COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS

Bruselas, 20.11.2009
COM(2009) 635 final

INFORME DE LA COMISIÓN AL CONSEJO, AL PARLAMENTO EUROPEO, 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 2005-2008

INFORME DE LA COMISIÓN AL CONSEJO, AL PARLAMENTO EUROPEO, 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 2005-2008

1. INTRODUCCIÓN

Los principales objetivos de la Directiva 2000/53/CE relativa a los vehículos al final de su vida útil[1] son la prevención de los residuos procedentes de vehículos y la reutilización, el reciclado y otras formas de valorización de los vehículos al final de su vida útil y de sus componentes a fin de reducir la eliminación final de residuos. Además, mediante las medidas establecidas en la Directiva debe mejorar el comportamiento medioambiental de todos los agentes económicos que intervienen en el ciclo de vida de los vehículos, especialmente de los implicados directamente en el tratamiento de los vehículos al final de su vida útil.

El artículo 9 de la Directiva 2000/53/CE obliga a los Estados miembros a remitir a la Comisión un informe sobre la aplicación de dicha Directiva cada tres años, con arreglo al cuestionario establecido mediante la Decisión 2001/753/CE de la Comisión[2], de conformidad con el procedimiento previsto en el artículo 6 de la Directiva 91/692/CEE[3]. El cuestionario consta de dos partes: la primera se refiere a los datos sobre la incorporación de la Directiva al Derecho nacional, y la segunda incluye información sobre la aplicación efectiva de la Directiva.

Tras el primer informe de aplicación (COM(2007) 618 final), que abarca el período comprendido entre el 21 de abril de 2002 y el 21 de abril de 2005 (del 1 de mayo de 2004 al 21 de abril de 2005 para los Estados miembros que se adhirieron a la Comunidad Europea el 1 de mayo de 2004), el presente informe se refiere al período del 21 de abril de 2005 al 21 de abril de 2008 (para los Estados miembros que se adhirieron a la Comunidad Europea el 1 de enero de 2007, desde ese día hasta el 21 de abril de 2008).

La disciplina en materia de notificación no ha sido totalmente satisfactoria. Cinco Estados miembros[4] no han facilitado a la Comisión información sobre la incorporación de la Directiva a su Derecho nacional. Faltan muchas respuestas y otras están incompletas o son poco claras. Los datos anuales sobre la realización de los objetivos de reutilización y reciclado y de reutilización y valorización debían notificarse obligatoriamente en 2008, referentes a 2006, de conformidad con la Decisión 2005/293/CE de la Comisión[5]. Teniendo en cuenta el escaso cumplimiento de los plazos de notificación y la calidad de las metodologías utilizadas, las cifras recibidas resultan discutibles en algunos casos. La Comisión ha tomado medidas para

---

1 DO L 269 de 21.10.2000, p. 34.
2 DO L 282 de 26.10.2001, p. 77.
3 DO L 377 de 31.12.1991, p. 48.
4 Se han incoado procedimientos de infracción contra los Estados miembros que no comunicaron sus datos.
5 DO L 94 de 13.4.2005, p. 30.

ayudar a los Estados miembros a mejorar la calidad y la comparabilidad de los datos mediante el establecimiento de un grupo de expertos para abordar este problema[6].

Los estudios de conformidad realizados por la Comisión sobre las medidas nacionales de aplicación indican que, en general, la Directiva se ha transpuesto satisfactoriamente, aunque hay algunos casos de no conformidad que son, o pueden ser, objeto de procedimientos de infracción.

Por lo que respecta a la aplicación y el cumplimiento práctico y efectivo de las disposiciones legales, los Estados miembros han proporcionado más datos que en el período de notificación anterior, pero las respuestas recibidas no permiten realizar una evaluación exhaustiva de la situación global.

2. DIRECTIVA 2000/53/CE RELATIVA A LOS VEHÍCULOS AL FINAL DE SU VIDA ÚTIL

En el presente informe, se presentan los datos proporcionados por veintidós Estados miembros en relación con las disposiciones legales, reglamentarias o administrativas que incorporan la Directiva 2000/53/CE a su Derecho interno.

