de etiquetado”, “Requisitos de tratamiento”, “Información para registro de productores”, “Información del certificado de destrucción”, “Modificaciones Reglamento 2018/858” y “Tabla de correlación”.



PROBLEMAS DETECTADOS POR LA COMISIÓN

El análisis realizado por la Comisión identificó los siguientes problemas a resolver:



1. Existe una **falta de integración de la circularidad en el diseño y la producción** de vehículos, que produce una alta dependencia de las materias primas primarias;



2. **La calidad del tratamiento de los vehículos al final de su vida no es óptima** si se compara con el potencial de retener más valor medioambiental y económico;



3. Una parte importante de los **«vehículos desaparecidos»** sujetos a la Directiva de vehículos al final de su vida útil **no se recogen para su tratamiento en condiciones medioambientales adecuadas** y cada año se **exporta** desde la UE un gran volumen de vehículos usados no aptos para circular y contaminantes;



4. Existe un **potencial de circularidad sin explotar en relación con los vehículos que en la actualidad quedan fuera del ámbito de aplicación de la Directiva** de vehículos al final de su vida útil que podría contribuir a la consecución de los objetivos del Pacto Verde Europeo.



PRINCIPALES LÍNEAS DE ACTUACIÓN ADOPTADAS

DISEÑO CIRCULAR

Revisar la metodología de cálculo de la reciclabilidad en el proceso de homologación y facilitar mejor información para el desmontaje.

UTILIZAR MATERIAL RECICLADO

Lograr un contenido de plástico reciclado del 25% para 2030 y estudiar objetivos para el acero, aluminio y las Materias Primas Críticas (CRMs).

TRATAR MEJOR

Lograr mejorar la cantidad y la calidad de la recuperación de los componentes clave de los vehículos al final de su vida útil.

RECOGER MÁS

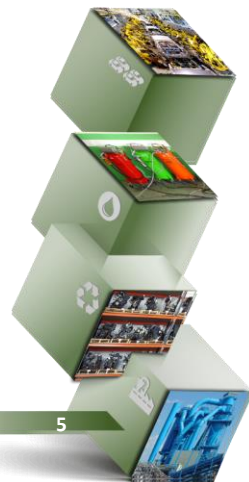
Reducir los vehículos en "paradero desconocido" y aumentar los vehículos que llegan a los CATs. Evitar la exportación de vehículos que no están en condiciones.

RESPONSABILIDAD AMPLIADA

Mayor implicación del productor para aumentar la recogida de vehículos y compensar los costes de mejorar la calidad del tratamiento.

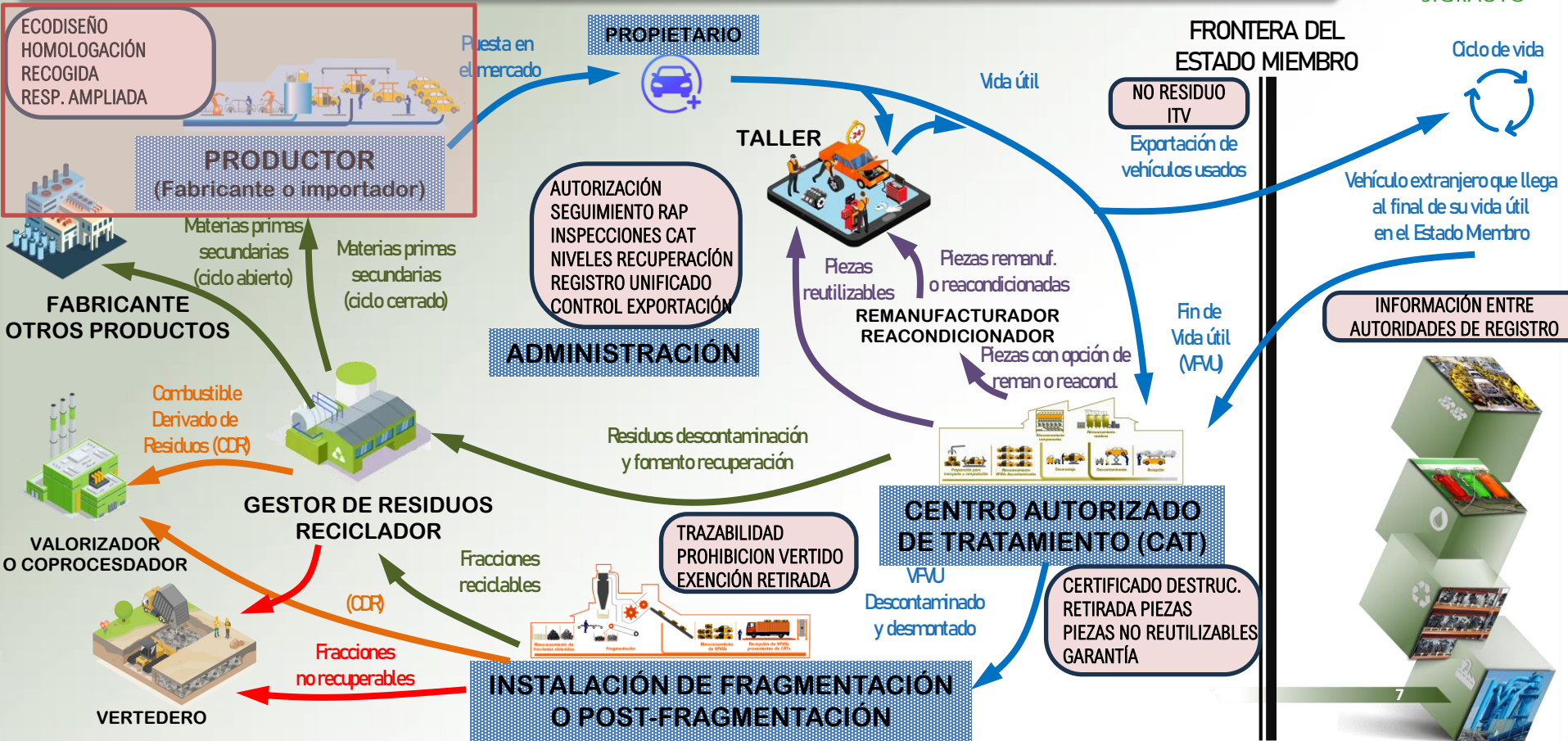
CUBRIR MÁS VEHÍCULOS

Incluir gradualmente más categorías de vehículos en el ámbito de aplicación con un enfoque por fases.



