COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS

Bruselas, 17.10.2007
COM(2007)618 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 2002-2005

[SEC(2007)1348]

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 2002-2005

1. INTRODUCCIÓN

El objetivo del presente documento es informar a las demás instituciones comunitarias, a los Estados miembros y al público en general sobre la aplicación de la Directiva 2000/53/CE relativa a los vehículos al final de su vida útil[1] durante el período comprendido entre el 21 de abril de 2002 y el 21 de abril de 2005 (o desde el 1 de mayo de 2004 hasta el 21 de abril de 2005 para los Estados miembros que se incorporaron a la Comunidad Europea el 1 de mayo de 2004).

Este informe se ha elaborado utilizando un cuestionario sobre la aplicación de esa Directiva establecido por la Decisión 2001/753/CE[2] de la Comisión, de conformidad con el procedimiento descrito en el artículo 6 de la Directiva 91/692/CEE[3]. Está basado en la información facilitada por los Estados miembros y se complementa con un documento de trabajo de los servicios de la Comisión en el que se ofrecen más detalles sobre la información y los datos recibidos.

Todos los Estados miembros han proporcionado a la Comisión sus datos de aplicación relativos a la incorporación de la Directiva en la legislación nacional. Aunque esta incorporación parece satisfactoria, todavía no ha finalizado el control de conformidad con las disposiciones de la Directiva de las medidas nacionales de aplicación en los diez nuevos Estados miembros que se incorporaron a la Comunidad el 1 de mayo de 2004, proceso que podría revelar nuevos casos de no conformidad.

En cuanto a la aplicación y el cumplimiento efectivos de las disposiciones legales, puesto que sólo unos cuantos Estados miembros facilitaron la información especificada en la segunda parte del cuestionario (que debe aportarse en la medida en que esté disponible, teniendo en cuenta, en su caso, la necesidad de proteger la confidencialidad comercial e industrial), es difícil formarse una idea general exacta del funcionamiento de la Directiva en los Estados miembros basada en los informes nacionales. Además, sólo se tendrá una imagen completa de la situación actual por lo que respecta al reciclado y la valorización de los vehículos al final de su vida útil cuando los Estados miembros informen sobre los objetivos de reutilización/valorización y reutilización/reciclado que alcancen. Estos informes, obligatorios con los datos correspondientes a 2006, deberán elaborarse de conformidad con las normas detalladas establecidas en la Decisión 2005/293/CE[4] de la Comisión y enviarse a la Comisión

---

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 23.12.1991, p. 48.
4 DO L 94 de 12.4.2005, p. 30.

en el plazo de los 18 meses siguientes al final del año en cuestión, es decir, el 30 de junio de 2008 a más tardar.

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

En la Directiva 2000/53/CE se establecen requisitos específicos para la gestión de los vehículos al final de su vida útil. Su objetivo prioritario es la prevención de los residuos procedentes de vehículos y, adicionalmente, la reutilización, el reciclado y otras formas de valorización de los vehículos al final de su vida útil y sus componentes, para reducir la eliminación de residuos. La Directiva se propone también mejorar la eficacia en la protección medioambiental de todos los agentes económicos que intervengan en el ciclo de vida de los vehículos y, más concretamente, de aquellos que intervengan directamente en el tratamiento de los vehículos al final de su vida útil.

Todos los Estados miembros han proporcionado a la Comisión datos de las **disposiciones legales, reglamentarias y administrativas** que han introducido en cumplimiento de la Directiva. En la actualidad, hay en curso **procedimientos de infracción** contra cinco Estados miembros (Bélgica, Francia, Italia, Portugal y el Reino Unido).

La gran mayoría de los Estados miembros no ha **eximido los vehículos producidos en pequeños volúmenes** del cumplimiento de los requisitos de desmontaje, valorización y reciclaje, de las normas de codificación y de información de desmontaje, ni de los requisitos de presentación de informes y datos. Sólo Irlanda, Lituania y el Reino Unido han introducido esta excepción.

