



Bruselas, 27.2.2017
COM(2017) 98 final

**INFORME DE LA COMISIÓN AL PARLAMENTO EUROPEO, AL CONSEJO, AL
COMITÉ ECONÓMICO Y SOCIAL EUROPEO Y AL COMITÉ DE LAS REGIONES**

**SOBRE LA APLICACIÓN DE LA DIRECTIVA 2000/53/CE,
RELATIVA A LOS VEHÍCULOS AL FINAL DE SU VIDA ÚTIL
DURANTE LOS PERÍODOS 2008 -2011 Y 2011 -2014**

INFORME DE LA COMISIÓN AL CONSEJO, AL PARLAMENTO EUROPEO, AL COMITÉ ECONÓMICO Y SOCIAL EUROPEO Y AL COMITÉ DE LAS REGIONES

SOBRE LA APLICACIÓN DE LA DIRECTIVA 2000/53/CE, RELATIVA A LOS VEHÍCULOS AL FINAL DE SU VIDA ÚTIL

DURANTE LOS PERÍODOS 2008 -2011 Y 2011 -2014

1. INTRODUCCIÓN

El principal objetivo de la Directiva 2000/53/CE, relativa a los vehículos al final de su vida útil¹, (Directiva VFU) es prevenir la producción de residuos procedentes de los vehículos y sus componentes, de modo que se reduzca la eliminación final de residuos y su impacto medioambiental global. Además, las medidas establecidas en la Directiva tienen por objeto mejorar el comportamiento medioambiental de todos los agentes económicos que intervienen en el ciclo de vida de un vehículo, especialmente aquellos que participan directamente en el tratamiento de los vehículos al final de su vida útil (VFU). En términos generales, la Directiva VFU sigue un enfoque basado en la economía circular mediante el fomento del diseño ecológico, la imposición de la eliminación de las sustancias peligrosas en los vehículos y el establecimiento de objetivos ambiciosos de reutilización/reciclado/valorización, con miras a la reutilización de los materiales valiosos presentes en los vehículos al final de su vida útil y al mantenimiento en la economía de recursos de gran valor.

El artículo 9 de la Directiva VFU obliga a los Estados miembros a informar a la Comisión, en intervalos de tres años, acerca de la aplicación de la Directiva mediante un cuestionario establecido por la Decisión 2001/753/CE de la Comisión². El cuestionario consta de dos partes: la primera se refiere a los datos sobre la transposición de la Directiva al Derecho nacional, y la segunda contiene información sobre la aplicación efectiva de la Directiva. Basándose en la información aportada por los Estados miembros, la Comisión elabora un informe de aplicación para cada período de notificación.

Este es el tercer informe sobre la aplicación de la Directiva VFU y abarca dos períodos de notificación: del 21 de abril de 2008 al 20 de abril de 2011; y del 21 de abril de 2011 al 20 de abril de 2014. El primer informe de aplicación³, que abarcaba el período desde el 21 de abril de 2002 hasta el 20 de abril de 2005, se publicó en 2007; el segundo informe de aplicación⁴, que abarcaba el período desde el 21 de abril de 2005 hasta el 20 de abril de 2008, se publicó en 2010.

La puntualidad y la calidad de la notificación en este tercer informe de aplicación mejoró en comparación con los períodos anteriores. Todos los Estados miembros proporcionaron los informes de aplicación a la Comisión para el período 2008-2011, mientras que dos de ellos no

¹ DO L 269 de 21.10.2000, p. 34.

² DO L 282 de 26.10.2001, p. 77.

³ COM(2007) 618 final.

⁴ COM(2009) 635 final.

enviaron los correspondientes al período 2011-2014⁵. La información proporcionada era completa y, en términos generales, la calidad era satisfactoria. Se ha completado con información adicional de que disponía la Comisión, como por ejemplo los datos obtenidos como resultado del control de conformidad de las medidas nacionales de aplicación de la Directiva VFU.

Además, según la Decisión 2005/293/CE de la Comisión⁶, los datos relativos a los objetivos de la Directiva sobre reutilización/reciclado y reutilización/valorización deben proporcionarse cada año en los diez y ocho meses siguientes al final del año de referencia. Esa información también se ha tenido en cuenta en el presente informe.

2. INFORMACIÓN SOBRE LA TRANSPOSICIÓN DE LA DIRECTIVA VFU

La Directiva VFU se ha transpuesto a la legislación nacional de cada uno de los Estados miembros. A pesar de que, en términos generales, se ha constatado que la Directiva se ha transpuesto correctamente, en el período 2008-2014 aún estaban abiertos quince procedimientos de infracción debido a la no conformidad de las medidas de aplicación nacionales, entre ellos algunos asuntos pendientes del período de notificación anterior. Se remitieron al Tribunal de Justicia de la Unión Europea asuntos contra cinco Estados miembros, todos ellos cerrados en la actualidad. Desde octubre de 2015 no hay procedimientos de infracción abiertos en relación con la Directiva VFU.