Algunas disposiciones de la Directiva (en relación, por ejemplo, con la prevención, recogida, reutilización y valorización) pueden transponerse mediante un acuerdo, pero solo cinco Estados miembros han recurrido a esa posibilidad.

Solo dos Estados miembros (Lituania y el Reino Unido) han excluido a los vehículos producidos en pequeñas series y a sus fabricantes de los requisitos en materia de reutilización, reciclado y valorización, de las normas de codificación e información para el desmontaje, así como de las obligaciones de notificación.

Todos los Estados miembros que han respondido al cuestionario indican que han adoptado medidas para animar a los fabricantes de vehículos, así como a los fabricantes de materiales y equipos, a limitar el uso de sustancias peligrosas en los vehículos, facilitar el desmontaje, la reutilización y la valorización, e integrar un cantidad creciente de materiales reciclados en los vehículos. Veintidós Estados miembros señalan que, además de las excepciones enumeradas en el anexo II de la Directiva, sus legislaciones nacionales limitan el uso de plomo, mercurio, cadmio o cromo hexavalente en materiales y componentes de vehículos comercializados después del 1 de julio de 2003.

Todos los Estados miembros que han participado en este ejercicio han tomado las medidas necesarias para garantizar que los operadores económicos –en la mayoría de los casos productores y/o importadores de vehículos– establezcan sistemas de recogida de vehículos al final de su vida útil y, en la medida en que resulte técnicamente viable, de las piezas usadas que constituyan residuos, retiradas cuando se reparan los turismos, así como para velar por la debida disponibilidad de instalaciones de recogida dentro de su territorio. El número de instalaciones de tratamiento autorizadas varía entre 2 en Chipre y más de 1 600 en el Reino Unido. En todos los países se han adoptado medidas para asegurarse de que todos los vehículos al final de su vida útil se transfieren a instalaciones de tratamiento autorizadas.

---

[6] A tal fin, se creó un grupo de expertos formado por representantes de los Estados miembros, la industria automovilística, la Dirección General de Medio Ambiente y Eurostat de la Comisión. La primera reunión del grupo está prevista en el otoño de 2009.

Todos los Estados miembros, excepto Bélgica, comunican haber establecido un sistema por el cual resulta necesario presentar un certificado de destrucción para dar de baja del registro de matriculación a un vehículo. El caso de Bélgica está siendo comprobado por la Comisión. Nueve Estados miembros han recurrido a la posibilidad de facultar a productores, concesionarios y recogedores para expedir certificados de destrucción en nombre de una instalación de tratamiento autorizado, siempre que se garantice que los vehículos al final de su vida útil se transfieren a instalaciones de tratamiento autorizadas.

Todos los países participantes indican haber adoptado medidas para garantizar que los vehículos al final de su vida útil pueden entregarse a las instalaciones de tratamiento autorizadas sin ningún coste para el último usuario o propietario del vehículo. En la mayoría de Estados miembros, la entrega de un vehículo al final de su vida útil no es gratuita si este no incluye los componentes esenciales o si se le han añadido residuos –opción contemplada en la Directiva.

Todos los Estados miembros, excepto Bélgica contra la cual la Comisión ha incoado un procedimiento de infracción, garantizan el reconocimiento mutuo de los certificados de destrucción expedidos en otros Estados y su aprobación por las autoridades competentes. La respuesta de Bulgaria es confusa y requiere nuevo análisis.

En todos los Estados miembros participantes, los establecimientos o empresas de tratamiento tienen que disponer de un permiso expedido por las autoridades competentes o estar registrados ante ellas. Solo Italia y el Reino Unido han recurrido a la posibilidad de excepción de los requisitos del permiso a que se refiere la Directiva.

Diecinueve Estados miembros han establecido medidas para animar a los establecimientos o empresas de tratamiento a introducir sistemas certificados de gestión medioambiental. Se proporciona ayuda, por ejemplo, mediante documentos de orientación, folletos de información sobre las ventajas de establecer un sistema certificado de gestión medioambiental, cursos de formación o financiación. Tres Estados miembros indican que dichos sistemas son voluntarios y no notifican ninguna otra medida de promoción.

