POSICIÓN COMÚN (CE) Nº 39/1999

aprobada por el Consejo el 29 de julio de 1999

con vistas a la adopción de la Directiva 1999/…/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de …, relativa a los vehículos al final de su vida útil

(1999/C 317/03)

EL PARLAMENTO EUROPEO Y
EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea y, en particular, el apartado 1 de su artículo 175,

Vista la propuesta de la Comisión [1],

Visto el dictamen del Comité Económico y Social [2],

Visto el dictamen del Comité de las Regiones [3],

De conformidad con el procedimiento establecido en el artículo 251 del Tratado [4],

Considerando lo siguiente:

(1) Conviene armonizar las distintas medidas nacionales relativas a los vehículos al final de su vida útil con el fin de reducir al mínimo, por una parte, las repercusiones sobre el medio ambiente debidas a los vehículos al final de su vida útil, contribuyendo así a la protección, conservación y mejora de la calidad ambiental y a la conservación energética, y, por otra, garantizar el buen funcionamiento del mercado interior y evitar distorsiones de la competencia en la Comunidad.

(2) Es necesario un amplio marco comunitario que garantice la coherencia de los enfoques nacionales para conseguir los fines arriba indicados, especialmente en lo que respecta al diseño de los vehículos con vistas a su reciclado y valorización, a los requisitos de las instalaciones de tratamiento y recogida y al logro de las metas de reutilización, reciclado y valorización, teniendo en cuenta el principio de subsidiariedad y el de «quien contamina, paga».

(3) Todos los años, los vehículos al final de su vida útil producen en la Comunidad de ocho a nueve millones de toneladas de residuos, que deben ser gestionados correctamente.

(4) Para aplicar los principios de cautela y acción preventiva, y de conformidad con la política comunitaria sobre gestión de residuos, deberá evitarse en la medida de lo posible la generación de residuos.

(5) Aún otro principio fundamental exige que los residuos se reutilicen y valoricen y que se conceda prioridad a la reutilización y al reciclado.

(6) Los Estados miembros deberían arbitrar medidas para que los operadores económicos establezcan sistemas de recogida, tratamiento y valorización de vehículos al final de su vida útil.

(7) Los Estados miembros deberían adopar las medidas necesarias para que el último usuario o propietario pueda entregar el vehículo al final de su vida útil a una instalación autorizada de tratamiento sin coste para él por carecer el vehículo de valor de mercado o por tenerlo negativo. Los Estados miembros deberían adoptar las medidas necesarias para garantizar que los productores correrán con la totalidad o con una parte significativa de los costes inherentes a la aplicación de esta medida; no debería impedirse el normal funcionamiento de las fuerzas del mercado.

(8) La presente Directiva debería aplicarse tanto a los vehículos al final de su vida útil como a los demás, incluidos sus componentes y materiales, sin perjuicio de las normas sobre seguridad, emisiones a la atmósfera y control de ruidos.

(9) A efectos de la presente Directiva y en lo relativo a determinadas definiciones, debería hacerse referencia a otras Directivas vigentes, en concreto la Directiva 67/548/CEE del Consejo, de 27 de junio de 1967, relativa a la aproximación de las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas en materia de clasificación, embalaje y etiquetado de las sustancias peligrosas [5], la Directiva 70/156/CEE del Consejo, de 6 de febrero de 1970, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre la homologación de vehículos a motor y de sus remolques [6] y la Directiva 75/442/CEE del Consejo, de 15 de julio de 1975, relativa a los residuos [7].

---

[1] DO C 337 de 7.11.1997, p. 3, y DO C 156 de 3.6.1999, p. 5.
[2] DO C 129 de 27.4.1998, p. 4.
[3] Dictamen emitido el … (no publicado aún en el Diario Oficial).
[4] Dictamen del Parlamento Europeo de 11 de febrero de 1999 (DO C 150 de 28.5.1999, p. 420), Posición común del Consejo de 29 de julio de 1999 y Decisión del Parlamento Europeo de … (no publicada aún en el Diario Oficial).
[5] DO 196 de 16.8.1967, p. 1; Directiva cuya última modificación la constituye la Directiva 1999/33/CE del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 199 de 30.7.1999, p. 57).
[6] DO L 42 de 23.2.1970, p. 1; Directiva cuya última modificación la constituye la Directiva 98/91/CE del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 11 de 16.11.1999, p. 25).
[7] DO L 194 de 25.7.1975, p. 39; Directiva cuya última modificación la constituye la Decisión 96/350/CE de la Comisión (DO L 135 de 6.6.1996, p. 32).