La mayoría de los Estados miembros ha adoptado diversas **medidas de prevención** encaminadas a limitar la utilización de sustancias peligrosas en los vehículos y a prevenir su emisión al medio ambiente, así como a facilitar el desmontaje, la reutilización, la valorización y el reciclado de vehículos y a integrar más materiales reciclados en los vehículos y otros productos. Los cambios en el diseño de los vehículos se fomentan en Estados miembros que tienen una industria automovilística nacional (Francia, Alemania) mediante la imposición de obligaciones jurídicas y requisitos de información a los fabricantes. Otros países se centran en el diseño de las piezas de recambio o en la limitación de ciertas sustancias. Bélgica, Alemania, España, Malta y Portugal han adoptado nuevas medidas para fomentar la reutilización, el reciclado y la valorización de los componentes del vehículo, como campañas de promoción, directrices técnicas, ayuda financiera para actividades de I+D e innovación y procedimientos de autorización.

Todos los Estados miembros han adoptado legislación que **restringe la utilización de plomo, mercurio, cadmio y cromo hexavalente** en los vehículos y sus componentes, así como listas detalladas de excepciones a esta prohibición de los metales pesados que, en la mayoría de los casos, son una transposición literal del anexo II de la Directiva 2000/53/CE.

La mayoría de los Estados miembros comunica haber adoptado medidas encaminadas a garantizar que los agentes económicos establezcan **sistemas para la recogida de todos los vehículos al final de su vida útil** y, en la medida en que resulte técnicamente viable, de las piezas usadas que constituyan residuos, retiradas con ocasión de las reparaciones de turismos, así como la debida disponibilidad de instalaciones de recogida dentro de su territorio. El número de instalaciones de tratamiento autorizadas varía desde 0 en Malta hasta más de 1 500

en Italia, lo cual pone de manifiesto una gran discrepancia en la capacidad de tratamiento de los diferentes Estados miembros.

Por lo que respecta a la **responsabilidad organizativa sobre la implantación de la red de recogida**, en algunos Estados miembros todos los agentes económicos son responsables desde el punto de vista organizativo (Chipre), mientras que en otros esta responsabilidad recae en los productores e importadores de vehículos (Austria, España, Finlandia, Hungría, Irlanda, Italia, Lituania, Países Bajos). En la mayoría de los Estados miembros se especifica la cobertura geográfica que deben tener los agentes económicos, que está vinculada a la densidad de población (Irlanda) o a la distancia geográfica (por ejemplo, dentro de un radio de 50 km en Hungría, Lituania y Eslovenia). En Letonia y Portugal se prevé la posibilidad de incorporarse a una red gestionada por una entidad independiente, pero se exige a todos los fabricantes o importadores de vehículos que demuestren estar asociados a una red de este tipo. En Eslovenia, las instalaciones de recogida están obligadas a garantizar una cobertura suficiente. En algunos Estados miembros, operan dos sistemas en paralelo: el de instalaciones contratadas con productores y el de instalaciones independientes (Irlanda, Reino Unido).

Todos los Estados miembros han introducido en su legislación medidas destinadas a garantizar que **todos los vehículos al final de su vida útil sean transferidos a una instalación autorizada de tratamiento**. En la mayoría de los casos, estas disposiciones obligan a las instalaciones en cuestión a obtener una licencia para la recogida y el tratamiento y al último propietario del vehículo, a entregarlo al final de su vida útil únicamente en los puntos de recogida autorizados. La mayoría de los Estados miembros permite la entrega de vehículos a concesionarios o fabricantes, de donde son posteriormente transferidos a las instalaciones de tratamiento autorizadas. En la mayoría de los Estados miembros es un delito abandonar los vehículos en lugar de entregarlos a las instalaciones autorizadas de tratamiento o recogerlos y tratarlos sin la debida autorización.

Todos los Estados miembros informan de haber implantado un **sistema para dar de baja los vehículos del registro de matriculación**, procedimiento que se vincula a la expedición de un certificado de destrucción por una instalación de tratamiento autorizada. Una minoría de Estados miembros prevé la posibilidad de que sean los productores, concesionarios y recogedores los que expidan el certificado de destrucción en nombre de una instalación de tratamiento autorizada. En todos los Estados miembros se han tomado medidas que garantizan la transferencia de los vehículos al final de su vida útil a las instalaciones de tratamiento autorizadas.