Los informes nacionales aportan más información sobre la transposición de disposiciones concretas de la Directiva. Algunos de los requisitos de la Directiva (por ejemplo, las disposiciones sobre prevención, recogida, reutilización y valorización) pueden transponerse mediante un acuerdo. Bélgica, Italia, Luxemburgo, Malta y Hungría han recurrido a esta posibilidad.

Irlanda y el Reino Unido ha utilizado la opción de excluir los vehículos producidos en series cortas y sus fabricantes de los requisitos en materia de reutilización, reciclado y valorización, de las normas de codificación y de la obligación de información de desmontaje, así como de las obligaciones de notificación.

Todos los Estados miembros excepto uno⁷ indican que han adoptado medidas para animar a los fabricantes de vehículos, así como a los fabricantes de materiales y equipos, a limitar el uso de sustancias peligrosas en los vehículos, con el fin de facilitar el desmontaje, la reutilización y la valorización e introducir una mayor cantidad de materiales reciclados en los vehículos. Todos los Estados miembros señalan que sus legislaciones nacionales limitan el uso de plomo, mercurio, cadmio y cromo hexavalente en los materiales y componentes de los vehículos comercializados después del 1 de julio de 2003, sin perjuicio de las exenciones enumeradas en el anexo II de la Directiva.

⁵ Los Países Bajos y España.

⁶ DO L 94 de 13.4.2005, p. 30.

⁷ Grecia ha transpuesto literalmente la Directiva VFU, pero comunicó que en Grecia no se fabrican vehículos, todos se importan y, por tanto, no es necesario tomar medidas con arreglo al artículo 4, apartados 1 y 2, de modo que no se han adoptado medidas de aplicación adicionales.

Todos los Estados miembros que presentaron el informe confirmaron que han tomado las medidas necesarias para garantizar que los agentes económicos, en la mayoría de los casos productores y/o importadores de vehículos, establezcan sistemas de recogida de los vehículos al final de su vida útil y, en la medida en que resulte técnicamente viable, de las piezas usadas que constituyan residuos, retiradas cuando se reparan turismos. También confirman que han tomado medidas para garantizar la debida disponibilidad de instalaciones de recogida; al menos seis Estados miembros⁸ han fijado bien una distancia máxima al punto de recogida más cercano, o bien un número mínimo de puntos de recogida por región o ciudad o por número de habitantes.

Todos los Estados miembros comunican haber establecido un sistema que exige la presentación de un certificado de destrucción para dar de baja un vehículo del registro de matriculación. Catorce Estados miembros han recurrido a la posibilidad de que sean los productores, concesionarios y recolectores los que expidan certificados de destrucción en nombre de una instalación de tratamiento autorizada, siempre que se garantice que los vehículos al final de su vida útil se transfieren a instalaciones de tratamiento autorizadas.

Todos los países participantes indican haber adoptado medidas para garantizar que los vehículos al final de su vida útil puedan entregarse a instalaciones de tratamiento autorizadas sin ningún coste para el último titular o propietario del vehículo. Sin embargo, en la mayoría de los Estados miembros, la entrega no es gratuita si el vehículo no contiene los componentes esenciales o si contiene residuos añadidos. Esta opción respeta la Directiva.

Todos los Estados miembros comunican que exigen a las autoridades competentes que reconozcan y acepten los certificados de destrucción expedidos en otros Estados miembros.

En todos los Estados miembros, los establecimientos o empresas de tratamiento tienen que disponer de un permiso expedido por las autoridades competentes o estar registrados ante ellas. Solo Italia y el Reino Unido han hecho uso de la dispensa de la exigencia de autorización para las operaciones de valorización de los residuos de los vehículos al final de su vida útil una vez que hayan sido tratados adecuadamente y siempre que se haya procedido a la inspección anual⁹.

Todos los Estados miembros excepto uno comunican que utilizan medios para animar a los establecimientos o empresas de tratamiento a introducir sistemas de gestión ambiental certificados¹⁰, como el sistema de gestión y auditoría medioambientales de la UE. Los Estados miembros han aplicado una serie de incentivos y medidas de apoyo a tal fin. Estos incluyen: la atenuación de la carga administrativa (por ejemplo, reduciendo la frecuencia y el alcance de la supervisión, aplicando la dispensa de elaborar planes de gestión de residuos, facilitando la aprobación como instalaciones de tratamiento autorizadas y reduciendo las garantías financieras); y el apoyo prestado por medio de documentos orientativos, folletos informativos y cursos de formación.

⁸ Bélgica, Eslovenia, Francia, Irlanda, Lituania y Rumanía.

⁹ Dispensa de la exigencia de autorización con arreglo al artículo 6, apartado 2, de la Directiva VFU.

¹⁰ Según el artículo 6, apartado 5, de la Directiva VFU, los Estados miembros deben fomentar que los establecimientos o empresas que lleven a cabo operaciones de tratamiento establezcan sistemas certificados de gestión del medio ambiente.