(10) Es importante que se apliquen medidas preventivas desde la fase de concepción del vehículo en adelante, que consistan, en particular, en la disminución y el control de las sustancias peligrosas en los vehículos para prevenir su emisión al medio ambiente, facilitar el reciclado y evitar la eliminación de residuos peligrosos. En particular, debería prohibirse el uso de plomo, mercurio, cadmio y cromo hexavalente; esos metales pesados sólo deberían usarse para determinadas aplicaciones según una lista que se revisará periódicamente.

(11) El reciclado de todos los plásticos de los vehículos al final de su vida útil debería mejorar continuamente; la Comisión estudia en la actualidad los efectos del policloruro de vinilo (PVC) sobre el medio ambiente. La Comisión, basándose en ese trabajo, formulará las propuestas oportunas en relación al uso del PVC, en las que incluirá consideraciones sobre los vehículos.

(12) Conviene incorporar los requisitos de desmontaje, reutilización y reciclado de los vehículos al final de su vida útil y de sus componentes en el diseño y producción de los nuevos vehículos.

(13) Conviene fomentar el desarrollo de mercados de materiales reciclados.

(14) Deben establecerse sistemas de recogida adecuados para garantizar que los vehículos al final de su vida útil serán eliminados sin poner en peligro el medio ambiente.

(15) Debería establecerse un certificado de destrucción, que se utilizará como condición para dar de baja del registro de matriculación a los vehículos al final de su vida útil. Los Estados miembros que no tienen sistema de baja del registro deberían establecer un sistema por el cual se notifique a la autoridad competente el certificado de destrucción cuando se entregue un vehículo al final de su vida útil a una instalación de tratamiento.

(16) El funcionamiento de las empresas de recogida y tratamiento debería autorizarse únicamente cuando éstas hayan recibido el permiso correspondiente o, si en lugar de permiso se lleva un registro, cuando se hayan satisfecho ciertas condiciones específicas.

(17) Debería fomentarse la capacidad de reciclaje y valorización de los vehículos.

(18) Es importante establecer requisitos para las operaciones de almacenamiento y tratamiento a fin de prevenir los efectos negativos de las mismas sobre el medio ambiente y evitar que se produzcan distorsiones del mercado y de la competencia.

(19) Para conseguir resultados a corto plazo y proporcionar a las empresas, consumidores y poderes públicos la necesaria perspectiva a largo plazo, deben establecerse objetivos cuantificados sobre los índices de reutilización, reciclado y valorización que deben cumplir los operadores económicos.

(20) Los fabricantes deberían velar por que el diseño y fabricación de los vehículos permitan la consecución de los objetivos cuantificados de reutilización, reciclado y valorización. Para ello la Comisión fomentará la elaboración de normas europeas y adoptará las medidas necesarias para modificar la normativa europea pertinente sobre homologación de vehículos.

(21) Los Estados miembros deberían velar por que, al aplicar la disposiciones de la presente Directiva, se salvaguarde la competencia, en particular en cuanto al acceso de las pequeñas y medianas empresas al mercado de recogida, desmontaje, tratamiento y reciclado.

(22) Con objeto de facilitar el desmontaje y reciclado de los vehículos al final de su vida útil, los fabricantes de vehículos deberían proporcionar manuales de desguace a las instalaciones de tratamiento.

(23) Los fabricantes de vehículos y los productores de materiales deberían utilizar normas para la codificación de componentes y materiales que deberá establecer la Comisión asistida por el comité competente. En la preparación de dichas normas, la Comisión deberá tomar en consideración, en su caso, el trabajo que están realizando en este terreno los organismos internacionales competentes.

(24) Para controlar la aplicación de los objetivos de la presente Directiva es necesario disponer de información sobre los vehículos al final de su vida útil en toda la Comunidad.

(25) Los consumidores deben estar debidamente informados para poder adaptar su comportamiento y actitud. A tal fin, corresponde a los operadores económicos proporcionar información.

(26) Se debe permitir a los Estados miembros decidir la aplicación de ciertas disposiciones mediante acuerdos con el sector económico interesado, siempre que se cumplan determinados requisitos.

(27) La Comisión debe garantizar, con arreglo al correspondiente procedimiento de comité, la adaptación al progreso científico y técnico de los requisitos aplicables a las instalaciones de tratamiento y al uso de sustancias peligrosas, así como la adopción de normas mínimas para el certificado de destrucción, los formatos de la base de datos y la aplicación de las medidas necesarias para vigilar el cumplimiento de los objetivos cuantificados,

HAN ADOPTADO LA PRESENTE DIRECTIVA:

Artículo 1

Objetivos

La presente Directiva establece medidas destinadas, con carácter prioritario, a la prevención de los residuos procedentes de vehículos y, adicionalmente, a la reutilización, reciclado y otras formas de valorización de los vehículos al final de su vida útil y sus componentes, para así reducir la eliminación de residuos y mejorar la eficacia en la protección medioambiental de todos los operadores 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.

