



Nuevo Reglamento de VFU o cómo hacer oídos sordos a las demandas de los recicladores de un flujo de residuos esencial

Los borradores del nuevo Reglamento de vehículos al final de su vida útil muestran una escasa ambición política a la hora de añadir contenido de plástico reciclado, desoyen algunas peticiones básicas de la industria para dotar de circularidad al vehículo y generan problemas en materiales que no los tienen, como el acero o el aluminio.



Nicolás Molina

Responsable de Materias Primas Recicladas de la Federación Española de la Recuperación y el Reciclaje (FER)

El pasado día 8 de julio, la Comisión de Medio Ambiente, Salud Pública y Seguridad Alimentaria (ENVI) y la Comisión de Mercado Interior y Protección del Consumidor (IMCO) del Parlamento Europeo votaron sobre la propuesta de Reglamento 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, 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.

El documento final que se apruebe tras las negociaciones trío (Comisión, Parlamento y Consejo Europeo) tendrá una repercusión clave tanto para

fabricantes como para recicladores. No solo establecerá requisitos aplicables a todos los actores implicados, sino que también sentará las bases para futuras legislaciones secundarias que complementarán el reglamento mediante el desarrollo de normas específicas para un determinado requisito.

Esta dinámica ya se ha evidenciado en otros dos flujos de residuos, como el Reglamento (UE) 2023/1542 sobre baterías y el recientemente publicado Reglamento (UE) 2025/40 sobre envases. Todo ello confirma, sin lugar a dudas, el auténtico tsunami normativo al que se enfrentan actualmente los gestores de residuos.

FER, que ha participado activamente en este proceso



legislativo- al integrar a todos los tipos de gestores de la cadena de valor del reciclaje del vehículo, especialmente a fragmentadores y posfragmentadores- considera que se trata de un flujo de residuos especialmente relevante, tanto por su volumen como por su peso.

En el año 2023, circulaban por Europa más de 248 millones de turismos y furgonetas, de los cuales más de 26 millones lo hacía por nuestro país.

Durante el año 2024, causaron baja definitiva en nuestro país – es decir, se convirtieron en residuos para su tratamiento- un total de 610.278 vehículos (turismos y comerciales ligeros), una cifra que supone un retroceso con respecto a años anteriores. Además, estos vehículos presentaban una elevada media de antigüedad: 21,18 años. Este dato refleja una tendencia creciente en España a alargar la vida útil de los vehículos y retrasar su renovación.

Por todo ello, y regresando al tema que nos ocupa, el resultado de la votación de las comisiones del Parlamento Europeo deja varias certezas sobre las enmiendas adoptadas y el resultado del documento final, que implementa medidas para que Europa avance

hacia una automoción más circular. La más importante es que, una vez más, como en tantas otras normativas sobre gestión de residuos vinculada a la circularidad, las demandas esenciales de la industria europea del reciclaje han sido descafeinadas o, peor aún, ignoradas.

BUENA VOLUNTAD, PERO FALTA DE AMBICIÓN

Un claro ejemplo de ello es el resultado de esta votación, que pese a la buena voluntad para dotar de circularidad a este flujo de residuos, es notoria la falta de ambición en aspectos clave, como los objetivos propuestos de contenido reciclado de plásticos, así como la inclusión de ciertos requisitos que, en su formulación actual, resultan poco realistas y alejados del verdadero desarrollo de la industria del reciclaje. Esta desconexión contrasta con los ambiciosos objetivos de descarbonización impulsados desde Bruselas, que apuestan claramente por el reciclaje como una herramienta eficaz para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero.

De este modo, el texto propone que, en un plazo de seis años desde la entrada en vigor de la norma, al menos el 20 % del plástico usado en los nuevos





vehículos sea proveniente del reciclado, y plantea un objetivo del 25 % a diez años vista, pero –de ahí un ejemplo palmario de lo de descafeinar las demandas de la industria– siempre que exista disponibilidad suficiente y a precios razonables. Tales enmiendas aprobadas al respecto ignoran el último estudio publicado por el Centro Común de Investigación de la Comisión Europea (JRC, en sus siglas en inglés), que señala que unos objetivos más altos de contenido reciclado posconsumo son tanto factibles como realistas para acelerar la circularidad de este flujo de residuos en Europa. Además, por otro lado, el propio Consejo Europeo ha propuesto bajar aún más esta cifra de contenido reciclado de plástico al 15%. Por lo que, con los datos en la mano, podemos avanzar que la situación no pinta bien para la circularidad de este material.

ESCASA DEMANDA DE PLÁSTICO RECICLADO

Resulta sorprendente que, mientras se propone que los Estados miembros garanticen que los operadores de gestión de residuos alcancen un objetivo anual de reciclado de plásticos de, al menos, el 30 % del peso total de los plásticos contenidos en los vehículos al final de su vida, no se plantee, en paralelo, una medida ambiciosa que impulse su uso en la fabricación de nuevos

vehículos. Esta incoherencia normativa podría dar lugar a una sobreoferta de plásticos reciclados procedentes de vehículos fuera de uso, sin una demanda real que lo absorba, comprometiendo así la viabilidad económica de su reciclaje.