Todos los Estados miembros que han presentado un informe confirman que han adoptado medidas acordes con la jerarquía de residuos, con el fin de promover la reutilización de los componentes que sean aptos para ello y la valorización de los componentes que no puedan reutilizarse, dando preferencia al reciclado.

Todos los Estados miembros que han presentado un informe han introducido medidas para garantizar que los agentes económicos alcancen los objetivos de reutilización/valorización y reutilización/reciclado fijados en la Directiva VFU. La mayoría de Estados miembros ha transpuesto literalmente los objetivos previstos en ella. Los Países Bajos han retrasado la fecha sumamente ambiciosa en la que debían cumplirse los objetivos del 95 % de reutilización/valorización y del 85 % de reutilización/reciclado, inicialmente prevista para 2007, al año 2015, como exige la Directiva. En Bulgaria, el objetivo de valorización del 87 % y el objetivo de reciclado del 81 % debían alcanzarse antes del 31 de diciembre de 2008; los objetivos se elevaron gradualmente hasta el 95 % de valorización y el 85 % de reciclado para 2015. Chequia, Irlanda, Grecia, España, Italia, Letonia, Hungría, Polonia, Portugal, Rumanía, Eslovaquia y el Reino Unido han recurrido a la posibilidad de establecer objetivos inferiores para los vehículos fabricados antes del 1 de enero de 1980.

Todos los Estados miembros excepto uno¹¹ aseguran haber tomado medidas para garantizar que los productores, de común acuerdo con los fabricantes de materiales y equipos, utilicen normas de codificación de componentes y materiales y que exijan que los fabricantes de componentes faciliten información sobre el desmontaje, el almacenamiento y el ensayo de los componentes a las instalaciones de tratamiento autorizadas. Los productores de todos los Estados miembros deben proporcionar información sobre el desmontaje de cada tipo de vehículo nuevo comercializado. La mayoría de los Estados miembros señalan el uso del sistema IDIS (*International Dismantling Information System*)¹², que fue creado por los fabricantes para proporcionar información exhaustiva y periódicamente actualizada a los operadores de tratamiento, con el fin de promover el tratamiento medioambiental de los vehículos al final de su vida útil.

Todos los Estados Miembros excepto Suecia notifican haber obligado a los agentes económicos —en su mayor parte productores— a publicar información sobre el diseño de los vehículos, el tratamiento respetuoso con el medio ambiente, la prevención de residuos y los avances logrados respecto a la valorización y el reciclado. Suecia comunica que la legislación vigente está dirigida al productor y no a los agentes económicos, y este aspecto está incluido en una revisión en curso de la legislación.

3. INFORMACIÓN SOBRE LA PRÁCTICA EN LA APLICACIÓN DE LA DIRECTIVA VFU

Los informes nacionales sobre la aplicación de la Directiva VFU también aportan información sobre los avances y las buenas prácticas de los agentes económicos que han contribuido de forma positiva a aplicar la Directiva VFU.

¹¹ Grecia indica que no existen fabricantes locales de vehículos.

¹² <http://www.idis2.com/index.php?&language=spanish>

Los Estados miembros han alcanzado los ambiciosos objetivos de reutilización/reciclado/valorización, principalmente gracias al desarrollo de nuevas tecnologías postfragmentación; la importante reducción de los metales pesados utilizados en los vehículos nuevos (tal y como demuestran las modificaciones del anexo II de la Directiva VFU); la aplicación de normas de codificación para facilitar el desmontaje y mejorar la utilización, la reutilización y el reciclado de los componentes y materiales; e instalaciones de tratamiento más numerosas y de mayor calidad conforme a las normas medioambientales de la UE.

En cuanto a la prevención de residuos, varios Estados miembros hacen referencia a actividades del sector del automóvil, como el desarrollo de la lista GADSL (*Global Automotive Declarable Substance List*), que es un grupo que facilita la comunicación y el intercambio de información en cuanto al uso de determinadas sustancias en productos automovilísticos a lo largo de la cadena de suministro¹³. También mencionan la adaptación del sistema IDIS para indicar la composición de los materiales a lo largo de la cadena de producción.

Algunos Estados miembros hacen referencia a medidas adicionales para mejorar el proceso de tratamiento y simplificar el desmontaje y la descontaminación. Por ejemplo, Alemania indica que se ha perfeccionado la tecnología postfragmentación para extraer más fracciones reciclables, y Francia afirma que algunos fabricantes de vehículos reducen la diversidad de materiales y la estructura de los componentes para facilitar el tratamiento y que han desarrollado su propia red para la recogida, valorización y reutilización de piezas para prevenir la generación de residuos. Otras medidas para mejorar el diseño para el reciclado incluyen el desarrollo de la herramienta de diagnóstico a bordo para la activación sencilla y segura de los componentes pirotécnicos de los vehículos.

