

# HACEMOS FUTURO

Subdirección General  
de Residuos



## Propuesta de REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

relativo a los requisitos de  
circularidad aplicables al diseño de  
los vehículos y a la gestión de los  
vehículos al final de su vida útil y por  
el que se modifican los Reglamentos  
(UE) 2018/858 y (UE) 2019/1020 y se  
derogan las Directivas 2000/53/CE y  
2005/64/CE

Ana Gil Carazo

[agil@miteco.es](mailto:agil@miteco.es)

# Índice



1

Introducción

2

Contenido y novedades del Reglamento

3

Calendario y próximos pasos

**HACEMOS FUTURO**



**1**

**Introducción**

# Introducción

Directiva 2000/53/CE relativa a los vehículos al final de su vida útil

## Artículo 192 (1) TFUE

Base jurídica en materia de medio ambiente

## Objetivos

1. Reducir residuos de VFVU
2. Fomentar el reciclaje, reutilización y valorización de materiales
3. Eliminar el uso de sustancias peligrosas como plomo o mercurio

Directiva 2005/64/CE relativa a la homologación de tipo de los vehículos de motor en lo que concierne a su aptitud para la reutilización, el reciclado y la valorización

## Artículos 114 y 192 (1) TFUE

Doble base jurídica: mercado interior y medio ambiente

## Objetivos

1. Asegurar que los vehículos nuevos sean reciclables al menos en un 85%
2. Integrar criterios de reciclabilidad en la homologación de tipo de vehículos
3. Fomentar el diseño ecológico desde la fase de fabricación

## Propuesta de Reglamento para la circularidad en diseño y gestión de vehículos al final de su vida útil

### Artículo 114 TFUE

Armonización de las legislaciones nacionales para asegurar el buen funcionamiento del mercado interior

### Artículo 192 (1) TFUE

Protección del medio ambiente como objetivo transversal de la Unión Europea

### Objetivos

1. Diseño circular: vehículos más fáciles de desmontar, reparar y reciclar.
2. Mejor gestión del fin de vida útil: recogida, trazabilidad y reciclaje más eficientes.
3. Impulso al mercado único: normas comunes y menos dependencia de materias primas.

**HACEMOS FUTURO**



2

## Contenido y novedades del Reglamento

## Ámbito de aplicación



A diferencia del marco anterior, este Reglamento amplía su alcance más allá de los turismos y vehículos comerciales ligeros. Se incorporan progresivamente:



Vehículos pesados (categorías M2, M3, N2, N3).

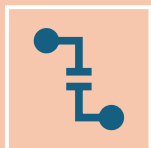


Vehículos especiales.



Vehículos de categoría L (motocicletas, ciclomotores, triciclos, cuadriciclos)..

## Requisitos de diseño circular



Uno de los pilares del Reglamento es la integración de la circularidad desde la fase de diseño. Se establecen objetivos mínimos:

reutilizable o reciclable en un mínimo del 85 % en masa;

reutilizable o valorizable en un mínimo del 95 % en masa.



Estos porcentajes deberán verificarse en el proceso de homologación de tipo.



Además, los fabricantes deberán presentar una estrategia de circularidad para cada categoría de vehículo, detallando cómo se cumplen estos objetivos y qué medidas se adoptan para mejorar el diseño desde el punto de vista ambiental



## Contenido reciclado obligatorio



Se introducen por primera vez objetivos vinculantes de contenido reciclado en los materiales utilizados en los vehículos



Los plásticos deberán contener un porcentaje mínimo de material reciclado post-consumo, que irá aumentando progresivamente.



Se prevé que la Comisión establezca objetivos similares para otros materiales estratégicos como el acero, el aluminio, o el cobre.

## Digitalización y trazabilidad



El Reglamento incorpora herramientas digitales para mejorar la trazabilidad y la gestión de los vehículos:



Se crea el Pasaporte Digital de Circularidad del Vehículo, que incluirá información sobre materiales, componentes, sustancias peligrosas y contenido reciclado.



Se refuerza la trazabilidad de los vehículos al final de su vida útil, especialmente para abordar el problema de los vehículos desaparecidos.



