C/2024/1593

5.3.2024

Dictamen del Comité Económico y Social Europeo sobre la «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»

[COM(2023) 451 final — 2023/0284 (COD)]

(C/2024/1593)

Ponente: **Bruno CHOIX**

Consulta	Parlamento Europeo, 19.10.2023
	Consejo, 21.11.2023
Base jurídica	Artículo 114 y artículo 304 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea
Sección competente	Agricultura, Desarrollo Rural y Medio Ambiente
Aprobado en sección	22.11.2023
Aprobado en el pleno	14.12.2023
Pleno n.º	583
Resultado de la votación	
(a favor/en contra/abstenciones)	163/0/2

1. Conclusiones y recomendaciones

1.1. La propuesta de Reglamento final sobre los vehículos, presentada por la Comisión Europea el 13 de julio de 2023 ([1]), es un texto importante para aumentar la sostenibilidad y la circularidad de los vehículos comercializados en Europa. El Comité Económico y Social Europeo (CESE) acoge muy favorablemente este texto y considera que es posible fomentar una ambición todavía mayor respecto a las medidas orientadas al diseño de los vehículos para garantizar su circularidad.

1.2. En cuanto a los requisitos relativos al contenido reciclado, el CESE apoya plenamente la obligación de integrar, en cada vehículo, al menos un 25 % de plástico reciclado y recomienda adoptar medidas equivalentes para estimular el reciclado de otros materiales utilizados en los vehículos cuyo beneficio medioambiental no se aprovecha suficientemente.

1.3. El CESE apoya firmemente los requisitos de diseño de los vehículos que tienen como objeto garantizar la reparación, el mantenimiento, la sustitución y la reutilización de piezas de automóviles. Considera que son necesarias garantías adicionales para cerciorarse de que las instalaciones de tratamiento autorizadas tengan acceso gratuito e indiscriminado a las piezas y componentes de los vehículos, en particular en lo que respecta a las baterías de los vehículos eléctricos. El CESE recomienda que se prohíban las cláusulas contractuales destinadas a reservar la comercialización de piezas y materiales únicamente a los fabricantes, dentro de su red. El CESE también recomienda que se impartan cursos de formación, costeados por los fabricantes, sobre la retirada, sustitución y reintegración de las baterías por parte de los operadores.

1.4. El CESE apoya las medidas destinadas a reforzar la comunicación de información y el etiquetado por parte de los fabricantes y recomienda que se garantice a los operadores independientes, en particular a las empresas muy pequeñas, el acceso a la información sin coste adicional y la serialización de las piezas por parte de los fabricantes, de modo que estas puedan reprogramarse y reinsertarse en nuevos vehículos.

1.5. El CESE acoge favorablemente el establecimiento de una representación equitativa del sector de las instalaciones de tratamiento autorizadas en los órganos de gobierno de los sistemas de responsabilidad ampliada del productor en los Estados miembros. Con el fin de garantizar una competencia leal y justa en el sector de la gestión de los vehículos, el CESE recomienda que se prevean garantías eficaces y equivalentes entre la asunción individual y colectiva de estas obligaciones, supervisando los contratos celebrados con las instalaciones de tratamiento autorizadas, en particular en lo que respecta a la información precontractual o a la prohibición de imponer a una instalación de tratamiento autorizada el coste de una obligación que corresponde al productor.

([1]) COM(2023) 451 final.

1.6. Habida cuenta de la importante falta de trazabilidad de los vehículos en Europa, el CESE acoge con gran satisfacción las medidas destinadas a mejorar la trazabilidad y la recogida, en particular mediante la obligación, para dar de baja el vehículo, de presentar un certificado de destrucción expedido por una instalación de tratamiento autorizada.

1.7. El CESE acoge con muy favorablemente las obligaciones impuestas a los Estados miembros con el objetivo de estimular el mercado de la reutilización, la remanufacturación y el reacondicionamiento de piezas de vehículos al final de su vida útil. Recomienda que se adopten medidas más estrictas en el marco del Reglamento y que se garantice que la reventa de piezas solo pueda ser efectuada por instalaciones de tratamiento autorizadas. Para garantizar que estas instalaciones ostenten la propiedad de los materiales, el CESE también recomienda que se prohíban las cláusulas contractuales entre un fabricante y una empresa que obligarían a devolver al fabricante las piezas extraídas de los vehículos.