Solo se proporcionó información cuantitativa limitada en cuanto a los tipos y cantidades de materiales reciclados y la situación del mercado. Los Estados miembros estuvieron de acuerdo en que el mercado de comercio de metales funciona correctamente, tanto para los metales ferrosos como para los no ferrosos. Esto garantiza unos índices elevados de reciclado de metales. El mercado del reciclado de plásticos se considera más heterogéneo: aunque está aumentando el uso de materiales de plástico reciclado en los vehículos, aún se encuentra a niveles relativamente bajos. Actualmente, la proporción de plásticos reciclados utilizados en la producción de vehículos raramente supera un pequeño porcentaje del plástico total. Los productores de vehículos se han comprometido a aumentar al 20 % el uso de plásticos reciclados en los vehículos. Alemania afirma que los neumáticos reutilizados y los productos procedentes del reciclado de materiales (granulados) tienen un valor de mercado positivo, mientras que enviar los neumáticos para su tratamiento y eliminación normalmente requiere un pago extra.

La mayoría de los Estados miembros observan que los vehículos al final de su vida útil poseen un valor de mercado positivo siempre que se entreguen completos y no se hayan retirado los componentes esenciales. Portugal afirma que el valor de los materiales obtenidos

¹³ <http://www.gadsl.org/>.

tras el desmontaje y la fragmentación, especialmente en el caso de los metales ferrosos y no ferrosos, se ha mantenido a niveles que garantizan la sostenibilidad de la cadena de procesamiento. Sin embargo, ocho países notificaron explícitamente que en el período 2008-2014 se recogieron incluso vehículos que tenían un valor de mercado negativo o nulo. En el Reino Unido, los pocos vehículos con valor de mercado negativo se recogieron fundamentalmente en zonas remotas y rurales, como ciertas comunidades insulares en Escocia. Polonia calcula que el número de vehículos al final de su vida útil con un valor negativo o nulo equivale al número de vehículos incompletos.

La infraestructura para el tratamiento de vehículos al final de su vida útil mejoró durante el período 2008-2014. En la mayoría de los Estados miembros, ha aumentado el número de instalaciones de tratamiento autorizadas y han disminuido las diferencias entre los Estados miembros en cuanto a la densidad de la red de tratamiento. El número de instalaciones de tratamiento autorizadas varía de 2 en Luxemburgo a más de 1 800 en el Reino Unido. En conjunto, existen casi 13 000 instalaciones de tratamiento en la UE, cifra que corresponde aproximadamente a una instalación de tratamiento por cada 40 000 habitantes.

El número total de vehículos transferidos a las instalaciones de tratamiento autorizadas en la UE aumentó drásticamente, pasando de 6,3 millones en 2008 a 9 millones en 2009. Este aumento se debe a la introducción de sistemas de incentivos al desguace en más de 10 Estados miembros en 2008 y 2009. Los principales contribuyentes al aumento considerable de los vehículos al final de su vida útil fueron Alemania (aumento de 1,4 millones de vehículos), Francia (aumento de 0,46 millones de vehículos), Italia (aumento de 0,41 millones de vehículos) y España (aumento de 0,2 millones de vehículos). A partir de 2009, el número de vehículos al final de su vida útil transferidos a instalaciones de tratamiento autorizadas descendió de forma escalonada hasta los 6,2 millones de vehículos en 2013, cifra que corresponde al nivel previo al período 2008-2009.

Los Estados miembros debían cumplir el índice de reutilización y reciclado del 80 % y el objetivo de reutilización y valorización del 85 % fijados en el artículo 7, apartado 2, de la Directiva VFU antes de 2006. Los índices de 2013 notificados por los Estados miembros figuran en el gráfico 1¹⁴. Todos los Estados miembros alcanzaron el objetivo de reutilización y reciclado, excepto Estonia, que notificó un índice de reutilización/reciclado del 78 %, pero que en 2012 cumplió el objetivo. Asimismo, todos los países alcanzaron el objetivo de reutilización y valorización excepto Italia, que registró un 83 %.

¹⁴ Para los índices de Rumanía y Eslovenia véanse las cifras de 2012, ya que aún no se disponía de datos para 2013.

