



Bruselas, 30.1.2020  
COM(2020) 33 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 EL PERIODO 2014-2017**

# **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 EL PERÍODO 2014-2017**

## **1. INTRODUCCIÓN**

El principal objetivo de la Directiva 2000/53/CE relativa a los vehículos al final de su vida útil<sup>1</sup> (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 de 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, pues contempla 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 Comisión.<sup>2</sup> 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 incluye 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 comunicación.

Este es el cuarto informe sobre la aplicación de la Directiva VFU y abarca el período de comunicación del 22 de abril de 2014 al 21 de abril de 2017. Todos los informes previos pueden consultarse en el sitio web de la Comisión.<sup>3</sup>

Veinticinco Estados miembros presentaron respuestas para el período de comunicación 2014-2017 y tres países (Letonia, Malta y Hungría) todavía no lo han hecho. Estas cifras representan una ligera reducción en el número de países que han presentado un informe en comparación con los períodos de comunicación anteriores: todos los Estados miembros proporcionaron los informes de aplicación a la Comisión para el período 2008-2011, mientras que dos de ellos (Países Bajos y España) no presentaron los informes correspondientes al período 2011-2014.

---

<sup>1</sup> DO L 269 de 21.10.2000, p. 34.

<sup>2</sup> DO L 282 de 26.10.2001, p. 77.

<sup>3</sup> <http://ec.europa.eu/environment/waste/reporting/index.htm>

En términos generales, la mayor parte de la información proporcionada estaba completa y la calidad era satisfactoria. Se ha complementado con fuentes de datos adicionales, en particular la legislación nacional, que se ha consultado directamente a fin de verificar su conformidad con la Directiva VFU, así como con información recogida en otros informes de la Comisión<sup>4</sup>. Asimismo, se han tenido en cuenta también los datos relativos a los objetivos de la Directiva sobre reutilización/reciclado y reutilización/valorización que deben proporcionarse de conformidad con la Decisión 2005/293/CE de la Comisión<sup>5</sup>.

## **2. INFORMACIÓN SOBRE LA TRANSPOSICIÓN DE LA DIRECTIVA VFU**

Se considera que la Directiva se ha incorporado satisfactoriamente en todos los Estados miembros y no hay ningún procedimiento de infracción abierto.

En virtud de la Directiva VFU, los fabricantes de vehículos y equipos deben limitar el uso de plomo, mercurio, cadmio y cromo hexavalente en los materiales y componentes comercializados después del 1 de julio de 2003, sin perjuicio de las exenciones enumeradas en el anexo II de la Directiva. Dichas sustancias peligrosas se han reducido drásticamente mediante una serie de modificaciones al anexo II<sup>6</sup>. Mientras que la restricción sobre el uso de sustancias peligrosas en los vehículos en general se ha incorporado a la legislación específica sobre vehículos al final de su vida útil, el diseño del vehículo con miras a facilitar la reutilización y valorización o la introducción del material reciclado en los vehículos nuevos a menudo se ha incorporado a la legislación más genérica en materia de residuos, que incluye requisitos generales con respecto a estas disposiciones en todos los mercados. Austria es un ejemplo de buenas prácticas, ya que exige que las empresas de recogida y valorización destinen el 0,5 % de su facturación a proyectos de prevención de residuos. Además, la Directiva también establece que los vehículos se diseñen con miras a su reutilización y valorización y que se introduzca una proporción cada vez mayor de materiales reciclados en ellos.

Los fabricantes, importadores y distribuidores deben ofrecer 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 retiradas cuando se reparan turismos. Los productores deben asumir una parte importante, si no la totalidad, de los costes asociados con la entrega de los vehículos al final de su vida útil a los centros de tratamiento de residuos. Los Estados miembros suelen incorporar dichos requisitos de una forma que permita a los agentes económicos tener flexibilidad y la posibilidad de establecer programas individuales o colectivos. En la mayoría de los Estados miembros, de conformidad con la Directiva, la recuperación es gratuita, excepto en los casos en que faltan componentes fundamentales o se han añadido otros residuos. Dado que el valor de la chatarra y/o de otros componentes retirados a fin de ser

---

<sup>4</sup> [http://ec.europa.eu/environment/waste/elv/events\\_en.htm](http://ec.europa.eu/environment/waste/elv/events_en.htm).

<sup>5</sup> DO L 94 de 13.4.2005, p. 30.

<sup>6</sup> En la actualidad la Comisión está preparando la novena y décima modificación del anexo II.

reciclados o reutilizados cubrirá casi en su totalidad los costes de la recogida del vehículo de sus propietarios finales, cumplir esta obligación no representa un reto importante.