Todos los Estados miembros mencionan la aplicación de disposiciones de **recogida gratuita**, de acuerdo con las cuales la recogida de un vehículo al final de su vida útil debe hacerse gratuitamente al menos para el último usuario del vehículo, según el principio de **responsabilidad del productor**. En la mayoría de los casos, se aceptan los vehículos a menos que les falten componentes esenciales enumerados en la legislación o que contengan residuos suplementarios. Un vehículo tiene valor negativo cuando los costes de su gestión superan los ingresos que pueden obtenerse de los materiales recuperados. En la mayoría de los casos, la responsabilidad del productor empieza en este punto; sin embargo, según los informes, la aceptación de vehículos de valor negativo es infrecuente, en razón de los precios actuales de los materiales.

La mayoría de los Estados miembros prevé el **reconocimiento mutuo de los certificados de destrucción** expedidos en otro Estado miembro.

En todos los Estados miembros, los establecimientos que tienen intención de llevar a cabo operaciones de tratamiento de vehículos al final de su vida útil deben obtener un **permiso** o estar registrados ante las autoridades nacionales competentes. En la mayoría de los casos, las autoridades regionales son responsables del cumplimiento de las obligaciones en materia de permisos especificadas en la legislación nacional: conceden permisos y supervisan las instalaciones de tratamiento en sus respectivas regiones administrativas. El plazo dentro del cual debe llevarse a cabo la descontaminación varía desde 24 horas (Eslovenia) hasta tres meses (Lituania).

La mayoría de los Estados miembros indica que se fomenta la **utilización del sistema comunitario de gestión y auditoría medioambientales (EMAS) o del sistema ISO**. Los Estados miembros ofrecen una serie de incentivos a las empresas que utilizan estos sistemas, casi siempre voluntarios. En muchos Estados miembros, está cada vez más generalizada la utilización de sistemas certificados de gestión medioambiental.

Todos los Estados miembros informan de haber adoptado medidas acordes con la **jerarquía de residuos** prescrita en la Directiva que promueve la reutilización, el reciclado y la valorización de los componentes de los vehículos, con la eliminación como último recurso. La reutilización, el reciclado y la valorización se garantizan, en primer lugar, con medidas destinadas a garantizar el desmontaje, el almacenamiento y el tratamiento adecuados de las piezas y los materiales que se prestan a estas opciones. Un elemento importante de todos los sistemas es la **descontaminación** de los vehículos al final de su vida útil. Entre otras medidas se citan las encaminadas a crear **mercados para los productos reciclados**, incluida la definición de objetivos de contenido reciclado en los nuevos productos. En muchos Estados miembros se aplican también **regímenes de financiación** destinados a promover opciones de tratamiento favorables desde el punto de vista medioambiental.

Todos los Estados miembros confirman haber introducido en su legislación los **objetivos** de reutilización/valorización y reutilización/reciclado. En la mayoría de los casos, los objetivos nacionales son una transposición literal de los de la Directiva, con la excepción de los Países Bajos, donde el plazo para cumplir los objetivos de 95 % de reutilización/valorización y 85 % de reutilización/reciclado finalizaba en 2007 (la fecha se está revisando actualmente). Entre las partes responsables del cumplimiento de los objetivos figuran los productores en cooperación con otros agentes económicos (Finlandia, Hungría), los operadores económicos (Chipre, Italia, Malta), productores e importadores (Lituania, los Países Bajos), prestadores de servicios públicos (Eslovenia) e instalaciones de tratamiento autorizadas (Irlanda). La República Checa, España, Grecia, Hungría, Irlanda, Italia, Letonia, Malta, Polonia, Portugal, Eslovaquia y el Reino Unido establecieron porcentajes menores de reutilización, reciclado y valorización para los vehículos producidos antes del 1 de enero de 1980, en todo caso de al menos el 75 % de reutilización/valorización y el 70 % de reutilización/reciclado. La República Checa, Hungría, Italia, Letonia, Polonia, Portugal y el Reino Unido informan de que la introducción de estos objetivos inferiores ha sido notificada a la Comisión, y, en algunos casos, también a los demás Estados miembros. España, Grecia y Malta aún no han enviado la notificación oficial.