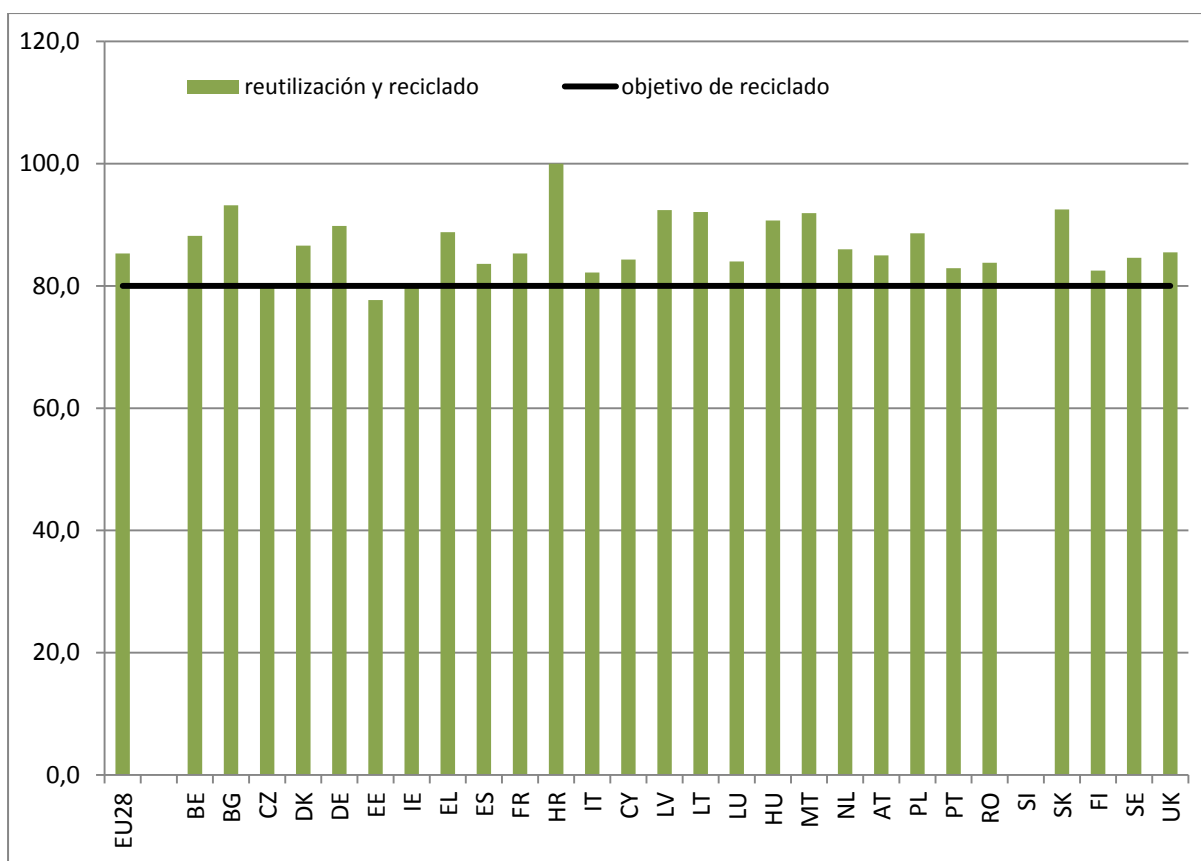


Gráfico 1: Índices de reutilización/reciclado notificados correspondientes a 2013