Los propietarios de los vehículos al final de su vida útil deben recibir un certificado de destrucción para darlos de baja del registro de matriculación. 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. Los procedimientos para dar de baja un vehículo del registro de matriculación son fundamentales a fin de garantizar que los vehículos al final de su vida útil se transfieran a instalaciones de tratamiento autorizadas y limitar la exportación ilegal de vehículos de desguace. Menos de la mitad de los Estados miembros han hecho uso de la disposición que permite a los productores, concesionarios y recolectores, además de a las instalaciones de tratamiento autorizadas, emitir certificados de destrucción. Aunque todos los Estados miembros tienen sistemas para dar de baja un vehículo del registro de matriculación, en los últimos años ha habido un aumento del número de vehículos al final de su vida útil que se encuentran en paradero desconocido (es decir, vehículos que se han dado de baja en el registro de matriculación, pero para los que no se ha expedido un certificado de destrucción o a cuyo certificado de destrucción las autoridades no tienen acceso). Esto indica que los sistemas nacionales para dar de baja un vehículo del registro de matriculación no funcionan de una manera tan eficaz como cabría esperar.

La Directiva VFU contiene disposiciones que garantizan que los vehículos al final de su vida útil reciban un tratamiento adecuado y oportuno en instalaciones de tratamiento que han obtenido un permiso de las autoridades competentes. Dichas instalaciones están además sujetas a inspecciones. Estas condiciones se introducen a fin de reducir los efectos medioambientales negativos y promover la reutilización y el reciclado de los componentes del vehículo. Todos los Estados miembros indican haber incorporado medidas de conformidad con los requisitos de la Directiva a este respecto. Rumanía y Finlandia son los únicos Estados miembros que señalan haber realizado cambios menores en la legislación desde el último período de referencia: Rumanía ha actualizado los permisos necesarios para manipular y desmontar los vehículos al final de su vida útil, mientras que Finlandia ha introducido un Decreto gubernamental específico para estos vehículos (123/2015) que actualiza las restricciones sobre el uso de sustancias peligrosas en ellos. La mayoría de los países no permiten dispensas de la exigencia de autorización para las operaciones de valorización de los residuos de vehículos al final de su vida útil una vez que hayan sido tratados con arreglo a la Directiva VFU y siempre que se haya procedido a la inspección anual<sup>7</sup>, y solamente las respuestas de Dinamarca, Italia, Rumanía y el Reino Unido sugieren que se permiten dichas dispensas (en el caso de Rumanía se trata también de un cambio con respecto al período de comunicación anterior).

---

<sup>7</sup> Dispensa de la exigencia de autorización de conformidad con el artículo 6, apartado 2, de la Directiva VFU.

Los Estados miembros deben fomentar las actividades de reutilización y reciclado, y la Directiva VFU establece objetivos para la reutilización, el reciclado y la valoración. Para el 1 de enero de 2015, los Estados miembros debían haber logrado los siguientes objetivos: con plazos en 2006 y 2015:

- un 95 % de reutilización y valoración (del peso medio por vehículo y por año) y
- un 85 % de reutilización y valoración (del peso medio por vehículo y por año).

En 2017, catorce Estados miembros cumplieron los objetivos del 85 % y 95 % de reciclado y valoración. El logro de los objetivos se trata de forma más detallada en la sección 3.

Algunos Estados miembros comunican que han adoptado medidas innovadoras para fomentar la reutilización y el reciclado. Italia exige a las autoridades regionales que adopten medidas que garanticen que los organismos públicos (y las empresas de propiedad predominantemente estatal) obtengan como mínimo un 30 % de los bienes/productos que necesitan anualmente a partir de materiales reciclados. Asimismo, la legislación italiana requiere que la compra de neumáticos de repuesto para flotas de vehículos públicos incluya como mínimo un 20 % de neumáticos recauchutados. Por su parte, Francia exige que se haga un seguimiento de las piezas desmotadas para su reutilización. En Eslovenia, antes de destruir los vehículos desmontados, se exige a los responsables de las instalaciones de desmontaje que retiren una cantidad de componentes, materiales y fluidos equivalente al 10 % del peso total anual de los vehículos al final de su vida útil aceptados para su reutilización o reciclado.

Con arreglo a la Directiva VFU, las normas de codificación requieren que los productores marquen (o «codifiquen») los componentes y materiales, para facilitar la identificación de aquellos componentes y materiales, que sean adecuados para su reutilización y valoración.

Casi todos los Estados miembros indican haber incorporado por completo legislación que exige que los productores utilicen normas de codificación. Las excepciones son Dinamarca, donde la legislación no menciona específicamente las normas de codificación, y Grecia, que responde que no tiene ningún fabricante de vehículos. Chequia hace referencia a legislación que no estaba a disposición de la Comisión a fin de ser verificada.

Los productores deben además facilitar información de desmontaje para cada tipo de vehículo, en el plazo de seis meses a partir de su puesta en el mercado, por ejemplo, a través de manuales o bases de datos. La forma más popular de obligar a los productores a proporcionar la información necesaria sobre el desmontaje, el almacenamiento y el ensayo es a través del sistema IDIS (International Dismantling Information System)<sup>8</sup>. Veinte Estados miembros señalan que utilizan el sistema IDIS y algunos indican que utilizan también otras medidas nacionales.

---

<sup>8</sup> IDIS | *The International Dismantling Information System*, accessed 19 March 2019, <https://www.idis2.com/>

Todos los Estados miembros han incorporado legislación que garantiza que los productores facilitan información de desmontaje para cada nuevo tipo de vehículo que salga al mercado, en el plazo de seis meses a partir de su puesta en el mercado.