PROPUESTA DE REGLAMENTO EUROPEO SOBRE VEHÍCULOS AL FINAL DE SU VIDA ÚTIL

PRINCIPALES NOVEDADES EN LOS DISTINTOS ÁMBITOS



REQUISITOS DE LOS NUEVOS VEHÍCULOS



RECUPERABILIDAD HOMOLOGADA

El Reglamento incorpora lo que hasta ahora figuraba en la Directiva RRR y exige que se acredite que los vehículos son 85% reutilizables y reciclables y 95% recuperables pero con una nueva metodología de cálculo a desarrollar por la CE..

Art. 4

Todo lo establecido en los artículos 4, 5, 6, 7, 9, 10 y 11 debe verificarse en la homologación

Art. 8

FÁCILMENTE DESMONTABLES

Se exige que toda una serie de piezas con potencial de reutilización, remanufacturada/recondicionado y/o reciclado se puedan retirar fácilmente y de forma no destructiva.

Art. 7

Además se exige que el productor facilite de forma gratuita información a los CATs y a los talleres que permita el acceso, desmontaje seguro y reposición de dichas piezas. (se exceptúan los costes administrativos)

Art. 11

SIN SUSTANCIAS PREOCUPANTES

Se mantiene la limitación a los metales pesados pero se fija un proceso claro para la modificación de las exenciones. Se añaden las limitaciones del Reglamento REACH y del Reglamento de baterías

Art. 5



★ Novedad total respecto a la Directiva 2000/53

ESTRATEGIA CIRCULARIDAD

Se exige que para cada tipo de vehículo el productor deba elaborar una estrategia de circularidad con todas las medidas que se han adoptado y se adoptarán para garantizar que se cumplen los requisitos de circularidad.

Art. 9

CON MATERIALES RECICLADOS

Como mínimo el 25% de los plásticos deben provenir del reciclado de residuos posconsumo y de éstos un 25% deben provenir de vehículos fuera de uso. También se analizará establecer contenido mínimo de acero, aluminio y materias primas críticas recicladas.

Art. 6

Deberán declarar el contenido reciclado de acero, aluminio, magnesio y de imanes permanentes

Art. 10

ETIQUETADO PIEZAS

Se exige etiquetado a las piezas plásticas y en los motores e-drive sobre tipo de imanes.

Art. 12

PASAPORTE DIGITAL

7 años después de la entrada en vigor toda la información deberá estar accesible a través de un pasaporte digital que acompañará a cada vehículo.

Art. 13





Art. 16: Los productores **deberán garantizar que los vehículos** que han comercializado por primera vez en el territorio de un Estado miembro y **que se convierten en vehículos al final de su vida útil sean recogidos** de conformidad al artículo 23 **y tratados** de conformidad con el artículo 27 **y que las instalaciones de tratamiento cumplan los objetivos establecidos en el artículo 34.**

REGISTRO DE PRODUCTORES

Los productores deberán inscribirse en un Registro donde incluirán información sobre los vehículos que pone en el mercado y cómo cumple la responsabilidad ampliada del productor.

Art. 17

OPCIONES DE CUMPLIMIENTO

El productor puede optar por dar cumplimiento a sus obligaciones de RAP de forma individual o encomendando el cumplimiento a una organización de responsabilidad ampliada autorizada.

Art. 18

En ambos casos es necesario obtener una autorización.

Art. 19

RESPONSABILIDAD FINANCIERA

El productor cubrirá los siguientes costos relacionados con los vehículos que pone en el mercado:

- de recogida y de tratamiento siempre que no estén cubiertos por los ingresos por ventas de piezas y de materiales.
- de campañas de sensibilización
- del sistema de notificación electrónica del C&D
- de recopilación de datos y notificación a las autoridades

La autoridad, en cooperación con productores y operadores, hará un seguimiento de los costes medios y los ingresos y del nivel de las contribuciones a pagar a las organizaciones de RAP (caso cumplimiento colectivo)

Art. 20

MODULACIÓN TARIFAS RAP

Las organizaciones de RAP deben modular las contribuciones en función del peso, tipo de transmisión, índice de recuperabilidad, tiempo de desmontaje, proporción de adhesivos y materiales reforzados con fibras, contenido reciclado y la cantidad de sustancias preocupantes.

Art. 21

VFU EN EXTRANJERO

Los productores deben garantizar que se cubren los costes de gestión de los vehículos que han puesto en el mercado en un Estado Miembro y terminan llegando como VFU a un CAT en otro EM,

Art. 22



RECOGIDA DE LOS VEHÍCULOS (Art.23)



Los productores o las organizaciones de RAP **“crearán sistemas de recogida, incluidos los puntos de recogida, o participarán en su creación, para todos los vehículos al final de su vida útil pertenecientes a categorías de vehículos que hayan comercializado por primera vez en el territorio de un Estado miembro”.**

Los productores deben asegurar que los sistemas de recogida:

- Cubren **todo el territorio**
- Aseguren una **adecuada disponibilidad** de instalaciones de tratamiento **teniendo en cuenta la densidad de población**
- Garanticen la **recogida de las piezas de desecho de las reparaciones** de vehículos
- Permitan la recogida de **VFUs de todas las marcas**
- Permitan la **entrega gratuita** de todos los vehículos

Los EE.MM. **podrán autorizar** a gestores de residuos a establecer **puntos de recogida** que cumplan las condiciones de almacenamiento, se autoricen e inscriban en un registro y envíen los vehículos a un CAT en el **plazo de 1 año**