Artículo 2

Definiciones

A los efectos de la presente Directiva, se entenderá por:

1) «vehículo»: todo vehículo clasificado en las categorías M1 o N1 definidas en el anexo II.A de la Directiva 70/156/CEE, así como los vehículos de motor de tres ruedas, según la definición recogida en la Directiva 92/61/CEE, pero con exclusión de los triciclos de motor;

2) «vehículo al final de su vida útil»: todo vehículo que constituya un residuo en el sentido de la letra a) del artículo 1 de la Directiva 75/442/CEE;

3) «productor»: el fabricante del vehículo o el importador profesional del vehículo en un Estado miembro;

4) «prevención»: las medidas destinadas a reducir la cantidad y la peligrosidad para el medio ambiente de los vehículos al final de su vida útil, sus materiales y sustancias;

5) «tratamiento»: toda actividad posterior a la entrega del vehículo al final de su vida útil a una instalación de descontaminación, desmontaje, cizallamiento, fragmentación, valorización o preparación para la eliminación de los residuos de fragmentación, así como cualquier otra operación efectuada para la valorización o eliminación del vehículo y sus componentes;

6) «reutilización»: toda operación por la que los componentes de los vehículos al final de su vida útil se utilizan para el mismo fin para el que fueron concebidos;

7) «reciclado»: el reprocesamiento, dentro de un proceso de fabricación, de los materiales de desecho con objeto de utilizarlos para los mismos fines a los que se destinaban originalmente o para otros fines a excepción de la valorización energética; por «valorización energética» se entenderá el uso de residuos combustibles para generar energía mediante incineración directa con o sin otros residuos, pero con valorización del calor;

8) «valorización»: toda operación aplicable enumerada en el anexo II.B de la Directiva 75/442/CEE;

9) «eliminación»: toda operación aplicable enumerada en el anexo II.A de la Directiva 75/442/CEE;

10) «operadores económicos»: los productores, distribuidores, entidades aseguradoras de vehículos de motor, empresas de recogida, desmontaje, fragmentación, recuperación, valorización y las demás empresas de tratamiento de vehículos al final de su vida útil o de sus componentes y materiales;

11) «sustancia peligrosa»: toda sustancia considerada peligrosa según la Directiva 67/548/CEE;

12) «fragmentador»: el dispositivo utilizado para el troceado o fragmentación de los vehículos al final de su vida útil, y para obtener chatarra directamente reutilizable.

Artículo 3

Ámbito de aplicación

1. La presente Directiva se aplicará a los vehículos en general y a los vehículos al final de su vida útil, así como a sus componentes y materiales.

2. La Directiva se aplicará sin perjuicio de la legislación comunitaria en vigor o de la legislación nacional correspondiente, en particular en cuanto a normas de seguridad, emisiones a la atmósfera, limitación de ruidos y protección del suelo y el agua.

3. En el caso de los productores que sólo fabriquen o importen vehículos que estén exentos de la Directiva 70/156/CEE, en virtud de la letra a) del apartado 2 del artículo 8 de dicha Directiva, los Estados miembros podrán eximir a los citados productores y a sus vehículos de las disposiciones del apartado 4 del artículo 7 y de los artículos 8 y 9 de la presente Directiva.

4. En el caso de los vehículos de tres ruedas sólo se aplicarán los apartados 1 y 2 del artículo 5 y el artículo 6 de la presente Directiva.

Artículo 4

Prevención

1. A fin de fomentar la prevención de residuos, los Estados miembros propiciarán, en especial, que:

a) los fabricantes de vehículos, en colaboración con los fabricantes de materiales y equipamientos, limiten la utilización

de sustancias peligrosas y las reduzcan en la medida de lo posible desde la fase de concepción del vehículo en adelante, especialmente para prevenir su emisión al medio ambiente, facilitar su reciclado y evitar la necesidad de eliminar residuos peligrosos;

b) en el diseño y la producción de vehículos nuevos se tenga plenamente en cuenta y se facilite el desmontaje, la reutilización y la valorización, especialmente por reciclado, de los vehículos al final de su vida útil, así como de sus componentes y materiales;

c) los fabricantes de vehículos, en colaboración con los fabricantes de materiales y equipamientos, integren una proporción cada vez mayor de materiales reciclados en los vehículos y en otros productos, con el fin de desarrollar el mercado de materiales reciclados.