### **3. INFORMACIÓN SOBRE LA APLICACIÓN DE LA DIRECTIVA VFU**

Los informes nacionales de aplicación también aportan información sobre la manera en que los Estados miembros han aplicado una serie de disposiciones de la Directiva VFU.

Entre los ejemplos notables de Estados miembros en los que se han introducido medidas orientadas a la prevención de residuos se incluye Irlanda, que exige que los productores fomenten la prevención de residuos a través de una serie de medidas que se aplican a ciertos vehículos específicos, entre las que se incluyen las siguientes: la restricción del uso de sustancias peligrosas, la consideración del desmontaje, la reutilización, la valorización y el reciclado al final de la vida útil a la hora de diseñar nuevos vehículos, y el aumento de la proporción de material reciclado que se usa en la producción de vehículos específicos.

En Rumanía, se llevan a cabo evaluaciones preliminares a fin de garantizar que los vehículos cumplan ciertos objetivos y los productores de vehículos han elaborado una nueva norma de activación a través de una interfaz normalizada de diagnóstico a bordo (DAB).

El número de Estados miembros que pueden aportar información detallada sobre la cantidad de materiales reciclados que se utiliza en la fabricación de vehículos es limitado. Entre los puntos de interés se incluye la declaración realizada por Polonia de que, si bien se utilizan plásticos reciclados, los plásticos recuperados requieren un proceso de limpieza específico antes de poder usarse en la producción de vehículos. Asimismo, Rumanía indica que el material de plástico reciclado que se usa con más frecuencia para las partes del vehículo es el propileno, y que el plástico reciclado representa más del 10 % de la masa total de plástico que se utiliza en los vehículos fabricados dentro de sus fronteras.

La mayoría de los Estados miembros han registrado un aumento del número de instalaciones de tratamiento autorizadas que operan dentro de sus fronteras. Aunque tres países no proporcionan datos sobre el número de instalaciones de tratamiento autorizadas en el período 2015–2017 (Bélgica, Hungría y Letonia), suponiendo que los números en dichos países se hayan mantenido igual a los notificados previamente, el número total de estas instalaciones en la UE-28 ha aumentado de 12 589 en 2012–2014 a 14 173 en 2015–2017.

Dieciocho Estados miembros comunican que existen establecimientos de tratamiento con un sistema de gestión medioambiental certificado dentro de sus fronteras. En la UE-28, la proporción de establecimientos de tratamiento con un sistema de gestión medioambiental ha aumentado de un 1,9 % en 2012–2014 a un 3,73 % en 2015–2017. Bélgica es un ejemplo de buenas prácticas, ya que en Flandes y Valonia todos los centros autorizados para la descontaminación, el desmontaje y la destrucción de los vehículos al final de su vida útil tienen un sistema de cuidado del medio ambiente, a raíz de una legislación que estipula que deben presentar a las autoridades un informe anual en el que se presenten los

resultados de un examen de sus actividades realizado por una institución de inspección independiente. Una evaluación negativa puede dar lugar a que se les retire la autorización.

Solo diez Estados miembros pueden aportar información específica sobre el número de vehículos al final de su vida útil con un valor de mercado negativo o nulo que se entregan a las instalaciones de tratamiento autorizadas, y cinco fueron capaces de dar una respuesta parcial. El tratamiento de los vehículos al final de su vida útil con un valor negativo es importante a fin de reducir la eliminación de residuos. Por su parte, trece Estados miembros no pudieron responder a la pregunta, debido a que no se registran dichos datos. De los Estados miembros que aportaron información definitiva, en siete casos (Chipre, Estonia, Finlandia, Irlanda, Italia, Portugal y España) se debía a que no había vehículos de ese tipo con un valor de mercado negativo o nulo, es decir, en dichos países, en todos los casos, los vehículos al final de su vida útil todavía tenían un valor de mercado positivo. Por su parte, Grecia comunica que todos los vehículos al final de su vida útil que se entregan a las instalaciones de tratamiento autorizadas tienen un valor de mercado nulo. Sin embargo, no está clara la forma en que se contabiliza el valor positivo de la chatarra, incluso si los vehículos al final de su vida útil como tales no tienen un valor en el mercado de vehículos de segunda mano. Solamente Lituania y Malta comunican cifras cuantitativas.

Los datos relativos a los índices de reutilización/reciclaje y reutilización/valorización que se han alcanzado figuran en el Figure 1 y el gráfico 2. Eurostat ha recogido datos a raíz de la obligación de los Estados miembros de informar cada año sobre los objetivos relativos a los vehículos al final de su vida útil en el marco del requisito de presentación de información previsto en la Decisión de la Comisión sobre las normas de desarrollo para controlar el cumplimiento de la Directiva.<sup>9</sup>

En 2017, veinte Estados miembros habían logrado el objetivo mínimo del 85 % de reutilización y reciclado del peso medio por vehículo y por año, dos Estados miembros no lo habían alcanzado pero estaban cerca de hacerlo y en el caso de seis Estados miembros, no se disponía de datos. El índice medio de reutilización y reciclado de la UE-28 en su conjunto era del 89 %, cuatro puntos porcentuales por encima del objetivo.