CRONOGRAMA DE APLICACIÓN



Productores de vehículos

1. Estrategia Circularidad
Contenido reciclado Al, Mg, e imanes permanentes.
2. Información para recuperación componentes

36
meses

1. Recuperabilidad 95%
2. Sustancias preocupantes
3. Contenido plástico reciclado
4. Facilidad extracción

72
meses

1. Pasaporte Circular

84
meses

Entrada en
vigor

23
meses

35
meses

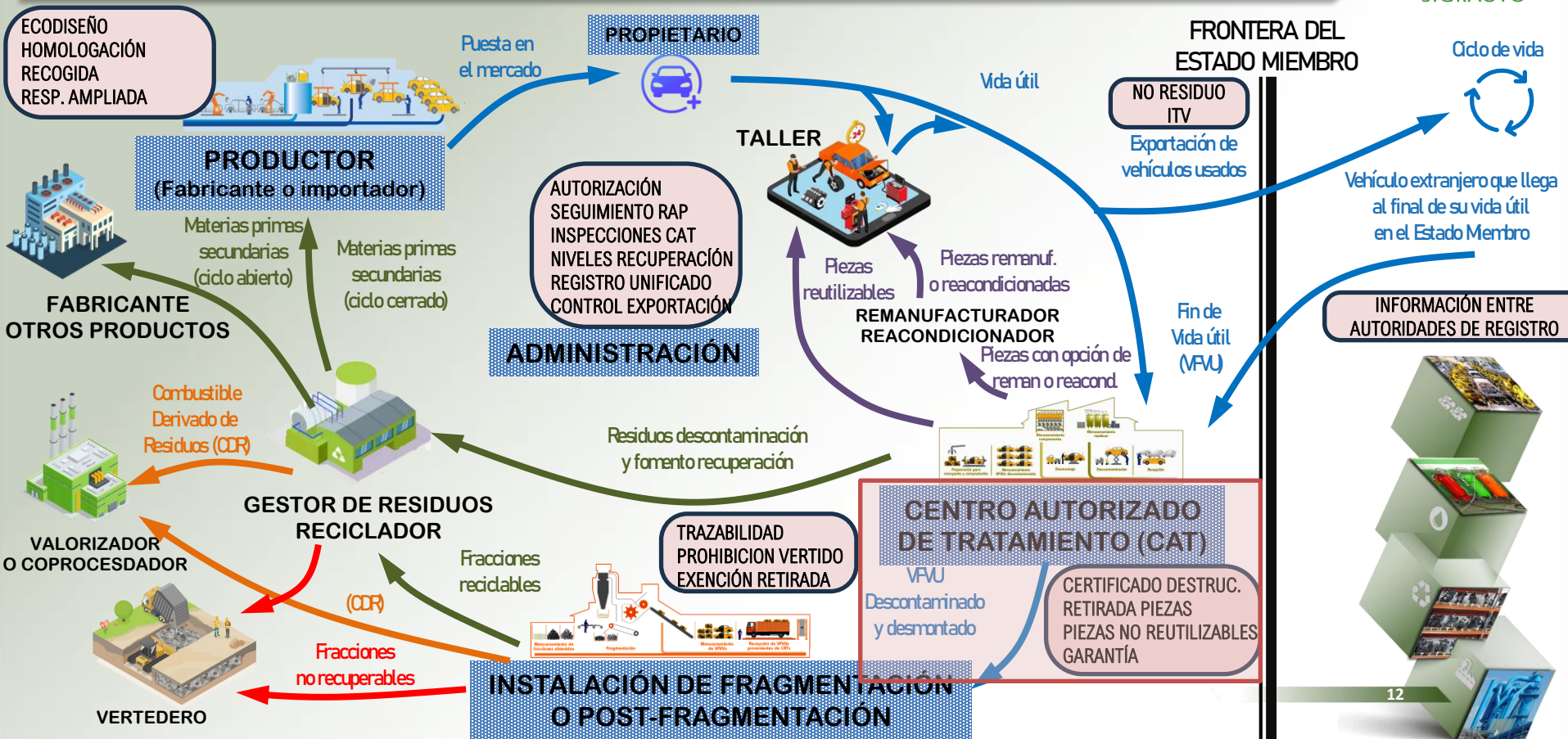
1. Metodología para el cálculo del contenido de plástico reciclado incorporados en los vehículos.
2. Estudio para posible objetivo de contenido mínimo de acero reciclado

1. Nueva metodología para el cálculo y la verificación de los índices de reutilizabilidad, reciclabilidad y recuperabilidad.
2. Evaluación de posibles objetivos para Al, Mg e imanes permanentes

Comisión Europea



PRINCIPALES NOVEDADES EN LOS DISTINTOS ÁMBITOS



ENTREGA Y RECEPCIÓN DE LOS VEHÍCULOS



Art. 24: La entrega será gratuita si el vehículo **no carece de alguna pieza esencial**, **excepto la batería del vehículo eléctrico**, o contenga **residuos añadidos**.

Art. 26: El propietario de un vehículo que se convierta en un vehículo al final de su vida útil (VFU) deberá:

- entregar el VFU a una instalación de tratamiento autorizada o a un punto de recogida
- presentar un certificado de destrucción a la autoridad de registro correspondiente.



Art. 25: Los CATs tienen que emitir al último propietario el **certificado de destrucción en formato electrónico** y que se facilitará por vía electrónica a las autoridades competentes.

En el caso de los **vehículos extranjeros** las autoridades de matriculación del Estado miembro donde se haya expedido el certificado de destrucción **deberán informar a las autoridades de matriculación del Estado miembro donde está matriculado**.