Además, desde FER, alertamos a las instituciones europeas de la ausencia de una cláusula espejo que garantice que las importaciones de plástico reciclado procedentes de terceros países cumplan con los mismos estándares ambientales y de calidad que se exigen dentro de la Unión Europea. Esta falta de reciprocidad constituye una seria amenaza para las plantas de reciclaje europeas, desincentiva las inversiones y pone en riesgo la competitividad del sector.

Por otro lado, las enmiendas introducidas también contemplan que la Comisión pueda establecer objetivos específicos para el uso de acero y aluminio reciclados, una vez evaluada su viabilidad. Esta propuesta genera inquietud entre las empresas del sector, ya que pone el foco en la calidad de las fracciones metálicas del tratamiento del vehículo, a pesar de que tanto el acero como el aluminio cuentan actualmente con soluciones comerciales, técnicas y medioambientales plenamente consolidadas y eficaces.



FER valora positivamente la propuesta de permitir que los vehículos descontaminados puedan ser fragmentados junto con otros residuos para mejorar el rendimiento del proceso, así como la obligación de que dichos vehículos sean necesariamente triturados para aplicar tecnologías avanzadas de separación que maximicen su valorización. Esta medida va en la línea de promover una gestión más eficiente y tecnológicamente avanzada.

No obstante, a pesar de que el documento busca mantener una posición de neutralidad tecnológica- algo que desde FER hemos defendido firmemente- seguimos detectando incoherencias en el enfoque propuesto. En concreto, preocupa la inclusión de un listado que impone la retirada manual obligatoria de determinadas piezas como motores, una exigencia que carece de justificación técnica ambiental. Estas piezas deben ser triturados igualmente para ser posterior fundición, por lo que la retirada previa no aporta beneficios adicionales y encarece innecesariamente el proceso. Aunque la redacción actual del listado mejora respecto a la versión inicial de la Comisión, desde FER consideramos que la elección de las tecnologías de tratamiento debe quedar en manos del propio sector, en función de su experiencia y capacidades, y no venir impuesta por el Reglamento.

Asimismo, genera inquietud la reiteración, en el texto, de que el acero y el aluminio recuperados del tratamiento de vehículos carecen de calidad, una afirmación que no se sostiene si atendemos a la realidad del sector. Ambos materiales llevan reciclándose con éxito desde hace décadas, con soluciones industriales consolidadas que garantizan su adecuada reutilización. Pretender forzar la adopción de tecnologías no suficientemente probadas para “mejorar” algo que ya funciona, no solo resulta innecesario, sino contraproducente.

Las especificaciones de estos materiales deben acordarse entre los recicladores del vehículo y los consumidores de las fracciones resultantes, tal y como se ha venido haciendo durante más de 20 años, generando un tejido de empresas que descontaminan el vehículo, fragmentan y aplican una amplia gama de tecnologías de clasificación y separación para exprimir al máximo los materiales contenidos en el vehículo. Por ello, lamentamos que se haya introducido un criterio que no responde a objetivos ambientales reales y que, previsiblemente, provocará un perjuicio considerable a las empresas que, precisamente, se dedican a transformar residuos en recursos.

Por otro lado, desde la publicación del Reglamento 2024/1252 de materias primas fundamentales, el

reciclaje de estos materiales ha cobrado un protagonismo creciente en el debate europeo. En el caso concreto de los vehículos, muchos de ellos incorporan materias primas críticas, especialmente en los imanes permanentes de neodimio, praseodimio o disprosio utilizados en los motores de tracción eléctrica, que contribuyen a mejorar significativamente su rendimiento. Todo apunta a que próximamente se establecerán requisitos normativos para que una parte de estos materiales reciclados se integre obligatoriamente en la fabricación de nuevos vehículos, lo que representa tanto un reto como una oportunidad para el sector del reciclaje.

En relación a las exportaciones de vehículos al final de su vida útil, la propuesta señala que los vehículos usados solo podrán salir de la Unión Europea si no se consideran residuos y que, además, se establecerán los criterios legales y la documentación necesaria para autorizar su salida legal, en un intento por frenar el envío de residuos a terceros países disfrazados de segunda mano.

Por otro lado, se introduce en el articulado la figura de los “puntos de recogida”, cuya incorporación consideramos innecesaria y potencialmente perjudicial. Desde FER entendemos que esta figura debería eliminarse por completo o, en su defecto, restringirse únicamente a casos excepcionales en territorios con una densidad de población extremadamente baja o con especiales dificultades geográficas, donde no exista un centro autorizado de tratamiento (CAT) que pueda prestar el servicio. La proliferación de estos “puntos de recogida” podría alterar gravemente el funcionamiento actual de la cadena de tratamiento, reduciendo significativamente las garantías de protección ambiental y sanitaria que actualmente aseguran los desguaces autorizados.

En conclusión, los bajos objetivos de contenido reciclado y las lagunas e incertidumbres jurídicas derivadas del texto aprobado por las comisiones ENVI e IMCO, amenazan con frenar las inversiones en el sector y minar la confianza de los mercados. Esto podría suponer un obstáculo grave para avanzar en una economía verdaderamente circular en el tratamiento de vehículos al final de su vida útil en Europa. 