Gráfico 1: Índices de reutilización y reciclado de los vehículos al fin de su vida útil (%)<sup>10</sup>

	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Bélgica	88,7	88,2	89,2	91,3	92,1	93,2
Bulgaria	89,5	93,2	94,1	94,4	94,6	97,6
Chequia	80,3	80,3	80,3	90,2	90,3	91,9
Croacia	97,2	100	89,5	92,8	93,9	99,3
Dinamarca	92,4	86,6	86	91,2	88,8	91,5

<sup>9</sup> EUROSTAT (2019) *Eurostat - Data Explorer*, accessed 25 March 2019, [http://appsso.eurostat.ec.europa.eu/nui/show.do?dataset=env\\_waselt&lang=en](http://appsso.eurostat.ec.europa.eu/nui/show.do?dataset=env_waselt&lang=en)

<sup>10</sup> <https://ec.europa.eu/eurostat/web/waste/data/database>.

Alemania	92,3	89,8	89,5	87,7	89,3	89,5
Estonia	80,9	77,7	87	86	85,8	85,9
Irlanda	81,8	80,4	82,1	83,3	86	85,9
Grecia	82,8	88,8	80,4	64,5	100	91,9
España	83	83,6	84,3	85	85,4	85,8
Francia	82,4	85,3	85,9	87,5	86,9	87,4
Italia	80,8	82,2	83,4	84,6	82,5	:
Chipre	84,7	84,3	87,7	89,1	90,3	:
Letonia	97,6	92,4	92,2	86,6	94,3	84
Lituania	89,2	92,1	93,5	94,6	94,9	94,8
Luxemburgo	85	84	87	87	86	94,3
Malta	95,8	91,9	45	77,7	54,4	:
Hungría	84,4	90,7	90,3	94,6	95,4	95,5
Países Bajos	83,7	86	86,1	87,7	88,9	:
Austria	83,4	85	85,8	86,9	87,2	86,6
Polonia	90,4	88,6	85,5	94,7	94,3	95,7
Portugal	82,7	82,9	83,8	84	83,5	85,2
Rumanía	84	83,8	84,1	85,1	:	:
Eslovenia	100	:	85,9	:	:	:
Eslovaquia	89,9	92,5	94,8	88,4	96,1	95,7
Finlandia	82,5	82,5	82,8	82,8	82,8	82,8
Suecia	85	84,6	84,4	84,6	86,7	88,2
Reino Unido	84,1	85,5	86,9	87,3	86,4	86,5
Islandia	100	99,6	97,7	98,5	96,8	:
Liechtenstein	77,2	78,2	78,7	80,5	75,6	75,1
Noruega	75,5	75,4	82,9	85,2	85,2	:

Gráfico 2: Índices de reutilización y valorización de 2016 (%)<sup>11</sup>

	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Bélgica	93	93	94,2	96,7	96,4	97
Bulgaria	91,3	94,1	95	95,1	95,6	98,8
Chequia	86,3	86,3	86,3	95,7	95,4	95,6
Croacia	99,9	100	96,2	99,5	99,5	99,7
Dinamarca	92,6	86,7	86,1	97,6	97,1	99,6
Alemania	106,3	103,8	101,4	95,8	98	98,4
Estonia	85,1	86,4	88,4	87	89,8	89,9
Irlanda	87,8	91,6	90,7	91,8	92,8	94,6
Grecia	90,3	91,5	85,5	68,9	108	99,5
España	88,2	91,5	93,5	95	93,4	94
Francia	87	89,3	91,3	94,3	94,8	94,6
Italia	82,3	82,8	85,1	84,7	82,6	:
Chipre	86,9	86,6	90,2	90,7	93,2	:
Letonia	97,9	92,6	92,4	87	94,5	84,1
Lituania	90,1	92,4	94,4	95	95,4	95,1

<sup>11</sup> <https://ec.europa.eu/eurostat/web/waste/data/database>.



Luxemburgo	95	95	95	97	96	96,2
Malta	96	91,9	45	77,7	54,5	:
Hungría	86,2	91,7	95,6	95,2	95,8	96,9
Países Bajos	96,1	95,9	96	97	98,7	:
Austria	94,2	96,7	96,1	96,9	96,9	97,9
Polonia	92,8	90,3	88	97	96,3	98,6
Portugal	87,6	90,5	92,7	92,7	92,1	93,8
Rumanía	86	87,4	88,5	90,8	:	:
Eslovenia	103	:	91,3	:	:	:
Eslovaquia	91,2	93,7	96	89,4	97,4	97,5
Finlandia	95	95	97,3	97,3	97,3	97,3
Suecia	90,6	91,3	91,3	96,8	94,6	97,2
Reino Unido	88,1	88,9	90,7	96,9	92,2	94,1
Islandia	100	99,6	97,7	98,5	96,8	:
Liechtenstein	92,7	89	90,6	90,8	85,6	84,7
Noruega	93,8	94,7	97,5	96,7	97,7	:

En 2017, quince Estados miembros habían logrado el objetivo mínimo del 95 % de reutilización y valorización del peso medio por vehículo y por año, siete Estados miembros todavía no lo habían alcanzado pero estaban muy cerca de hacerlo y seis Estados miembros aún no habían presentado información al respecto. El índice de reutilización y valorización medio de la UE-28 en su conjunto era del 94 %, justo por debajo del objetivo.