Se interconectan los registros nacionales de vehículos con sistemas aduaneros para controlar la exportación de vehículos usados

## Responsabilidad ampliada del productor

Los productores deberán:

Financiar la recogida, tratamiento y descontaminación de los vehículos.

Registrar sus actividades en un sistema armonizado a nivel europeo.

Aportar garantías financieras para cubrir los costes en caso de insolvencia.

Además, se introduce la modulación de tasas: los productores pagarán en función de criterios como el peso del vehículo, la presencia de sustancias peligrosas o la dificultad de desmontaje, incentivando así el ecodiseño.

## Tratamiento de los vehículos al final de su vida útil



Descontaminación obligatoria en un plazo de 30 días.



Desmontaje de componentes clave antes del triturado.



Prohibición de vertido de residuos no inertes.



Identificación de componentes que no pueden reutilizarse, como airbags, cinturones o sistemas de seguridad. Todo ello con el objetivo de maximizar la recuperación de materiales de alta calidad y minimizar el impacto ambiental



## Exportación de vehículos usados

Solo podrán exportarse aquellos vehículos usados que:

No cumplan los criterios de VFU

Sean considerados aptos para circular

No presenten daños estructurales o técnicos irreparables

## Inspecciones y sanciones

Los Estados miembros deberán realizar inspecciones periódicas a instalaciones de tratamiento y puntos de recogida, cubriendo al menos el 10% de los operadores cada año. Se establecen sanciones proporcionales y disuasorias para incumplimientos, especialmente en materia de exportación, tratamiento ilegal o comercialización de piezas no autorizadas