Los CATs deberán **aceptar y tratar** adecuadamente **todos los vehículos fuera de uso y los residuos de las reparaciones** de los vehículos. Los CATs deberán:

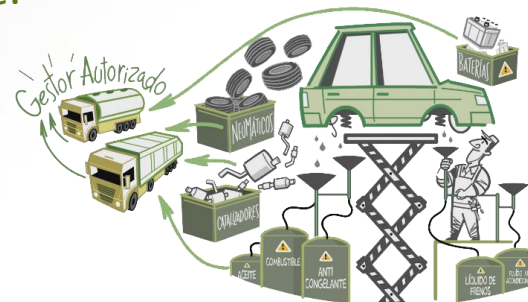
- almacenar** todos los vehículos al final de su vida útil de conformidad con los **requisitos mínimos** establecidos en la **parte A del anexo VII**;
- descontaminar** todos los vehículos de conformidad con el artículo 29 y los **requisitos mínimos** establecidos en la **parte B del anexo VII**;
- retirar** mediante desmontaje manual o desmontaje (semi)automatizado de forma no destructiva **las partes y componentes** con potencial de reutilización, de remanufactura o reacondicionamiento **enumerados en la parte C del anexo VII**.
- tratar** todos los vehículos **de acuerdo con la jerarquía** de residuos.
- llevar un registro electrónico** de las operaciones realizadas **durante 3 años**





Los elementos a extraer en el proceso de descontaminación son **básicamente los mismos** que figuraban en la Directiva 2000/53/CE pero hay algunas diferencias:

- **Baterías:** ya no figuran y se han incluido en el listado de piezas de extracción obligatoria por su potencial de reutilización, remanufacturado y reacondicionado;
- **Airbags, depósitos de GLP/GNC e hidrogeno y componentes potencialmente explosivos:** cambia un poco la redacción de la Directiva y es algo confuso aunque queda claro que deben neutralizarse.



PIEZAS DE OBLIGADA EXTRACCIÓN



Art. 30: A partir de que hayan pasado **3 años de la entrada en vigor** del Reglamento los CATs deben **retirar obligatoriamente** una serie de piezas del vehículo del vehículo **a no ser** que puedan demostrar **que las tecnologías post-fragmentación pueden separar los materiales de las piezas y componentes con la misma eficacia** que los procesos de desmontaje manual o semiautomáticos.

Se parece a lo que la Directiva 2000/53 establecía como operaciones de fomento del reciclado pero en este caso el listado es muchísimo más amplio y detallado y...

Art. 31: **todas** las piezas retiradas tienen que ser **evaluadas** para determinar **si son aptas para su reutilización, su remanufacturado, su reacondicionamiento, su reciclado u otras operaciones de tratamiento.** Las que sean aptas para reutilización, remanufacturado o reacondicionamiento **no serán residuos, deberán ir etiquetadas e ir acompañados de una garantía.**



PIEZAS DE OBLIGADA EXTRACCIÓN (Parte C Anexo VII)



Componentes metálicos y plásticos monomaterial de >10 kg

Placas de circuito impreso de >10 cm² ★

Intercambiadores de calor

Haz de cables ★

Depósitos de fluidos ★

Baterías (todas)

Motores de accionamiento eléctrico ★

Ruedas y llantas

Motores y cajas de cambio

Faros ★

Catalizadores

Salpicaderos ★

Parachoques

Parabrisas, lunas traseras y laterales

Inversores de los vehículos eléctricos ★

Sistema de infoentretenimiento ★

Retirada obligatoria

Módulos de control y cajas de válvulas de automáticos ★

Posibilidad de exención





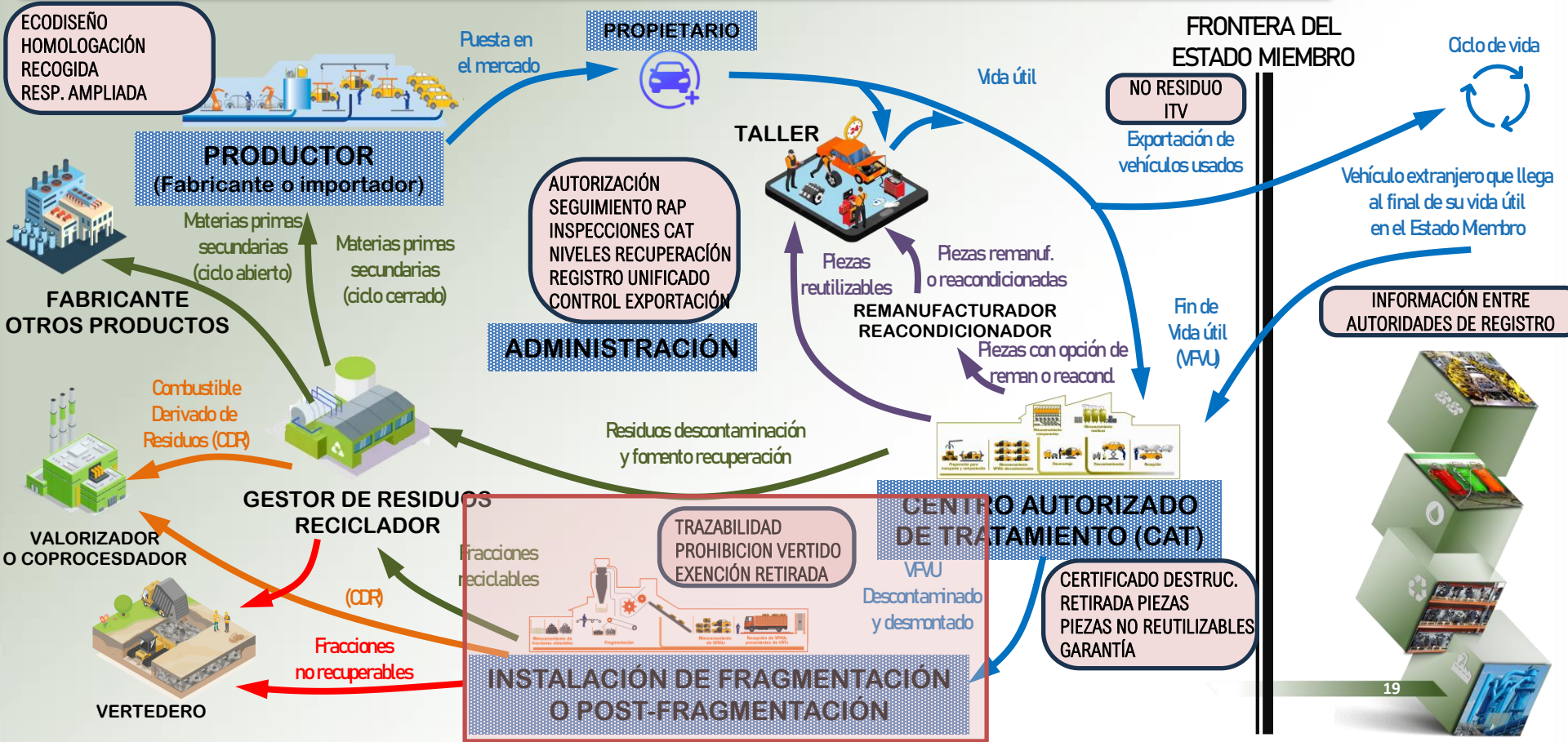
Este listado era el que figuraba en la Directiva 2005/64 llamada “RRR” pero en ese caso lo que se establecía era que no se podían reutilizar en la fabricación de nuevos vehículos.