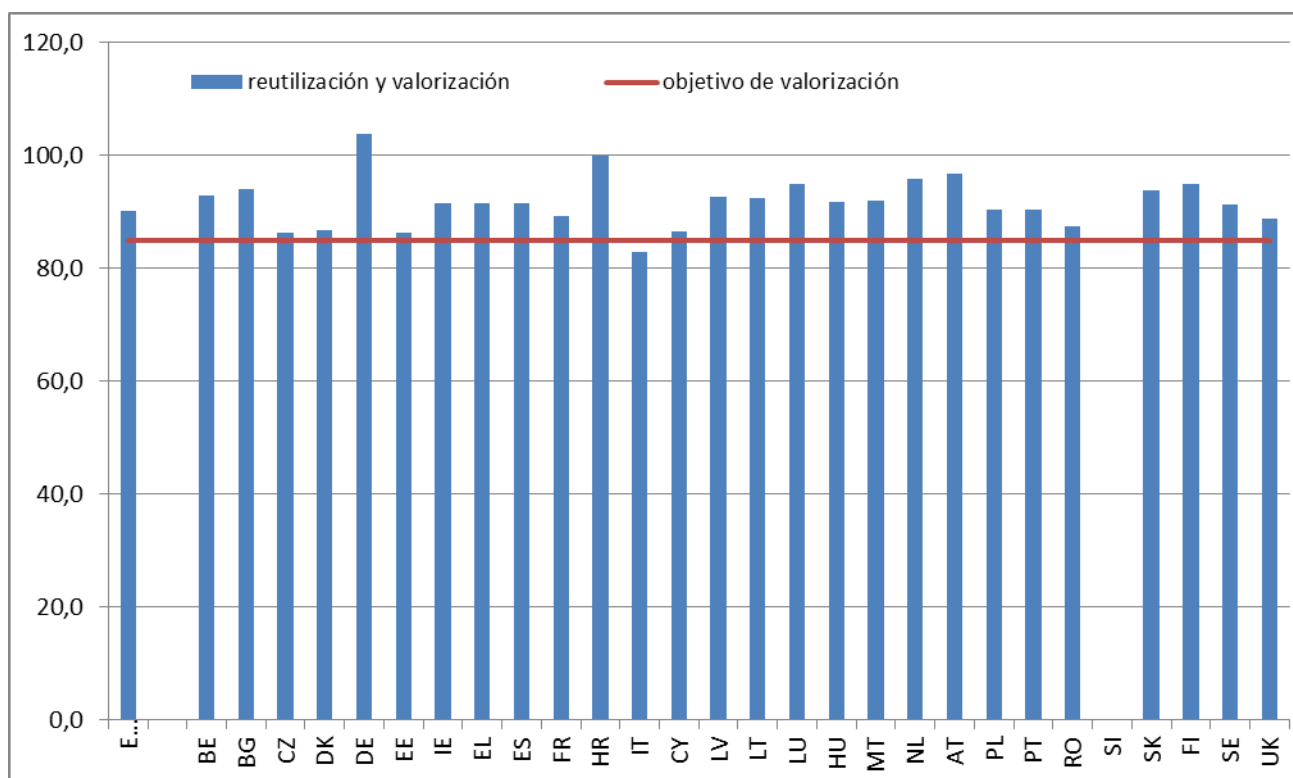


Gráfico 2: Índices de reutilización/valorización notificados correspondientes a 2013

Alemania y Eslovenia comunicaron índices de reutilización/valorización superiores al 100 %. En Alemania, los efectos del almacenamiento de existencias generaron esos índices aparentemente inverosímiles, ya que los vehículos al final de la vida útil no necesariamente se someten a tratamiento el mismo año en que son enviados a instalaciones de tratamiento (por ejemplo, debido a limitaciones de capacidad). Además, en el caso de Alemania, este fenómeno también puede atribuirse al sistema de incentivos al desguace para 2008-2009. En Eslovenia, el elevado índice notificado parece ser un fenómeno temporal causado por la transición de un sistema de servicio público a un régimen de responsabilidad del fabricante.

Desde el 1 de enero de 2015, la Directiva VFU aumenta los objetivos de reutilización/reciclado y reutilización/valorización al 85 % y 95 % respectivamente. El gráfico 1 demuestra que 17 países ya alcanzaron este objetivo de reutilización/reciclado en 2013 y la mayoría de los demás países están a punto de hacerlo. Todo parece indicar que será necesario esforzarse más para cumplir el objetivo de reutilización/valorización del 95 %. Sin embargo, en 2013, 7 Estados miembros ya habían alcanzado este objetivo¹⁵.

En términos generales, los países notificantes no detectaron ninguna distorsión de la competencia entre Estados miembros o dentro de ellos. Entre 2008 y 2011, el mercado automovilístico estuvo fuertemente influenciado por la crisis financiera y los incentivos al desguace introducidos en los Estados miembros para estabilizar ese mercado. En Alemania, el aumento significativo de vehículos al final de su vida útil como consecuencia del sistema de incentivos al desguace durante el período 2008-2009 generó un excedente de piezas de recambio en el mercado, y el precio de mercado de los vehículos desguazados descendió a 10-20 EUR por tonelada. En el período 2010-2012, el número de vehículos al final de su vida útil generados y los precios de mercado regresaron a los niveles previos a 2009 y se redujo el almacenamiento temporal de dichos vehículos. Otros países, como Estonia, notificaron un drástico descenso de las ventas de vehículos nuevos y un número más reducido de vehículos al final de su vida útil. Hungría comunicó que la edad media de los vehículos en el mercado ascendió de diez años en 2006 a trece años en 2013.

4 PARADERO DESCONOCIDO Y DESMONTAJE ILEGAL DE VEHÍCULOS AL FINAL DE SU VIDA ÚTIL

A pesar de que se han transpuesto plenamente las disposiciones jurídicas de la Directiva a la legislación nacional, existen pruebas que ponen de manifiesto deficiencias de aplicación y ejecución en toda la UE. Las evaluaciones realizadas en nombre de la Comisión sugieren que entre 3,5 y 4,5 millones de vehículos al año se encuentran en «paradero desconocido»¹⁶. Esos «vehículos desaparecidos» se dan de baja de los Estados miembros pero no se notifican a la Comisión como vehículos al final de su vida útil legalmente sometidos a tratamiento y tampoco figuran en los datos sobre exportaciones legales de vehículos de segunda mano en las estadísticas de comercio exterior. Los posibles motivos de este seguimiento insuficiente son no haber realizado un seguimiento adecuado de los vehículos dados de baja dentro de los Estados miembros o, en el caso del comercio interior de la UE, el desmontaje de los

¹⁵ Datos disponibles en: <http://ec.europa.eu/eurostat/web/waste/key-waste-streams/elvs>.

¹⁶ Para los ejercicios de referencia 2012 y 2013: resultados preliminares de una evaluación que se está llevando a cabo actualmente en nombre de la Comisión.

vehículos al final de su vida útil dentro de la Unión en instalaciones de tratamiento no autorizadas o la exportación de vehículos de segunda mano o de vehículos al final de su vida útil sin que conste en los registros correspondientes. Se están llevando a cabo un estudio y consultas con las partes interesadas para ayudar a la Comisión a investigar las causas del paradero desconocido de vehículos y a determinar qué medidas adicionales efectivas deben adoptarse para mejorar la situación. Esto forma parte de la iniciativa de la Comisión para evaluar la aplicación de la Directiva VFU y promover la conformidad.