Un número significativo de Estados miembros con infraestructura y procesos de gestión de vehículos al final de su vida útil establecidos parece no cumplir sus objetivos de valorización, pero este hecho puede ser indicativo de un mayor enfoque en el reciclado en lugar de otras formas de valorización (p. ej., Francia, España, Suecia y el Reino Unido cumplen sus objetivos de reciclado, pero no sus objetivos de valorización) de conformidad con el concepto de la economía circular. Asimismo, podría indicar la existencia de métodos de presentación de informes más sólidos y mejorados que contribuyen a la mejor aplicación de la Directiva. Los Estados miembros que no han logrado los objetivos han explicado las razones y las medidas adoptadas a fin de alcanzarlos.

Los altos índices que Grecia indica pueden atribuirse al hecho de que las instalaciones de desmontaje optaron por almacenar durante un tiempo prolongado algunos vehículos al final de su vida útil a los que aún no se habían extraído los fluidos, probablemente debido al bajo valor de mercado de los metales, que se fragmentaron al año de su descontaminación. En consecuencia, en un año se trató una gran cantidad de vehículos al final de su vida útil.

Entre las nuevas medidas que se ha introducido para fomentar la reutilización y el reciclado se incluyen las medidas en torno a la reutilización de los componentes de los vehículos al final de su vida útil adoptadas en Hungría, las actividades de sensibilización y comunicación en Portugal, y la asistencia financiera para nuevos proyectos de investigación y desarrollo en torno a la prevención, el reciclado y la reutilización de los componentes de los vehículos al

final de su vida útil en España, que prioriza los proyectos centrados en el reciclado de los plásticos de los automóviles, el vidrio de los parabrisas y los neumáticos.

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

La deficiencia de aplicación y ejecución de la Directiva VFU que presenta más retos sigue siendo el elevado número de «vehículos al final de su vida útil en paradero desconocido». Este asunto ya se ha señalado en el informe anterior de la Comisión sobre la aplicación de la Directiva VFU durante el período de 2011 a 2014<sup>12</sup>, así como en la evaluación *a posteriori* de la Comisión sobre cinco directivas relativas a los residuos<sup>13</sup>. A fin de evaluar el problema, la Comisión llevó a cabo una «Iniciativa de promoción del cumplimiento para evaluar la aplicación de la Directiva 2000/53/CE relativa a los vehículos al final de su vida útil (Directiva VFU) centrada en los vehículos al final de su vida útil en paradero desconocido»<sup>14</sup>.

Eurostat solicita a los Estados miembros que faciliten datos sobre el número de vehículos recogidos y transferidos a las instalaciones de tratamiento autorizadas. Dichas cifras se recogen en el cuadro 1 a continuación.

**Cuadro 1: Número total de vehículos al final de su vida útil recogidos y transferidos a las instalaciones de tratamiento autorizadas, 2008-2016<sup>15</sup>**

(número de vehículos)

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
<b>Unión Europea</b>	6 301 000	9 039 000	7 383 000	6 789 000	6 286 000	6 234 000	6 150 000	5 964 000	5 920 000
<b>Bélgica</b>	141 521	140 993	170 562	165 016	160 615	134 506	126 835	107 425	106 458
<b>Bulgaria</b>	38 600	55 330	69 287	62 937	57 532	61 673	80 862	85 946	92 706
<b>Chequia</b>	147 259	155 425	145 447	132 452	125 587	121 838	131 987	139 440	145 928
<b>Dinamarca</b>	101 042	96 830	100 480	93 487	106 504	125 650	104 413	98 929	89 039
<b>Alemania</b>	417 534	1 778 593	500 193	466 160	476 601	500 322	512 163	473 386	412 801
<b>Estonia</b>	13 843	7 528	7 268	11 413	12 835	14 712	14 720	12 884	11 184
<b>Irlanda</b>	127 612	152 455	158 237	134 960	102 073	92 467	86 950	74 910	98 213
<b>Grecia</b>	55 201	115 670	95 162	112 454	84 456	86 205	82 863	87 050	46 573
<b>España</b>	748 071	952 367	839 637	671 927	687 824	734 776	724 820	689 760	611 446
<b>Francia</b>	1 109 876	1 570 593	1 583 283	1 515 432	1 209 477	1 115 280	1 084 766	1 016 326	1 046 083
<b>Croacia</b>	:	:	:	:	35 213	32 135	19 388	16 900	20 386
<b>Italia</b>	1 203 184	1 610 137	1 246 546	952 461	902 611	876 052	853 584	958 245	978 960
<b>Chipre</b>	14 273	17 303	13 219	17 145	17 547	13 212	11 160	8 293	5 151
<b>Letonia</b>	10 968	10 590	10 640	9 387	10 228	9 003	9 268	8 924	8 049
<b>Lituania</b>	19 534	19 656	23 351	26 619	22 885	26 482	29 982	26 546	21 306
<b>Luxemburgo</b>	2 865	6 908	6 303	2 341	2 834	2 290	2 225	1 617	1 854
<b>Hungría</b>	37 196	26 020	15 907	13 043	15 357	14 897	15 283	16 788	15 141
<b>Malta</b>	:	:	330	2 526	2 530	1 198	2 646	4 509	:

<sup>12</sup> [http://ec.europa.eu/environment/waste/elv/implementation\\_en.htm](http://ec.europa.eu/environment/waste/elv/implementation_en.htm).

<sup>13</sup> [http://ec.europa.eu/environment/waste/target\\_review.htm](http://ec.europa.eu/environment/waste/target_review.htm).

<sup>14</sup> Iniciativa de promoción del cumplimiento para evaluar la aplicación de la Directiva 2000/53/CE relativa a los vehículos al final de su vida útil (Directiva VFU) centrada en los vehículos al final de su vida útil en paradero desconocido ([http://ec.europa.eu/environment/waste/elv/events\\_en.htm](http://ec.europa.eu/environment/waste/elv/events_en.htm)).

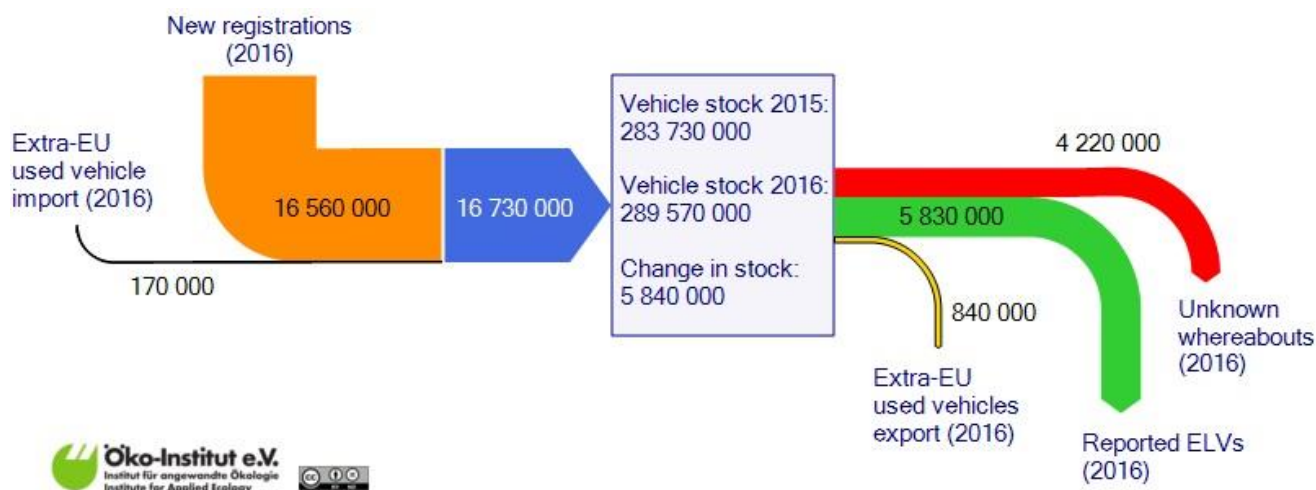
<sup>15</sup> Fuente: Eurostat (código de los datos en línea: env\_waselvt).

<b>Países Bajos</b>	152 175	191 980	232 448	195 052	187 143	183 451	188 487	167 777	197 488
<b>Austria</b>	63 975	87 364	82 144	80 004	64 809	73 993	59 904	47 926	48 077
<b>Polonia</b>	189 871	210 218	259 576	295 152	344 809	402 416	454 737	478 202	380 529
<b>Portugal</b>	107 746	107 946	107 419	77 929	92 008	92 112	86 713	84 158	88 559
<b>Rumanía</b>	51 577	55 875	190 790	128 839	57 950	37 989	42 138	41 886	:
<b>Eslovenia</b>	6 780	7 043	6 807	6 598	5 447	:	6 260	:	:
<b>Eslovaquia</b>	39 769	67 795	35 174	39 171	33 469	36 858	29 175	26 176	36 931
<b>Finlandia</b>	103 000	96 270	119 000	136 000	119 000	99 300	94 540	99 630	114 460
<b>Suecia</b>	150 197	133 589	170 658	184 105	185 616	189 748	186 967	188 810	186 875
<b>Reino Unido</b>	1 210 294	1 327 517	1 157 438	1 220 873	1 163 123	1 149 459	1 106 846	995 527	1 103 050
<b>Islandia</b>	9 386	5 109	4 195	4 075	5 824	4 463	5 245	6 063	6 527
<b>Liechtenstein</b>	91	72	107	94	114	326	188	230	260
<b>Noruega</b>	130 018	95 000	112 537	124 563	119 905	141 452	139 920	145 098	142 280