- Todos los **airbags**, incluidos cojines, actuadores pirotécnicos, unidades de control electrónico y sensores.
- Conjuntos de **cinturones de seguridad** automáticos o no automáticos, incluidas correas, hebillas, retractores, actuadores pirotécnicos.
- **Asientos** en los casos en que incorporen anclajes de cinturones de seguridad y/o airbags.
- Conjuntos de **bloqueo de dirección** que actúan sobre la columna de dirección.
- **Inmovilizadores**, incluidos transpondedores y unidades de control electrónico.
- **Sistemas de tratamiento de emisiones** (por ejemplo, **convertidores catalíticos, filtros de partículas**).
- **Silenciadores de escape**.

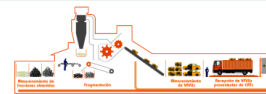


PROPUESTA DE REGLAMENTO EUROPEO SOBRE VEHÍCULOS AL FINAL DE SU VIDA ÚTIL

PRINCIPALES NOVEDADES EN LOS DISTINTOS ÁMBITOS



REQUISITOS DE TRAZABILIDAD



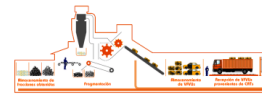
Art. 28: A partir de que **hayan pasado 3 años de la entrada en vigor** del Reglamento las instalaciones de fragmentación **solicitarán que se les entreguen** los vehículos al final de su vida útil para su fragmentación **acompañados de** lo siguiente:

- (a) documentación que incluya el **número de identificación del vehículo (VIN)**
- (b) una copia del **certificado de destrucción**



En caso de que reciban vehículos que no cumplan deben **informar a las autoridades y no fragmentarlos** hasta obtener autorización de éstas.

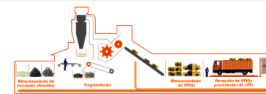
Además las instalaciones de fragmentación **no deben mezclar** en su proceso **vehículos fuera de uso con residuos de envases o de RAEEs**



★ **Art. 30.2** indica que el CAT debe aportar la siguiente información establecida en la **Parte G del Anexo VII** para poder obtener una exención a la retirada obligatoria de alguna pieza.

- **Contrato:** entre el CAT y la instalación de fragmentación que incluya las especificaciones sobre la calidad de los materiales secundarios y la especificación técnica seguida en el procesamiento de fracciones;
- **Informe:** de la muestra analizada sobre la calidad y cantidad de las fracciones tratadas (salida) proporcionado por un organismo independiente.
- **Información adicional:** que permita demostrar que la calidad y cantidad de los materiales obtenidos no es inferior a la calidad y cantidad de los componentes y piezas si se retiran por separado.





★ **Art. 35:** A partir de que hayan pasado 3 años de la entrada en vigor del Reglamento, las fracciones de los vehículos al final de su vida útil fragmentados, que contengan residuos no inertes, y que no sean procesados por la tecnología post-fragmentación, no serán aceptadas en un vertedero.