Todos los Estados miembros indican que han adoptado medidas acordes con la jerarquía de residuos a fin de promover la reutilización de los componentes que sean susceptibles de reutilización y la valorización de los componentes que no puedan reutilizarse, con una preferencia por el reciclado.

Todos los países han introducido medidas para garantizar que los operadores económicos satisfacen los objetivos de reutilización/valorización y reutilización/reciclado establecidos en la Directiva. La mayoría de Estados miembros han transpuesto literalmente los objetivos previstos en ella. Los Países Bajos han retrasado la fecha sumamente ambiciosa en la que debían cumplirse los objetivos del 95 % de reutilización/valorización y del 85 % de reutilización/reciclado, que habían establecido inicialmente para 2007, al 2015 exigido por la Directiva. En Bulgaria, el objetivo de valorización del 87 % y el objetivo de reciclado del 81 % debían alcanzarse para el 31 de diciembre de 2008; se ha previsto un aumento progresivo hasta el 95 % de valorización y hasta el 85 % de reciclado para 2015. La República Checa, Grecia, Hungría, Italia, Letonia, Polonia, Portugal, Rumanía, Eslovaquia y el Reino Unido han recurrido a la posibilidad de establecer objetivos inferiores para los vehículos fabricados antes del 1 de enero de 1980.

Por lo que respecta a los porcentajes de reutilización/reciclado y reutilización/valorización, se dispone de las cifras de 2006 correspondientes a todos los Estados miembros, excepto Irlanda y Malta. En 2006, diecinueve Estados miembros[7] cumplieron el objetivo del 80 % de reutilización/reciclado (la República Checa y Francia estuvieron a punto de alcanzarlo). Trece Estados miembros[8] cumplieron el objetivo del 85 % de reutilización/valorización (España estuvo muy cerca de dicho objetivo). Pueden encontrarse más cifras en los informes de la Comisión disponibles en: http://ec.europa.eu/environment/waste/index.htm o en el sitio web de Eurostat: http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/waste/introduction/.

Todos los Estados miembros que han respondido al cuestionario aseguran haber tomado medidas para garantizar que los productores, de común acuerdo con los fabricantes de materiales y equipos, utilicen normas de codificación de componentes y materiales, y que los fabricantes de componentes faciliten información sobre el desmontaje, el almacenamiento y el ensayo de los componentes a las instalaciones de tratamiento autorizadas. Los productores de todos los Estados miembros deben proporcionar información sobre el desmontaje de cada tipo de nuevo vehículo comercializado. La mayoría de Estados miembros indican el uso del sistema IDIS (*International Dismantling Information System*), que se actualiza de forma periódica.

Diecinueve Estados Miembros notifican haber obligado a los operadores económicos –en su mayor parte productores– a publicar información sobre el diseño del vehículo, el tratamiento respetuoso con el medio ambiente, la prevención de residuos y los progresos alcanzados respecto a la valorización y el reciclado. En tres Estados miembros, esta obligación va dirigida a los productores de vehículos, como operadores económicos pertinentes, y no a los fabricantes de componentes de vehículos. Suecia y Estonia trabajan en la modificación de su legislación.

Se preguntó a los Estados miembros si habían tomado nuevas medidas en relación con la prevención de residuos. Diez Estados miembros comunicaron tales medidas, pero no está claro en todos los casos si se trata de nuevas medidas en relación con el último período de notificación. Alemania indica que la industria del automóvil ha elaborado una lista en relación con la declaración de cierta información sobre las sustancias que afectan a piezas y materiales suministrados a los fabricantes de automóviles y se remite además al proyecto SEES[9], cuyo objetivo es, entre otras cosas, elaborar procesos sostenibles de desmontaje y reciclado para aumentar los porcentajes de valorización y reutilización. Asimismo indica que se mantiene la tendencia general de acelerar el desarrollo de tecnologías posteriores al desmenuzado de automóviles a fin de recuperar, en la medida de lo posible, los residuos resultantes.

Por lo que respecta a los tipos y cantidades de materiales reciclados y a la situación del mercado, Francia señala que ha aumentado del nivel de incorporación de materiales reciclados, pero que ello está supeditado a los requisitos técnicos de los vehículos, la

---

7 Bélgica, Bulgaria, Dinamarca, Alemania, Estonia, Grecia, Chipre, Letonia, Lituania, Luxemburgo, Hungría, los Países Bajos, Austria, Polonia, Portugal, Eslovaquia, Finlandia, Suecia y el Reino Unido.