1.8. En cuanto a las obligaciones de desmontaje con fines de reciclado, el CESE aboga por su reevaluación teniendo en cuenta los costes económicos y los beneficios medioambientales que de ello se derivan, así como el principio de neutralidad tecnológica en la consecución de objetivos medioambientales, especialmente por lo que se refiere a los salpicaderos. El CESE también recomienda que se inicie una reflexión con los Estados miembros sobre los coeficientes que deberían fijarse para la recuperación de los refrigerantes contenidos en los sistemas de aire acondicionado de los vehículos al final de su vida útil.

1.9. A la vez que subrayando la importancia de las normas relativas a la lucha contra el sector ilegal de gestión de los vehículos, el CESE recomienda garantizar que la función de control de las autoridades competentes esté bien consolidada en cada Estado miembro de la Unión Europea. Asimismo, el CESE apoya firmemente las normas relativas a la exportación, que permiten establecer una distinción más clara entre vehículo usado y vehículo al final de su vida útil.

2. **Observaciones generales**

Introducción

2.1. El 13 de julio de 2023, tras llevar a cabo una revisión, la Comisión propuso un nuevo Reglamento relativo a los vehículos al final de su vida útil con el fin de aumentar su circularidad ([2]). En consonancia con el Pacto Verde Europeo y el Plan de acción para la economía circular, esta propuesta de Reglamento sobre los vehículos se basa en dos Directivas existentes y las sustituye: la Directiva 2000/53/CE del Parlamento Europeo y del Consejo ([3]) relativa a los vehículos al final de su vida útil y la Directiva 2005/64/CE del Parlamento Europeo y del Consejo ([4]) 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. Basándose en los dictámenes conexos emitidos por el CESE, el presente Dictamen mantiene una línea de continuidad ([5]), en particular en lo que respecta al refuerzo del mercado de materias primas secundarias mediante disposiciones jurídicas vinculantes ([6]).

2.2. El sector automovilístico europeo es una de las industrias con mayor consumo de recursos en Europa, responsable del 19 % de la demanda de la industria siderúrgica de la Unión, del 10 % del consumo de plásticos y de una parte considerable de la demanda de aluminio (un 42 % para el conjunto de los equipos de transporte), de cobre (un 6 % para las piezas de automóviles), de caucho (un 65 % de la producción de artículos de caucho) y de vidrio ([7]). En este sentido, el CESE acoge favorablemente esta propuesta de Reglamento, que establece normas armonizadas que abarcan todo el ciclo de vida de los vehículos, con el fin de aumentar su circularidad, desde su diseño y comercialización hasta su gestión final. Para garantizar un enfoque integral de la circularidad de los vehículos, será fundamental un diálogo continuado con todas las partes interesadas de la cadena de valor, que podría seguir el ejemplo que ofrece la Plataforma Europea de Partes Interesadas de la Economía Circular ([8]). Se hace necesario un sistema de gobernanza justo e inclusivo de la cadena de suministro.

Diseño de los vehículos para garantizar su circularidad

2.3. El CESE acoge con satisfacción que el ámbito de aplicación del Reglamento incluya categorías adicionales de autobuses, vehículos pesados y remolques (M2, M3, N2, N3, O) y motocicletas (L3e-L7e), con el fin de garantizar una gestión final regulada para estas categorías de vehículos al final de su vida útil, incluidos determinados requisitos previstos para los vehículos especiales. Una aplicación más amplia de las medidas de circularidad deberá contribuir a una mayor modularidad de los vehículos. En un contexto de rápida evolución de los distintos tipos de vehículos, el CESE recomienda prever la posibilidad de ampliar el ámbito de aplicación a vehículos innovadores no enumerados en el Reglamento (excepto los vehículos de seguridad o emergencias).

([2]) COM(2023) 451 final.
([3]) Directiva 2000/53/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de septiembre de 2000, relativa a los vehículos al final de su vida útil (DO L 269 de 21.10.2000, p. 34).
([4]) Directiva 2005/64/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de octubre de 2005, 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 y por la que se modifica la Directiva 70/156/CEE del Consejo (DO L 310 de 25.11.2005, p. 10).
([5]) Dictamen del CESE sobre la «Revisión de las normas sobre emisiones de CO_2 para vehículos pesados» (DO C 349 de 29.9.2023, p. 134).
([6]) Dictamen del CESE sobre el «Nuevo Plan de acción para la economía circular» (DO C 364 de 28.10.2020, p. 94).
([7]) COM(2023) 451 final.
([8]) https://circulareconomy.europa.eu/platform/en