CRONOGRAMA DE APLICACIÓN



CATs

1. Retirada obligatoria de piezas
2. Etiquetado y garantía

36

meses

36

meses

Fragmentadores

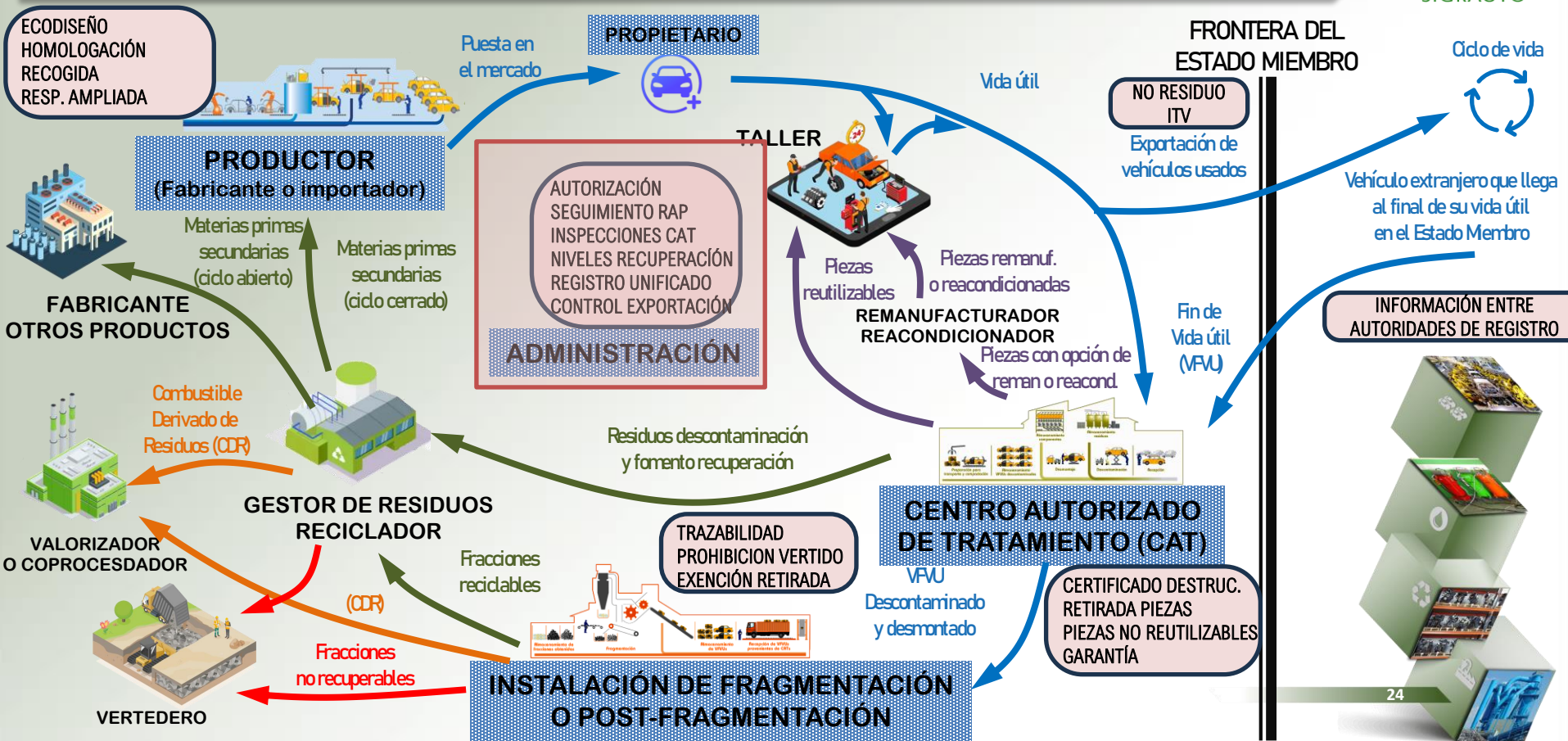
1. Requisitos de trazabilidad en fragmentación (VIN + CdD).
2. Prohibición de vertido

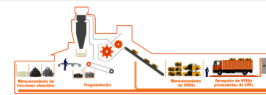
●
Entrada en
vigor



PROPUESTA DE REGLAMENTO EUROPEO SOBRE VEHÍCULOS AL FINAL DE SU VIDA ÚTIL

PRINCIPALES NOVEDADES EN LOS DISTINTOS ÁMBITOS





AUTORIDAD COMPETENTE



A los 3 meses de la entrada en vigor los Estados miembro tienen que designar una o varias autoridades competentes para autorizar y supervisar RAP, registro de productores, recopilar datos e informar a la Comisión.

Art. 14

PROMOCIÓN PIEZAS RECUPERADAS



A los 3 años de la entrada en vigor los Estados miembro deben adoptar incentivos para promover las piezas reutilizadas, remanufacturadas o reacondicionadas.

Los incentivos pueden incluir la obligación de que los talleres tengan que ofrecer a los clientes este tipo de piezas y/o reducciones del IVA.

Art. 33

OBJETIVOS DE RECUPERACIÓN

A los 3 años de la entrada en vigor los Estados miembro tienen que garantizar que los operadores de gestión de residuos alcancen los objetivos de recuperación. Los objetivos son del 85% de reutilización y reciclado y el 95% de recuperación pero se excluyen las baterías del cálculo. Además se incluye un nuevo objetivo a alcanzar a los 6 años de la entrada en vigor y es el 30% de los plásticos

Art. 34

INSPECCIÓN INSTALACIONES



Los Estados miembro deben inspeccionar cada año al menos el 10% de las instalaciones de tratamiento autorizadas y de otras instalaciones que pueden tratar vehículos al final de su vida útil.

También inspeccionaran talleres pero no hay objetivo numérico.

Art. 46

COOPERACIÓN ENTRE ESTADOS



En el ámbito de Medio Ambiente los Estados miembro deben intercambiar información relevante sobre instalaciones de tratamiento autorizadas y talleres y compartir experiencias y conocimientos..

Art. 47

INFORMACIÓN A LA COMISIÓN

Los Estados miembro deben poner a disposición del público información anual (18 meses después de finalizado el año) sobre el número de vehículos matriculados, recogidos y descontaminados, exportados, la cantidad y peso de piezas recuperadas, las exenciones a la retirada de piezas obligatoria, los niveles de recuperación alcanzados y sobre los sistemas individuales y organizaciones de RAP autorizadas.

La Comisión debe establecer las metodologías para determinar la cantidad y peso de las piezas recuperadas, el peso de los residuos reciclados y los niveles de recuperación alcanzados.

Art. 49





EL SISTEMA MOVE-HUB (Art. 45)

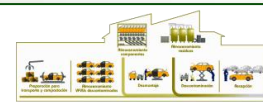
Será una herramienta que permitirá controlar tanto las bajas por tránsito comunitario como las bajas por exportación evitando la utilización fraudulenta de estas opciones. La Comisión debe adoptar actos de ejecución para ponerlo en marcha y los registros nacionales de vehículos deberán interconectarse dos años después como tarde.