Los informes de aplicación de los Estados miembros y la información adicional aportada sugieren que algunos países (como por ejemplo Irlanda, Francia, Portugal, Suecia y el Reino Unido) han tomado medidas represivas frente al tratamiento ilegal y/o han intensificado los controles en las instalaciones de desmontaje o tratamiento de vehículos al final de su vida útil. Portugal ha reducido con éxito el tratamiento ilegal de vehículos al final de su vida útil mediante un paquete de medidas, que incluyen un impuesto vial anual, un programa de incentivos al desguace, un aumento de los impuestos y un plan nacional para la erradicación del desguace ilegal. También ha aumentado considerablemente el número de instalaciones de tratamiento autorizadas. En el Reino Unido, la Agencia de Medio Ambiente lanzó una campaña coordinada a nivel nacional para eliminar los vertederos ilegales de chatarra y vehículos al final de su vida útil. Se introdujeron duras sanciones, que dieron como resultado el cierre o la adaptación de la normativa de alrededor de la mitad de los vertederos ilegales en el plazo de un año¹⁷. Irlanda incrementó el número de instalaciones de tratamiento autorizadas de 53 en 2003 a 173 en 2013.

En algunos Estados miembros, como por ejemplo el Reino Unido, el propietario de un vehículo es el responsable del mismo y debe abonar impuestos hasta que se expida un certificado de destrucción. Portugal ha introducido un sistema informático centralizado para expedir certificados de destrucción de vehículos al final de su vida útil que permite que la autoridad nacional en materia de residuos ejerza un mejor control sobre el total de certificados de destrucción expedidos y sobre las autoridades que los expiden y elabore más rápidamente estadísticas relativas a la gestión de vehículos al final de su vida útil.

Para el período 2008-2011 España comunicó que la mayoría de las instalaciones de tratamiento no autorizadas habían cerrado ya que no podían expedir certificados de destrucción. Dinamarca soluciona el problema del comercio y tratamiento ilegales de vehículos al final de su vida útil mediante el pago de una prima que solo puede recibir el último propietario registrado del vehículo. Hungría, por el contrario, indica que el número de instalaciones de tratamiento autorizadas ha descendido en el país y que está aumentando el desmontaje ilegal. A pesar de que varios países, incluidos Bélgica, Alemania y los Países Bajos, indican que las exportaciones de vehículos desde sus países hacia países de Europa Oriental, África y Oriente Próximo aún son elevadas, Polonia llama la atención sobre su

¹⁷ Véase también *End-of-life vehicles: Legal aspects, national practices and recommendations for future successful approach* (estudio para la Comisión de Medio Ambiente, Salud Pública y Seguridad Alimentaria del Parlamento Europeo, 2010) disponible en: <http://ec.europa.eu/environment/waste/pdf/study/elv.pdf>.

situación concreta, en la que el número de vehículos usados importados es el doble del número de vehículos nuevos vendidos en el país.

Algunos Estados miembros han llevado a cabo estudios para evaluar el problema en sus países y encontrar formas de solucionarlo. En 2016, Alemania también realizó un estudio con el fin de analizar los motivos del elevado número de vehículos «desaparecidos», determinar su paradero y elaborar medidas e instrumentos para mejorar de forma efectiva la cobertura de las estadísticas sobre vehículos al final de su vida útil.

Hasta ahora, se han adoptado distintas medidas a nivel de la UE para solucionar el problema de los vehículos desaparecidos. En 2011, se elaboraron directrices para los vehículos de desguace¹⁸. Esas directrices representan una interpretación común de los Estados miembros del Reglamento (CE) n.º 1013/2006, relativo a los traslados de residuos, a la hora de establecer criterios para diferenciar los vehículos usados de los vehículos de desguace. Dos Estados miembros¹⁹ incluyeron las Guías de corresponsales relativas a los vehículos de desguace correspondientes en sus documentos de inspección.

Además, la Comisión (Eurostat) ha revisado las directrices sobre la presentación anual de informes²⁰ relativas a los objetivos de los vehículos al final de su vida útil para mejorar los datos que utiliza para evaluar la situación. Actualmente las directrices revisadas también exigen a los Estados miembros que notifiquen cada año los vehículos dados de alta y de baja en el mercado nacional, además de comunicar el número de certificados de destrucción.

5. CONCLUSIONES

La evaluación concluye que la Directiva VFU ha sido transpuesta en su totalidad por los Estados miembros. Algunos casos de incumplimiento fueron objeto de procedimientos de infracción, y los Estados miembros los resolvieron adaptando a la Directiva su legislación relativa a los vehículos al final de su vida útil.