2.4. El CESE apoya plenamente la obligación de incorporar en cada vehículo un contenido mínimo del 25 % de plástico reciclado, ya que este reciclaje representa un beneficio sustancial para el medio ambiente ([9]). El desarrollo del sector del reciclado de plásticos permite diversificar las fuentes de suministro a los fabricantes, estimular el crecimiento de una industria europea del reciclado de plásticos basada en una tecnología de postrituración, y representa una importante fuente de creación de empleo en Europa. El CESE está a favor de la introducción de medidas más ambiciosas por etapas para el reciclado de plásticos, así como de medidas equivalentes para estimular el reciclaje de otros materiales utilizados en los vehículos cuyo beneficio medioambiental no se aproveche suficientemente.

2.5. Las disposiciones que obligan al fabricante, al diseñar el vehículo, a permitir la retirada y sustitución de las piezas y componentes del vehículo de manera sencilla y no destructiva son esenciales para desarrollar el mercado europeo de reutilización de piezas y componentes de vehículos en Europa. Con el fin de desarrollar estas operaciones durante la fase de utilización y la de desecho del vehículo, es necesario garantizar que las instalaciones de tratamiento autorizadas y los operadores de reparación y mantenimiento tengan acceso a las piezas y componentes de los vehículos, en particular las baterías de vehículos eléctricos y de motores de acondicionamiento eléctrico. El CESE recomienda que se prohíban las cláusulas contractuales destinadas a reservar únicamente a los fabricantes, dentro de su red, la comercialización de los elementos reciclables y reciclados de los vehículos, en particular en lo que respecta a las baterías.

2.6. El CESE lamenta la falta de un artículo dedicado a la mejora de las capacidades y el reciclaje profesional de los trabajadores, así como al papel del diálogo social, tanto en la propuesta de la Comisión como en la evaluación de impacto. El proyecto conjunto de los interlocutores sociales de la UE subraya que la transición hacia una economía circular requiere en principio capacidades superiores por parte de los trabajadores ([10]). Habida cuenta de los cambios derivados de las obligaciones de circularidad de los vehículos, el CESE subraya la importancia de que el legislador evalúe las necesidades de nuevas capacidades de los trabajadores para responder a la evolución del sector del automóvil. El CESE recomienda que se organicen formaciones técnicas de capacitación, accesibles a todos los asalariados, con el fin de mejorar sus competencias y de garantizar su seguridad en el trabajo y su bienestar.

2.7. El CESE también recomienda que se impartan cursos de formación, siendo responsabilidad de los fabricantes facilitar todos los datos técnicos y métodos de reparación, sobre la retirada, sustitución y reintegración de las baterías por parte de los operadores, en particular para prevenir los riesgos para la seguridad y la salud de los trabajadores durante su intervención en los vehículos.

Circularidad de los vehículos durante su vida útil

2.8. El CESE apoya las medidas destinadas a reforzar la comunicación de información y el etiquetado por parte de los fabricantes. La información obligatoria sobre el contenido reciclado en los vehículos es esencial para garantizar una información armonizada sobre su huella de carbono, la aplicación de una estrategia de circularidad por parte de los fabricantes y una elección informada de los consumidores respecto a la circularidad.

2.9. El intercambio de información entre productores y operadores es crucial para garantizar el buen funcionamiento de la economía circular. Para asegurar la reparación, el mantenimiento, la sustitución y la reintegración de las piezas, componentes y materiales de los vehículos, es fundamental que los operadores de gestión de residuos y los operadores de reparación y mantenimiento disfruten de un acceso libre, normalizado y no discriminatorio a la información necesaria para llevar a cabo estas operaciones. En virtud del principio de responsabilidad ampliada del productor, y teniendo en cuenta los riesgos para la seguridad y la salud de los operadores que intervienen en los vehículos, conviene garantizar a los operadores independientes, en particular a las empresas muy pequeñas, el acceso a la información sin coste adicional y la serialización de las piezas por parte de los fabricantes, de modo que puedan reprogramarse y reinsertarse en vehículos nuevos.