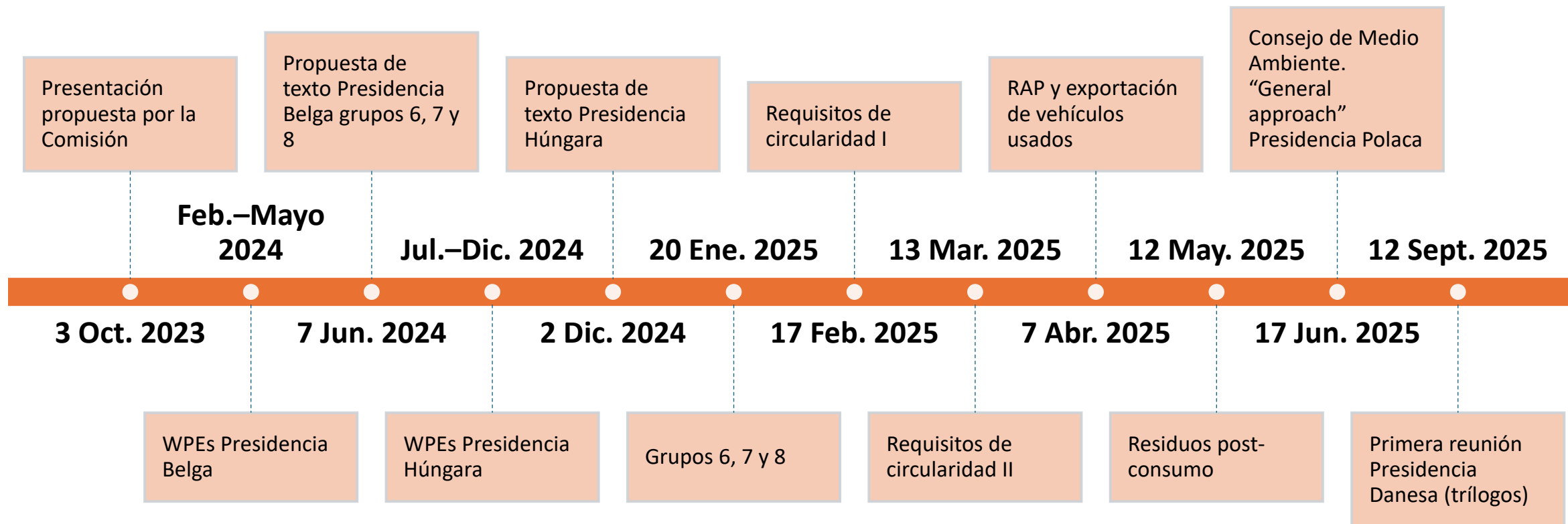
HACEMOS FUTURO



3

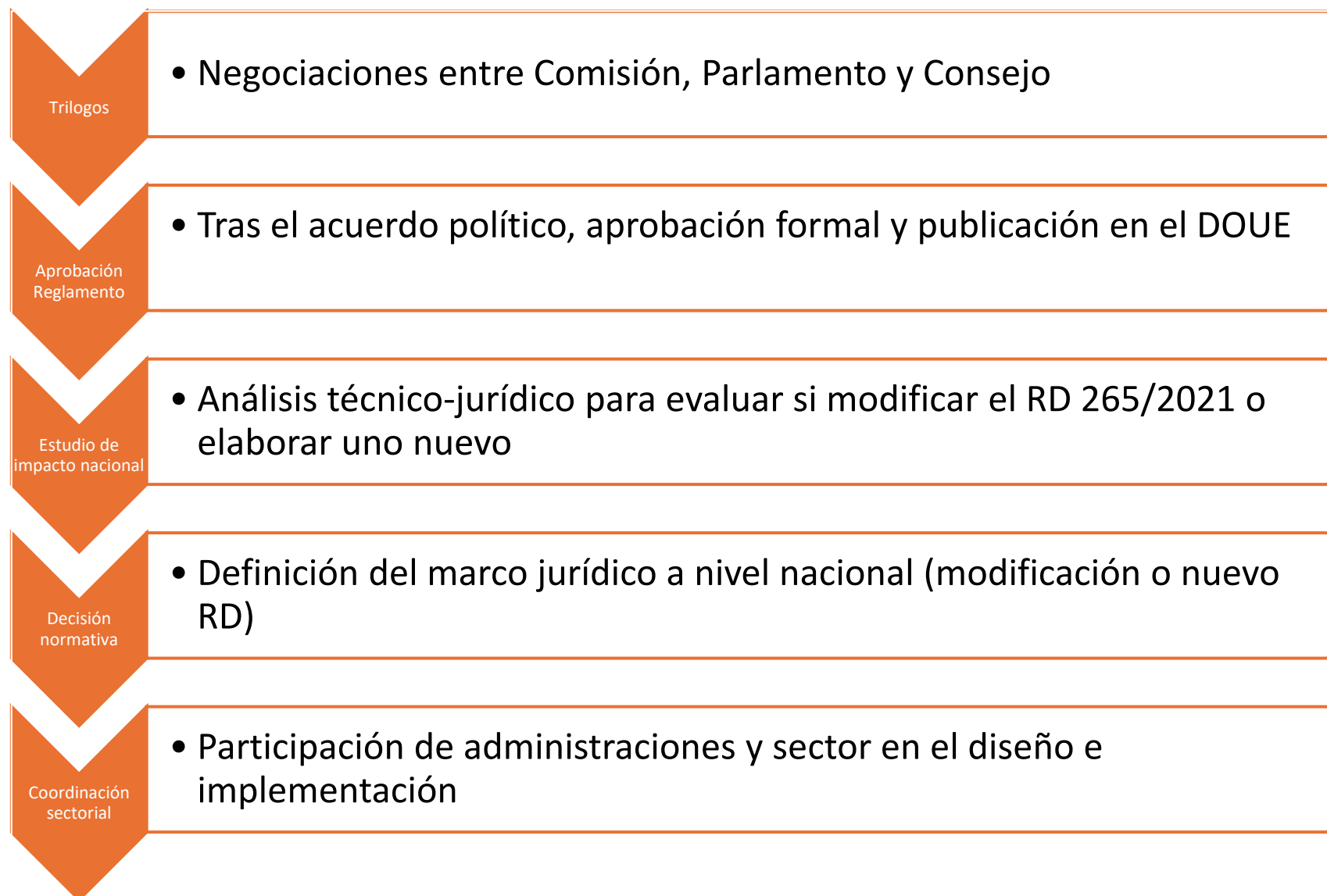
## Calendario y próximos pasos

# Calendario





# Próximos pasos





# HACEMOS FUTURO

Subdirección General  
de Residuos