La aplicación de la citada Directiva es fundamentalmente positiva, con la importante excepción de la cuestión de los vehículos al final de su vida útil en paradero desconocido. Los Estados miembros han comunicado buenas prácticas a la hora de colaborar con los fabricantes en cuanto a la composición de los materiales y la reutilización de materiales y componente; el diseño ecológico mejora constantemente, las sustancias peligrosas utilizadas en los vehículos prácticamente se han eliminado y se han alcanzado en gran medida los objetivos de reutilización/reciclado/valorización. La mayoría de los Estados miembros también reconocen el valor positivo de los vehículos al final de su vida útil cuando se envían intactos a las instalaciones de tratamiento autorizadas.

Los Estados miembros también han notificado mejoras cualitativas. Las infraestructuras para el tratamiento de vehículos al final de su vida útil han mejorado, cada vez más Estados

¹⁸ *Waste Shipments Correspondents' Guidelines No 9 on shipment of waste* (<http://ec.europa.eu/environment/waste/shipments/guidance.htm>).

¹⁹ Austria y Bélgica (Valonia).

²⁰ Documento orientativo *How to report on end-of-life vehicles according to Commission Decision 2005/293/EC* (<http://ec.europa.eu/eurostat/web/waste/reporting/2015>).

miembros constan de instalaciones postfragmentación, y el número general de instalaciones de tratamiento autorizadas ha aumentado.

Las estadísticas relativas a los objetivos relacionados con los vehículos al final de su vida útil demuestran que la aplicación de la Directiva ha mejorado con el paso del tiempo. Para 2013, casi todos los Estados miembros habían alcanzado los objetivos de 2006 de un 80 % de reutilización/reciclado y un 85 % de reutilización/valorización de vehículos al final de su vida útil. 9 Estados miembros ya habían alcanzado los objetivos de 2015 del 95 % de reutilización/valorización y 17 Estados miembros habían alcanzado el 85 % de reutilización/reciclado por vehículo²¹. El resto de los Estados miembros están a punto de alcanzar los objetivos aplicables a partir de enero de 2015, aunque lograr el objetivo de 95 % de reutilización/valorización resulta difícil para varios de ellos.

La recogida ilegal y el tráfico de vehículos al final de su vida útil siguen suponiendo un desafío para la efectividad de la Directiva. El tratamiento de los vehículos sin cumplir la normativa ejerce un impacto negativo sobre la salud y el medio ambiente y conlleva una pérdida de recursos valiosos para la UE. La Comisión colaborará con los Estados miembros para identificar las causas de la recogida ilegal y el tráfico de vehículos al final de su vida útil y establecer las medidas necesarias para solucionar el problema a los distintos niveles. A nivel de la UE, las directrices para los corresponsales del traslado de residuos relativas a los vehículos de desguace acordadas el 8 de julio de 2011 representan una herramienta muy útil para las autoridades nacionales. Sin embargo, puede que sean necesarias medidas adicionales, como la revisión de la Decisión 2005/293/CE de la Comisión para reforzar la supervisión del mercado nacional de vehículos²².

La Directiva VFU es el vivo ejemplo de la economía circular: se aplica el régimen de responsabilidad ampliada del fabricante desde el diseño del vehículo hasta el tratamiento al final de su vida útil, el diseño ecológico mejora constantemente, y las sustancias peligrosas en los vehículos prácticamente se han eliminado con arreglo a los avances técnicos y científicos, tal y como requiere la Directiva. La Directiva VFU también está generando investigación innovadora para sustituir las sustancias peligrosas y realizar el mejor tratamiento de los vehículos al final de su vida útil, de modo que pueda revalorizarse el valor positivo de este flujo de residuos.

Sin embargo, la calidad de los datos de la supervisión en relación con los objetivos establecidos en la Directiva sigue siendo un desafío constante. Ya se han resuelto los problemas relativos a la calidad de los datos y la comparabilidad de los informes, pero es necesario prestarles más atención. Las obligaciones de notificación se abordaron en la última revisión de la legislación de la UE en materia de residuos, en la que la Comisión propuso derogar las disposiciones que obligaban a los Estados miembros a elaborar informes de aplicación trienales. Esos informes no han resultado efectivos para comprobar el cumplimiento de la Directiva, su aplicación y su impacto y, además, resultan pesados y requieren muchos recursos. En su lugar, la Comisión propuso basar la supervisión del

²¹ Según el artículo 3 de la Decisión 2005/293/CE de la Comisión, los Estados miembros deben presentar un informe en un plazo de diez y ocho meses desde el final del ejercicio correspondiente.

²² Artículo 1, apartado 3, letra a), de la Decisión 2005/293/CE de la Comisión.

cumplimiento exclusivamente en datos estadísticos que los Estados miembros deben proporcionarle cada año.

Para concluir, la mejora de la notificación anual sobre los objetivos relativos a los vehículos al final de su vida útil, junto con las metodologías nacionales de notificación, contribuirán a perfeccionar la supervisión de la aplicación de la Directiva VFU.