Los datos en el cuadro hacen referencia a los vehículos al final de su vida útil notificados que han recibido un certificado de destrucción y están siendo tratados en instalaciones de tratamiento autorizadas. En las directrices dirigidas a los Estados miembros, Eurostat solicita también a los Estados miembros que informen sobre el número total de vehículos al final de su vida útil originarios, y no solo sobre aquellos para los que se haya expedido un certificado de destrucción. No obstante, muy pocos Estados miembros presentan dichos datos, ya que el número de vehículos al final de su vida útil originarios no es una información obligatoria con arreglo a la Directiva VFU ni a la Decisión 2005/293/CE de la Comisión para controlar el cumplimiento de los objetivos de reutilización y valorización así como de reutilización y reciclado de la Directiva VFU. Por consiguiente, con el objeto de estimar los vehículos al final de su vida útil originarios tuvieron que utilizarse datos de otras fuentes<sup>16</sup>. La comparación entre los datos sobre los vehículos al final de su vida útil que han recibido un certificado de destrucción y están siendo tratados en instalaciones de tratamiento autorizadas, y los datos sobre vehículos al final de su vida útil originarios pone de manifiesto discrepancias. El gráfico del reciente estudio de la Comisión a continuación muestra la cantidad de vehículos al final de su vida útil<sup>17</sup> notificados legalmente (es decir, aquellos que recibieron un certificado de destrucción y fueron tratados legalmente) y la gran cantidad de vehículos al final de su vida útil que se encontraban en paradero desconocido en la UE, en 2014. El gráfico tiene en cuenta las inscripciones de vehículos en los sistemas de registro nacionales y las salidas de existencias de vehículos de la UE-28. El número de vehículos al final de su vida útil que se encuentran en paradero desconocido sigue suscitando una gran preocupación.

<sup>16</sup> Eurostat, estadísticas de comercio exterior; Asociación Europea de Fabricantes de Automóviles (ACEA); Eurostat, serie de datos: road\_eqs; road\_eqr); POLK. Estas fuentes se utilizaron en la Iniciativa de promoción del cumplimiento para evaluar la aplicación de la Directiva 2000/53/CE relativa a los vehículos al final de su vida útil (Directiva VFU) centrada en los vehículos al final de su vida útil en paradero desconocido ([http://ec.europa.eu/environment/waste/elv/events\\_en.htm](http://ec.europa.eu/environment/waste/elv/events_en.htm)).

<sup>17</sup> El ámbito de aplicación de la Directiva VFU son los vehículos M1 (para el transporte de pasajeros que no contengan más de ocho asientos además del asiento del conductor) y N1 (vehículos utilizados para el transporte de mercancías con un peso máximo que no exceda las 3,5 toneladas métricas).



Como ejemplo de la forma en que pueden producirse dichas discrepancias, Finlandia comunica que algunos ciudadanos y agentes no llevan los vehículos al final de su vida útil al sistema oficial de recuperación de los productores, y, por lo tanto, la cantidad total de dichos vehículos es considerablemente mayor que el número real de certificados de destrucción. Asimismo, Finlandia hace hincapié en que el aumento del tratamiento apropiado de los vehículos al final de su vida útil en 2017 puede haber sido consecuencia del aumento de los precios de los metales y de las mejoras en el sistema para dar de baja un vehículo del registro de matriculación en línea.

Alemania comunica que el número relativamente bajo de vehículos eléctricos recogidos y tratados, en comparación con los aproximadamente 2,8 millones de automóviles dados permanentemente de baja del registro de matriculación cada año, se debe a la exportación de vehículos usados, y que los informes realizados en 2017 redujeron la «brecha estadística» de vehículos que se encuentran en paradero desconocido<sup>18,19</sup>. El cierre de estas brechas se logró principalmente volviendo a calcular el número real de vehículos dados permanentemente de baja del registro de matriculación y a través de estimaciones calificadas de los datos estadísticos sobre la exportación de vehículos usados (a países de la UE y a países no pertenecientes a la UE).

El reciente estudio de la Comisión muestra además que algunas de las razones del elevado número de vehículos al final de su vida útil que se encuentran en paradero desconocido apuntan a deficiencias en los sistemas destinados a dar de baja un vehículo del registro de matriculación y a una manipulación incorrecta de los vehículos al final de su vida útil (es decir, no todos se transfieren a los puntos de recogida, y de los que se transfieren, no todos reciben un certificado de destrucción. Existen vehículos al final de su vida útil que se

<sup>18</sup> Sander, K., Wagner, L., Sanden, D.J., and Wilts, H. (2017) Entwicklung von Lösungsvorschlägen, einschließlich rechtlicher Instrumente, zur Verbesserung der Datenlage beim Verbleib von Altfahrzeugen, p.333

<sup>19</sup> Kohlmeyer et al (2017) Clarification of the whereabouts of end-of-life vehicles, *Recycling and Raw Materials*, Vol.10

desmontan en instalaciones no autorizadas). Además, hay vehículos al final de su vida útil que se exportan de manera ilegal como vehículos de segunda mano.