8 Bélgica, Bulgaria, la República Checa, Alemania, Chipre, Letonia, Lituania, Luxemburgo, los Países Bajos, Austria, Polonia, Portugal y Suecia.

9 El proyecto *Sustainable Electrical & Electronic System for the Automotive Sector* está financiado por la Unión Europea dentro del Sexto Programa Marco, Prioridad 6.2 (Transporte de superficie sostenible, Técnicas avanzadas de diseño y producción). El consorcio del proyecto reúne a fabricantes y proveedores del sector del automóvil, universidades, empresas de reciclado y desmontaje, centros de investigación y consultores. Véase: http://www.sees-project.net/index.php.

disponibilidad en el mercado y el precio y la calidad del material reciclado. Francia observa asimismo que, según expertos de la industria metalúrgica, resulta difícil utilizar más del 40 % de metal reciclado en los vehículos. El reciclado de plásticos se ha mantenido a un nivel inferior al del reciclado de metales, y los fabricantes intentan lograr un equilibrio entre el uso de plásticos convencionales reciclados y nuevos plásticos ligeros innovadores. Alemania afirma que el cambio que se ha producido en la demanda de chatarra reciclada provoca fluctuaciones importantes en el comercio de ese material. Existe asimismo una fuerte demanda de plásticos reciclados de gran calidad.

Solo cinco Estados miembros notifican la entrega a instalaciones de tratamiento autorizadas de vehículos al final de su vida útil que no tienen valor de mercado o lo tienen negativo. Los demás Estados miembros no indican vehículos de ese tipo o solo una cantidad insignificante debido al precio elevado de las materias primas secundarias.

En general, no se señala ningún falseamiento de la competencia entre Estados miembros o en ellos, aunque se formulan algunas observaciones en este sentido. Suecia hace referencia a las diferencias existentes en la interpretación de la Directiva 2000/53/CE en relación con la separación del vidrio de los vehículos al final de su vida útil, lo que da lugar a la exportación de un mayor número de vehículos hacia los Estados miembros en los que el vidrio puede separarse legalmente después del desmenuzado. Bélgica señala una competencia intensa entre las instalaciones de desmenuzado y las de desmenuzado y desmontaje. Polonia observa que la carga que supone el tratamiento de los vehículos al final de su vida útil a menudo no recae en el Estado miembro en el que se comercializan los vehículos y en el que se mantienen durante más tiempo, sino en los Estados miembros en los que se importan a continuación y terminan su vida útil. En este contexto, Alemania comprueba una disminución de vehículos al final de su vida útil valorizados en las instalaciones de desmontaje y reciclado del país debido a que un gran número de vehículos usados se exportan, por ejemplo, a Polonia, Rumanía, la República Checa y Lituania. Otros Estados miembros indican que asimismo se han exportado algunos vehículos usados a África o a Oriente Próximo, lo que repercute en la cantidad de vehículos al final de su vida útil generados y tratados en esos Estados miembros. La Comisión tiene la intención de seguir estudiando esas cuestiones con los expertos nacionales en la reuniones del Comité de adaptación al progreso técnico.

3. CONCLUSIONES

No se ha producido ningún cambio significativo con respecto al período de notificación anterior en lo que se refiere a la incorporación de la Directiva 2000/53/CE a la legislación nacional de los Estados miembros. Algunas disposiciones de la Directiva todavía no se han transpuesto íntegra o correctamente, como se demuestra por el número de procedimientos de infracción: en 2009, seguían pendientes nueve casos de no conformidad y seis casos de no notificación. Varios Estados miembros no cumplieron sus objetivos de reutilización/reciclado/valorización en 2006. La Comisión envió una carta a esos Estados miembros solicitándoles que explicaran las razones del incumplimiento, y estudiará las posibles mejoras. En general, debería seguir mejorándose la aplicación de la Directiva. Continuarán las inspecciones de conformidad en curso y las reuniones con los Estados miembros a fin de subsanar las deficiencias observadas en la aplicación de esta legislación comunitaria.