

INCEPTION IMPACT ASSESSMENT

Les avaluacions d'impacte inicials tenen l'objectiu d'informar els ciutadans i les parts interessades sobre els plans de la Comissió per tal de permetre'ls aportar comentaris sobre la iniciativa prevista i participar eficaçment en futures activitats de consulta. Es convida especialment als ciutadans i les parts interessades a donar opinions sobre la comprensió de la Comissió sobre el problema i les possibles solucions i posar a disposició de tota la informació rellevant que puguin tenir, inclosos els possibles impactes de les diferents opcions.

TITLE OF THE INITIATIVE	Revisió de Directive 2000/53/EC relativa a la gestió de vehicles fora d'ús
LEAD DG (RESPONSIBLE UNIT)	DG ENV, UNIT B3, Waste Management & Secondary Materials
LIKELY TYPE OF INITIATIVE	Legislative
INDICATIVE PLANNING	Q2 2022
ADDITIONAL INFORMATION	https://ec.europa.eu/environment/waste/elv/evaluation_en.htm

L'avaluació d'impacte inicial es proporciona únicament amb finalitats informatives. No prejutja la decisió final de la Comissió sobre si es perseguirà aquesta iniciativa o sobre el seu contingut final. Tots els elements de la iniciativa descrits per l'avaluació d'impacte inclòs el seu calendari, estan subjectes a canvis.

Context, Definició Problema i comprovació Subsidiaritat

La Directiva 2000/53 / CE sobre vehicles fora de vida es va publicar amb l'objectiu de:

- prevenir els residus dels vehicles;
- promoure la reutilització, el reciclatge i altres formes de recuperació dels VFU i els seus components per reduir l'eliminació de residus;
- millorar el rendiment mediambiental de tots els operadors econòmics implicats en el cicle de vida dels vehicles, especialment aquells que participen en el tractament dels vehicles fora d'ús.

Amb aquest objectiu, la Directiva estableix mesures relatives a:

- La prevenció de residus, especialment les mesures per limitar la presència de substàncies perilloses als vehicles i fomentar que els estats membres tinguin en compte i facilitin el reciclatge i la reutilització de vehicles i les seves parts, en l'etapa de disseny i producció de vehicles nous;
- La recollida dels VFU, sobretot a través de les obligacions dels Estats membres per garantir que hi hagi instal·lacions de tractament autoritzades (CATs) dins del seu territori, que es transfereixin VFU als CATs i que el lliurament d'un VFU a CAT es faci sense cap cost per els darrers titulars;
- Tractament ecològic dels VFU;
- L'establiment d'objectius per a la reutilització i reciclatge (85%), així com per a la reutilització i recuperació (95%) de components provinents de VFU;
- Proporcionar informació dels productors sobre components i materials utilitzats en vehicles, per facilitar-ne la identificació per a la seva reutilització i recuperació.

La indústria de l'automòbil és un sector important de l'economia europea. Genera uns 12 milions de VFU cada any a la UE, el que representa uns 12 milions de tones de residus.



La producció de vehicles ha experimentat canvis importants des de l'adopció de la Directiva fa 20 anys. Aquest és el cas, sobretot, de l'ús creixent de noves tecnologies i components en automòbils, com ara plàstics, fibra de carboni o electrònica, que representen desafiaments específics per la recuperació i reciclatge en els VFU. El creixent nombre de vehicles elèctrics al mercat de la UE també comportarà nous reptes considerables per al sector, en termes d'ajustaments als nous processos de tractament.

Els vehicles elèctrics contenen components i components específics (per exemple, bateries), que requereixen una manipulació específica quan els vehicles arriben al final de la seva vida útil. És probable que les mesures de recuperació adoptades per superar la situació econòmica creada per la pandèmia COVID 19 (especialment les primes per comprar cotxes elèctrics / híbrids) accelerin encara més el pas als cotxes elèctrics a la UE, mentre que a curt termini també augmentaran els volums de vehicles enviats per desballestar. És clau que la legislació de la UE sobre vehicles fora de vida estigui equipada per fer front a aquests nous desenvolupaments

La Directiva ELV també s'ha de revisar a la llum de:

- i) les orientacions establertes pel European Green Deal i el Pla d'acció d'economia circular, que defineixen una agenda ambiciosa per transformar l'economia europea, basada en un sistema modern, competitiu i sota la indústria circular i baixa en carboni i
- ii) la legislació recentment adoptada de la UE sobre gestió de residus.

L'European Green Deal i el Pla d'acció d'Economia Circular subratllen que la política de la UE sobre residus hauria de situar la reducció de residus en el seu origen, sobretot mitjançant canvis en el disseny dels productes, promoure el reciclatge d'alta qualitat i facilitar la captació de materials reciclats en nous productes. Demanen a la Comissió que proposi criteris i objectius de contractació pública ecològica (APG) en la legislació sectorial.

L'European Green Deal identifica els vehicles com un producte on *“la Comissió considerarà requisits legals per impulsar el mercat de matèries primeres secundàries amb contingut reciclat obligatori”*;

El pla d'acció d'economia circular també indica que *“la Comissió també proposarà revisar les normes sobre vehicles al final de la vida amb l'objectiu de promoure models de negoci més circulars vinculant els problemes de disseny amb el tractament al final de la vida, considerant obligacions en contingut reciclat per a determinats materials dels components i millora de l'eficiència del reciclatge”*.

La Directiva marc de residus, que estableix normes i principis generals per a una gestió ecològicament racional dels residus a tota la UE, s'ha modificat substancialment el 2018, amb l'objectiu d'incrementar la contribució del sector de residus a una economia



circular (sobretot mitjançant l'adopció de noves disposicions sobre objectius de reciclatge i sistemes de responsabilitat amplidat del productor).

Amb motiu de la revisió de la Directiva Marc de Residus, els legisladors també van acordar que la Comissió *"revisarà aquesta Directiva abans del 31 de desembre de 2020 i, a aquest efecte, presentarà un informe al Parlament Europeu i al Consell, acompanyat si escau, per proposta legislativa"*. Indica que la Directiva de VFU *"s'hauria de revisar i, si cal, modificar-la, tenint en compte la seva implementació i considerant, entre altres coses, la viabilitat d'establir objectius per a materials específics continguts en els fluxos de residus corresponents. Durant la revisió de la Directiva 2000/53 /CE, també s'hauria de prestar atenció al problema dels vehicles fora d'ús que no es comptabilitzen, inclòs l'enviament de vehicles usats que es sospita que són vehicles fora de'ús i l'aplicació de les directrius corresponents sobre els enviaments de vehicles de rebuig"*.

Com a primer pas en el procés de revisió de la Directiva ELV, la Comissió ha dut a terme una avaluació de la seva efectivitat, eficiència, valor afegit i coherència, que té en compte els elements presentats anteriorment i informarà de la revisió de la Directiva.

Problema que pretén abordar la iniciativa

Les conclusions provisionals de l'avaluació són que la Directiva de VFU ha complert en gran mesura els seus objectius inicials (en particular, l'eliminació de substàncies perilloses dels cotxes, l'assoliment dels objectius de recuperació i reciclatge, augment dels punts de recollida de vehicles fora d'ús). Un problema important en la implementació de la Directiva és, no obstant això, el gran nombre de "vehicles que falten", que no s'informa, i representen aproximadament el 35% dels VFU estimats cada any, de manera que hi ha aproximadament 4 milions de vehicles