(a) intercambiar los datos en tiempo real con los registros nacionales de vehículos y los sistemas electrónicos nacionales sobre inspección técnica de los Estados miembro interconectados con él



(b) permitir una verificación electrónica automatizada de los datos proporcionados en un certificado de inspección técnica para determinar si un vehículo usado que vaya a exportarse es apto para circular en dicho estado miembro





SECCIÓN 2: EXPORTACIÓN VEHÍCULOS USADOS (Art 38 al 44)

Se establecen todos los mecanismos y controles para asegurar que los vehículos usados que se exportan **no son vehículos al final de su vida útil y son aptos para circular.**

Crterios para determinar que un vehículo ha llegado al final de su vida útil

Es técnicamente irreparable y para ello se marcan unos criterios (Anexo I parte A)

Es económicamente irreparable estableciendo que es cuando su valor de mercado es inferior al coste de las reparaciones necesarias para repararlo en la UE y obtener una inspección técnica favorable en el estado miembro donde el vehículo estaba matriculado antes de la reparación





Parte A del Anexo I: Un vehículo es **técnicamente irreparable** si cumple uno o más de los siguientes criterios:



- a) se ha **cortado en trozos** o desmontado
- b) se ha **soldado o cerrado** mediante espuma aislante
- c) se ha **quemado** completamente hasta el punto en que se destruye el compartimento del motor o el habitáculo
- d) se ha **sumergido en agua** hasta un nivel superior al del salpicadero
- e) Determinados **componentes de seguridad no pueden ser reparados** o reemplazados
- f) sus **componentes estructurales y de seguridad con defectos técnicos irreversibles** como roturas múltiples de imprimaciones o corrosión perforante excesiva
- g) su reparación **requiere la sustitución del conjunto motor, la caja de cambios, el bastidor o chasis**, lo que provoca la pérdida de la identidad original del vehículo



El Anexo I incluye también unos criterios para que **pueda ser considerado irreparable** mediante una evaluación técnica individual y criterios que pueden utilizarse adicionalmente para determinar si un vehículo ha llegado al final de su vida útil.

CRONOGRAMA DE APLICACIÓN

1. Designar autoridad competente.

Autoridad medioambiental

3
meses

Entrada en
vigor

1. Promoción piezas recuperadas
2. Objetivos de recuperación

36
meses

36
meses

Autoridad Aduanera

1. Vehículos usados exportados sometidos a los controles



AMPLIACIÓN DEL ÁMBITO DE APLICACIÓN




Les son de aplicación todos los artículos desde la entrada en vigor del Reglamento






A los 5 años de la entrada en vigor pero no les aplican las exigencias de recuperabilidad, aspectos del diseño, la retirada obligatoria de piezas, etc. pero sí se pide información para poder establecer medidas específicas para este tipo de vehículos.

A los 5 años de la entrada en vigor pero no les aplican las mismas cuestiones que a los industriales pero además en este caso no les aplican las de exportación de vehículos usados.

Sí se aplica la responsabilidad ampliada del productor aunque con matices

Sí se aplica la responsabilidad ampliada del productor aunque con matices

M ₁	
N ₁	
L _{5E}	

M ₂	
M ₃	
N ₂	
N ₃	
O _x	

L _x	 
----------------	---



¿QUÉ DICE EL REGLAMENTO DE VFVUs?

La propuesta de Reglamento parece excluir de su ámbito de aplicación las baterías de tracción, que se registrarán por el propio Reglamento de Baterías

Art.24.2 La entrega de un vehículo al final de su vida útil a una instalación de tratamiento autorizada será gratuita para el último propietario del vehículo, a menos que dicho vehículo carezca de cualquiera de las piezas o componentes esenciales del vehículo, excepto en el caso de la batería del vehículo eléctrico, o contenga residuos que se hayan añadido al vehículo al final de su vida útil.

Art.34.1 Los Estados miembro velarán que los operadores de gestión de residuos cumplan los siguientes objetivos:

(a) la reutilización y la valorización, calculadas de forma conjunta, serán como mínimo del 95 %, por peso medio por vehículo, excluidas las baterías, y año;

Pero como lo más habitual será que el vehículo llegue con la batería, se exige que **el productor proporcione información para su extracción** y retirada y se incluyen las baterías en los **componentes de obligada extracción** con miras a su posible reutilización, remanufacturado, reacondicionado o reciclado.



EL CASO DE LA PREPARACIÓN PARA LA REUTILIZACIÓN

Art. 56.2: Un operador económico que comercialice por primera vez en el territorio de un Estado miembro **baterías resultado de operaciones de preparación para la reutilización, preparación para la adaptación, adaptación o remanufacturación será considerado productor de dichas baterías a los efectos del presente Reglamento** y tendrá una responsabilidad ampliada del productor

Art. 73.1: A fin de **acreditar que un residuo de batería** para vehículos eléctricos, objeto de preparación para la reutilización o preparación para la adaptación **ya no se considera residuo**, el propietario de la batería deberá **demostrar lo siguiente**, a solicitud de la autoridad competente:

- a) prueba de una **evaluación del estado de salud** que confirme la capacidad de la batería para ofrecer el rendimiento necesario para su uso;
- b) **uso de la batería, documentado mediante una factura o un contrato** de venta o de transferencia de titularidad de la batería;
- c) **prueba de una protección adecuada para evitar daños** durante el transporte, la carga y la descarga, por ejemplo, a través de un embalaje suficiente y de una estiba adecuada de la carga.



1. Debe **aprovecharse la experiencia de los últimos 20 años**, en los que se ha desarrollado un tejido industrial altamente profesional. **Este tejido industrial debe mantenerse** ya que su reducción implicaría problemas para la ciudadanía que encontraría mayores dificultades para poder entregar su vehículo y obtener la baja del Registro General de Vehículos.
2. **Mientras** los vehículos al final de su vida útil (VFVUs) tengan un **valor positivo** de mercado, **los CATs, representados por AEDRA, no tienen interés en percibir ninguna contraprestación económica** por parte de los productores, ya que de recibirla lo único que ocurriría es que se incrementaría el valor positivo que percibe el último propietario cuando entrega el vehículo.
3. **Los productores deben trabajar** conjuntamente con el sector del desguace **para mantener el valor positivo** de los VFVUs ya que, en caso de que se produzcan valores negativos generalizados, se volverá a que muchos ciudadanos **abandonen los vehículos** en las vías públicas **por no tener el incentivo** de percibir una contraprestación económica al entregarlo.
4. El último propietario debe tener **plena libertad de elegir en qué CAT quiere entregar su vehículo** y recibir la contraprestación económica correspondiente. Cualquier actuación que supusiera que esta contraprestación no fuese recibida por el propietario del vehículo **sería una expoliación** y sin duda supondría una distorsión inaceptable en el mercado.