Puesto que la obligación de presentar informes sobre los objetivos empieza a mediados de 2008 con los datos correspondientes al año 2006, sólo se dispone de información limitada sobre los objetivos logrados antes de 2006. De los países que presentaron informes, cuatro Estados miembros habían alcanzado en 2004 el objetivo de reciclado del 80 % (Bélgica, Dinamarca, Países Bajos y Suecia) y tres cumplían el objetivo de valorización del 85 %

(Dinamarca, Países Bajos, Suecia). Austria, Alemania y el Reino Unido estaban también cerca de cumplir el objetivo de reciclado del 85 % en 2004.

Todos los Estados miembros han adoptado medidas relativas a la utilización de **normas de codificación de los componentes y materiales** ajustadas a las previstas en la Decisión 2003/138/CE[5] de la Comisión y obligan a los fabricantes de vehículos a proporcionar **información de desmontaje** sobre cada tipo de vehículo nuevo comercializado. Bélgica, Chipre, Alemania, Dinamarca, España, Finlandia, Francia, Hungría, Luxemburgo, los Países Bajos, Polonia, Portugal, Eslovenia y Suecia mencionan la utilización del **sistema IDIS** (*International Dismantling Information System*) para facilitar el desmontaje y la reutilización de las piezas de los vehículos. En todos los Estados miembros, se aplican disposiciones relativas al desmontaje, almacenamiento y examen de los componentes que puedan ser reutilizados. La mayoría de los Estados miembros obliga a los productores de vehículos a publicar información sobre el diseño de los vehículos, un tratamiento respetuoso con el medio ambiente, la prevención de la producción de residuos y el aumento del reciclado y la valorización.

Puesto que una parte de la información sobre la aplicación de la Directiva debe proporcionarse en la medida en que se disponga de ella y teniendo en cuenta la necesidad de proteger la confidencialidad comercial e industrial, no todos los Estados miembros la transmitieron a la Comisión.

En la mayoría de los Estados miembros, no se han tomado **nuevas medidas de prevención** aparte de las exigidas en la Directiva. Alemania, los Países Bajos y Suecia informan de una serie de iniciativas adoptadas por la industria automovilística para limitar la utilización de sustancias peligrosas y facilitar la reutilización, la valorización y el reciclado. En cuanto a los cambios en el diseño de los automóviles para integrar en ellos más productos reciclados, sólo algunos Estados miembros que tienen industria nacional de fabricación de automóviles (Alemania, Francia y Suecia) han adoptado medidas de este tipo. Polonia y Francia indican que el principal obstáculo a un mayor progreso en la utilización de polímeros reciclados es la disponibilidad de materiales secundarios que tengan las propiedades requeridas a un precio competitivo, lo cual confirma la necesidad de mejorar los mercados de productos reciclados en toda la Comunidad.

Apenas hay Estados miembros que mencionen **vehículos con valor de mercado negativo** debido a los elevados precios del metal. La excepción son Suecia y Lituania, que sí informan de este tipo de casos. En la mayoría de los casos, el último usuario del vehículo recibe un reembolso financiero por el coche devuelto al final de su vida útil.

Casi ningún Estado miembro ha informado de **cambios** en sus **estructuras de gestión de los vehículos al final de su vida útil ni** de **falseamientos de la competencia**, aunque varios países señalan una disminución del número de instalaciones de tratamiento autorizadas como resultado de la imposición de requisitos de autorización más estrictos.

[5] DO L 53 de 28.2.2003, p. 58.

3. CONCLUSIONES

En términos generales, aunque se han hecho progresos significativos en varios Estados miembros para transponer la Directiva, su aplicación no puede considerarse plenamente satisfactoria, como ha demostrado una serie de procedimientos de infracción en relación con este flujo de residuos. Aunque en algunos Estados miembros la Directiva se ha incorporado casi literalmente en la legislación nacional, los sistemas de gestión de los vehículos al final de su vida útil no siempre son plenamente operativos. Las deficiencias en el funcionamiento efectivo de los sistemas de gestión de los residuos son con frecuencia el resultado de la falta de cumplimiento, más que de una transposición insuficiente de la legislación comunitaria. Esta cuestión requiere especial atención y un mayor seguimiento tanto a nivel comunitario como nacional. Por lo tanto, es importante intensificar los esfuerzos de aplicación y cumplimiento en determinados Estados miembros. La Comisión proseguirá los controles de conformidad y continuará reuniéndose periódicamente con los Estados miembros para tratar las deficiencias que puedan detectarse en la aplicación de la legislación comunitaria.