Asimismo, existen un seguimiento y vínculos inadecuados entre los sistemas de registro de matriculación y los sistemas para dar de baja del registro de matriculación o los sistemas para volver a registrar la matriculación, lo que puede tal vez implicar que aunque los vehículos al final de su vida útil que se han dado de baja del registro de matriculación haya sido tratados de forma legal, solo una parte de ellos recibe un certificado de destrucción; los vehículos de segunda mano matriculados en otro Estado miembro que nunca han sido dados de baja del registro de matriculación del Estado miembro de origen; la falta de datos de buena calidad, en particular con respecto a la exportación de vehículos de segunda mano y de vehículos al final de su vida útil, y las fugas de materias primas; la necesidad de mejorar los métodos de comunicación de los Estados miembros; la recogida y el desmontaje ilegales de vehículos al final de su vida útil en instalaciones de tratamiento no autorizadas sin normas medioambientales; y, por consiguiente, la necesidad de una mejor ejecución, incluida la inspección de los puntos de recogida y las instalaciones de tratamiento autorizadas.

Hay Estados miembros que ya han adoptado medidas para dar respuesta al problema, como, por ejemplo, Dinamarca, que ha introducido una prima para el último propietario registrado que entrega el vehículo al final de su vida útil a una instalación de tratamiento autorizada, o Francia y el Reino Unido, que han comunicado un aumento significativo en el número de inspecciones a las instalaciones de tratamiento autorizadas.

## **5. CONCLUSIONES**

La Directiva VFU se ha incorporado a la legislación nacional de todos los Estados miembros y se considera satisfactoria.

En términos generales, la aplicación de la Directiva VFU parece ser fundamentalmente apropiada. En 2017, veinte de los veintiocho Estados miembros (cinco Estados miembros no presentaron información) cumplieron el objetivo del 85 % de reutilización y reciclado del peso medio por vehículo y por año, que se estableció en 2015. El logro del objetivo del 95 % de reutilización y valorización del peso medio por vehículo y por año continúa planteando retos. No obstante, cerca de la mitad de los Estados miembros que no alcanzaron los objetivos solo los incumplieron por unos pocos puntos porcentuales.

El uso de sustancias peligrosas prohibidas disminuye continuamente como muestran las modificaciones al anexo II de la Directiva VFU<sup>20</sup> y la constante reducción de entradas que permiten su uso. Además, el número de instalaciones de tratamiento autorizadas ha aumentado, y los Estados miembros empiezan a comunicar medidas innovadoras, como la introducción de contenido reciclado, el apoyo a proyectos de prevención de residuos y la

---

<sup>20</sup> [http://ec.europa.eu/environment/waste/elv/legislation\\_en.htm](http://ec.europa.eu/environment/waste/elv/legislation_en.htm).

introducción de sistemas de cuidado medioambiental, que otros países pueden considerar como ejemplos de buenas prácticas.

Una importante excepción a esta tendencia en general positiva es la cuestión de los vehículos al final de su vida útil que se encuentran en paradero desconocido. La recogida ilegal, el tratamiento y el comercio de las piezas de los vehículos al final de su vida útil siguen siendo un reto. Además de la pérdida de recursos valiosos (componentes y materiales recuperables), este problema y el tratamiento de los vehículos al final de su vida útil en instalaciones de tratamiento no autorizadas tienen también un impacto negativo sobre la salud y el medio ambiente. Esto se refleja en el considerando 7 de la Directiva 2018/849/UE<sup>21</sup> que señala que la Directiva 2000/53/CE debe revisarse y, si es necesario, modificarse, teniendo en cuenta el «problema de los vehículos al final de su vida útil no contabilizados, incluido el traslado de vehículos usados de los que se sospeche que están al final de su vida útil, y a la aplicación de las Guías de Corresponsales n.º 9 sobre traslados de vehículos de desguace».

En la actualidad la Comisión Europea está llevando a cabo una evaluación de la Directiva VFU con el objeto de evaluar en qué medida la legislación de la UE sobre vehículos al final de su vida útil aportan beneficios para el medio ambiente, el público y la industria. La evaluación se finalizará en 2020<sup>22</sup>. Entre los temas que se exploran se incluye la eficacia de la aplicación de la Directiva, incluido el problema de los vehículos al final de su vida útil que se encuentran en paradero desconocido, la coherencia con las definiciones recogidas en otra legislación, la pertinencia y factibilidad de establecer objetivos sobre materiales específicos, la presentación de informes sobre la metodología de seguimiento y su pertinencia con respecto a los retos de las nuevas tecnologías, incluidos los vehículos eléctricos e híbridos, y los cambios en la composición del material de los vehículos.

---

<sup>21</sup> DO L 150 de 14.6.2018, p. 93.

<sup>22</sup> [http://ec.europa.eu/environment/waste/elv/evaluation\\_en.htm](http://ec.europa.eu/environment/waste/elv/evaluation_en.htm).