Recogida y gestión de los vehículos al final de su vida útil

2.10. El CESE subraya el grave problema que plantea la falta de trazabilidad de los vehículos para su gestión, ya que el 32 % de los vehículos dados de baja, es decir, alrededor de 3,4 millones de vehículos al año, no pueden localizarse ([11]), debido sobre todo a la escasez de información sobre la transferencia de propiedad de los vehículos y a la no aplicación de las normas existentes. El establecimiento en cada Estado miembro de organizaciones competentes en materia de responsabilidad ampliada del productor puede suponer una medida de apoyo útil al sector de la gestión de los vehículos, en particular en lo que respecta a las operaciones de gestión que no sean viables económicamente, siempre y cuando se garantice una competencia leal y justa. El establecimiento de sistemas de responsabilidad ampliada del productor en los

([9]) European Commission — Towards recycled plastic content targets in new passenger cars and light commercial vehicles.
([10]) European Social Partners Project on Circular Economy and the World of Work.
([11]) Documentos de trabajo de los servicios de la Comisión: SWD(2023) 256 final y SWD(2021) 60 final.

Estados miembros debe prever una representación equitativa de los operadores de gestión de vehículos en los órganos de gobierno de dichas organizaciones. Cuando se trate de la asunción individual de las obligaciones ampliadas de los productores, el CESE pide que se establezcan garantías eficaces y equivalentes a las que se aplican a la asunción colectiva de estas obligaciones, en particular en lo que respecta a la responsabilidad financiera, y recomienda supervisar mejor los contratos celebrados con los operadores privados, en particular en lo relativo a la información precontractual o la prohibición de que una obligación a cargo del productor sea objeto de una prestación gratuita por parte de los operadores independientes del sector de la reparación, la reutilización y el reciclado.

2.11. Habida cuenta de la actual falta de trazabilidad de los vehículos en Europa, el CESE acoge muy favorablemente las medidas destinadas a garantizar que los vehículos sean gestionados por los operadores autorizados con arreglo a las normas vigentes, en particular la medida que establece que la baja de un vehículo solo puede producirse tras la recepción de un certificado de destrucción del vehículo por parte de las autoridades competentes de los Estados miembros.

2.12. Por lo que respecta a las obligaciones de desmontaje para la reutilización y el reacondicionamiento, el CESE subraya la importancia de un enfoque de mercado basado en la demanda, con el fin de garantizar la viabilidad económica de estas operaciones de desmontaje. El CESE recomienda que se adopten normas más exigentes respecto a las medidas que deben tomar los Estados miembros para estimular el mercado de la reutilización, la remanufacturación y el reacondicionamiento, propiciando de este modo la creación de empleo local en Europa. En este sentido, las piezas procedentes de vehículos al final de su vida útil deben poder ser revendidas por las instalaciones de tratamiento de vehículos al final de su vida útil para su reutilización. El CESE recomienda que se prohíban las cláusulas contractuales entre un fabricante y una empresa que obligarían a devolver al fabricante las piezas extraídas de los vehículos.

2.13. En cuanto a las obligaciones de desmontaje para el reciclado, el CESE subraya que la actual tecnología de postrituración europea ya garantiza la producción de plásticos reciclados para su integración en nuevos vehículos. El CESE recomienda que se vuelvan a evaluar las obligaciones de desmontaje propuestas, a la luz del principio de neutralidad tecnológica, de su utilidad y de la eficacia económica establecida de los procesos existentes, como la postrituración. Por lo que respecta a la recuperación de refrigerantes contenidos en los sistemas de aire acondicionado de los vehículos al final de su vida útil, el CESE recomienda iniciar una reflexión con los Estados miembros con el propósito de fijar unos coeficientes realistas en función de los materiales y los sectores existentes, previendo que los costes de dicho proceso recaigan en los productores.

2.14. El CESE subraya la importancia de las normas relativas a la lucha contra el sector ilegal de gestión de los vehículos. Confiar al sector privado la tarea de fijar, mediante contratos comerciales suscritos con los fabricantes, las condiciones exigidas para ejercer esta actividad perjudicaría al sector legal de gestión de los vehículos al final de su vida útil. La autorización expedida por las autoridades competentes es esencial para comprobar que los operadores cuentan con la capacidad técnica, financiera y organizativa necesaria para gestionar los vehículos al final de su vida útil. El Reglamento deberá velar por que esta función de control esté bien garantizada por las autoridades competentes de cada Estado miembro de la Unión Europea. El CESE apoya las normas sobre exportación, que permiten distinguir con mayor precisión entre vehículo usado y vehículo al final de su vida útil.

Bruselas, 14 de diciembre de 2023.

El Presidente
del Comité Económico y Social Europeo

Oliver RÖPKE