POSICIÓN DE AEDRA EN RELACIÓN AL REGLAMENTO



5. **En caso** de que existan vehículos con **valor negativo** de mercado, **el productor** debe tener la competencia y la **libertad para designar en qué CATs quiere que se traten**, ya que es el que asumiría los costes correspondientes.
6. **El tratamiento** al que deben someterse los VFVUs por parte de los CATs **debe ser determinado por la administración** competente, **y debe ser la administración la que fiscalice la actuación de los CATs** con la competencia sancionadora adecuada.
7. **Los CATs deberán colaborar** con la administración y los productores **facilitando la información que se considere oportuna a fin de garantizar la trazabilidad de los residuos y la consecución de los objetivos medioambientales** legalmente establecidos para el tratamiento de los vehículos al final de su vida útil.
8. Los CATs también **colaborarán con los productores** para **facilitarles los materiales y las piezas** que pudiesen ser de interés para su reacondicionamiento, remanufacturado o reciclado, percibiendo una contraprestación justa y razonable.
9. **La retirada obligatoria de las piezas** y componentes recogidos en la parte C del Anexo VII **no tiene sentido** ya que la gran mayoría van a destinarse a su reciclado. **Los CATs colaborarán** con las instalaciones de fragmentación **para constatar la disponibilidad de tecnologías de post-fragmentación** y que no sea necesaria la retirada de dichas piezas en el CAT.



10. Debe mantenerse lo que establece el Real Decreto 265/2021 **“La extracción de componentes, partes o piezas para su preparación para la reutilización y comercialización únicamente podrá realizarse en un CAT y siempre de vehículos que previamente hayan sido descontaminados y se haya emitido el correspondiente certificado de destrucción o de tratamiento medioambiental”** porque es la forma adecuada de garantizar los objetivos medioambientales, la seguridad vial y los derechos de los consumidores y usuarios.



*CAT (Centro Autorizado de Tratamiento)

- Es una iniciativa ambiciosa desde el ecodiseño hasta la gestión final del VFU. Se va a mejorar la vida de los europeos, se avanza hacia la neutralidad climática y sobre todo potencia la economía circular. Hay que ser valientes y afrontar estos retos con mentalidad abierta. **Todo ello necesita de la participación imprescindible de los actores que han hecho posible el reciclado del VFU en estos últimos 20 años.**
- **El sistema español colaborativo es un ejemplo.** Otros países tienen problemáticas que aquí se han abordado y solucionado antes de que lo fueran. El sistema es mejorable y el marco actual permite avanzar. **Cambios drásticos en el modelo pueden hacernos retroceder a antes del año 2000, distorsionar el mercado de recogida y hacer desaparecer a operadores.**
- Preocupa y sorprende **la retirada obligatoria en prefragmentación** de una serie de componentes. **No entendemos el criterio empleado ni el beneficio ambiental.** Además, fracciones separadas manualmente tienen que ser fragmentadas en todo caso. Se han desarrollado en estos años un amplio abanico de tecnologías para la separación de fracciones resultantes (densimetría, inducción, sensores, etc.), que pueden ya no tener sentido. **Pedimos a la Comisión mantener requisitos sin establecer jerarquía de tecnologías.**
- Sorprende la prohibición de la trituración conjunta de VFU, RAEE y envases. **Los fabricantes de los molinos recomiendan la fragmentación conjunta para alargar la vida de los martillos.** La calidad actual de las fracciones férricas resultantes de la fragmentación está reconocida por la Comisión (*Best Available Techniques, BAT, Reference Document for Waste Treatment*).

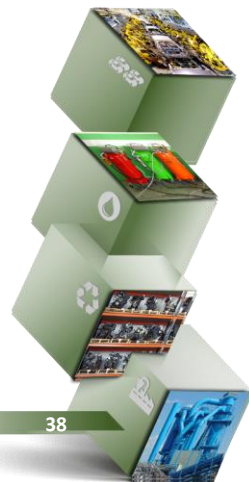


- **Entendemos y compartimos la búsqueda de trazabilidad del VFU**, pero tal como está preparado en función del código VIN **no parece realista ni efectivo** (sobre todo teniendo en cuenta que los VFU llegan empaquetados).
- Es necesario recalcar que **todos los vehículos** una vez descontaminados y retiradas las piezas para reutilizar **deben ser fragmentados**, siendo este el único camino para alcanzar los objetivos de la Comisión.
- En relación al **objetivo del reciclado del 30 % del peso total de los plásticos** contenidos en los vehículos se antoja difícil ya **que existe poca demanda** de plásticos provenientes de VFU.
- **Hay algunas partes que son confusas y necesitamos que el texto final sea claro**. Por ejemplo, las definiciones o la gestión de varios de los residuos resultantes.
- Es necesario el fomento y **apoyo de la valorización energética** por parte de las Administraciones.
- Desde la **FER reiteramos nuestro compromiso al modelo colaborativo con los fabricantes, AEDRA y SIGRAUTO**.



CONCLUSIONES

- a) La Comisión ha marcado claramente **los objetivos** que persigue y **las medidas** que considera necesarias para alcanzarlos
- b) El texto es una propuesta que seguramente **sufra modificaciones** en muchos aspectos en el proceso de aprobación que será de **entre 1,5 y 3 años**;
- c) Hay **numerosas novedades** respecto a la Directiva pero en España **una buena parte ya han sido adoptados** gracias al trabajo de la administración y los sectores afectados.
- d) Las medidas de mayor calado tienen plazos suficientes para su puesta en marcha.



App Sigrauto



www.sigrauto.com



SIGRAUTO

Asociación Española para el Tratamiento Medioambiental de los Vehículos Fuera de Uso