2. a) Los Estados miembros velarán por que los materiales y componentes de los vehículos que salgan al mercado transcurridos […] (*) no contengan plomo, mercurio, cadmio ni cromo hexavalente excepto en los casos que se enumeran en la lista del anexo II con arreglo a las condiciones que se especifican en el mismo.

b) De conformidad con el procedimiento establecido en el artículo 11, la Comisión, de forma periódica, modificará el anexo II, con arreglo al progreso científico y técnico, con objeto de:

i) si ha lugar, fijar los valores de concentración máximos de las sustancias citadas en la letra a) que sean tolerados en materiales y componentes específicos;

ii) excluir determinados materiales y componentes de vehículos del cumplimiento de lo dispuesto en la letra a) cuando el uso de las citadas sustancias sea inevitable;

iii) suprimir materiales y componentes de vehículos del anexo II si se puede evitar el uso de las sustancias en cuestión;

iv) designar, en relación con los incisos i) y ii), aquellos materiales y componentes de vehículos que podrán ser retirados antes de ser sometidos a otro tratamiento; deberán ir etiquetados o ser identificables por otros medios adecuados.

c) La Comisión modificará por primera vez el anexo II no más tarde del […] (**). En ningún caso se suprimirá exención alguna de las enumeradas en el anexo antes del 1 de enero de 2003.

(*) Dieciocho meses después de la entrada en vigor de la presente Directiva.

(**) Doce meses después de la entrada en vigor de la presente Directiva.

Artículo 5

Recogida

1. Los Estados miembros adoptarán las medidas necesarias para:

— garantizar que los operadores económicos establezcan sistemas de recogida de los vehículos al final de su vida útil,

— garantizar la debida disponibilidad de instalaciones de recogida dentro de su territorio.

2. Los Estados miembros adoptarán asimismo las medidas necesarias para garantizar que todos los vehículos al final de su vida útil se transfieran a instalaciones de tratamiento autorizadas.

3. Los Estados miembros establecerán un sistemas por el cual sea necesario presentar un certificado de destrucción para dar de baja del registro de matriculación al vehículo al final de su vida útil. El usuario o propietario recibirá dicho certificado cuando el vehículo al final de su vida útil se transfiera a una instalación de tratamiento. Podrán expedir certificados de destrucción las instalaciones de tratamiento que dispongan de la autorización prevista en el artículo 6. Los Estados miembros podrán facultar a los productores, concesionarios y recogedores por delegación de una instalación de tratamiento autorizada para que expidan certficados de destrucción, siempre que garanticen que el vehículo al final de su vida útil es transferido a una instalación de tratamiento autorizada.

El hecho de expedir certificados de destrucción no autorizará a las instalaciones de tratamiento ni a los concesionarios o empresas de recogida que actúen por delegación de una instalación de tratamiento autorizada a exigir ningún reembolso excepto en casos en que así lo hayan dispuesto explícitamente los Estados miembros.

Los Estados miembros que no tengan un sistema para dar de baja del registro al vehículo en el momento de la entrada en vigor de la presente Directiva establecerán un sistema un virtud del cual se notificará a la autoridad competente un certificado de destrucción cuando se transfiera el vehículo al final de su vida útil a una instalación de tratamiento y, en lo restante, se ajustarán al presente apartado. Los Estados miembros que se acojan a la presente disposición informarán a la Comisión de sus motivos para hacerlo.

4. Los Estados miembros adoptarán las medidas necesarias para garantizar que la entrega del vehículo a una instalación autorizada de tratamiento con arreglo al apartado 3 se produzca sin coste alguno para el último usuario o propietario por carecer el vehículo de valor de mercado o tener un valor de mercado negativo.

Los Estados miembros adoptarán las medidas necesarias para garantizar que los productores corran con la totalidad o con una parte significativa de los costes de aplicación de esta medida y vuelvan a hacerse cargo de los vehículos al final de su vida útil en idénticas condiciones que las referidas en el párrafo primero.

Los Estados miembros podrán prever que la entrega de vehículos al final de su vida útil no esté totalmente libre de gastos cuando dichos vehículos no contengan los componentes esenciales de un vehículo, en particular el motor y la carrocería, o contengan residuos que hayan sido añadidos a los mismos.

La Comisión controlará de forma periódica la aplicación del párrafo primero para garantizar que no dé lugar a distorsiones del mercado y, si fuera necesario, propondrá al Parlamento Europeo y al Consejo la oportuna modificación.

5. Los Estados miembros adoptarán las medidas necesarias para garantizar que las autoridades competentes reconozcan y acepten recíprocamente los certificados de destrucción expedidos por los demás Estados miembros con arreglo al apartado 3. Para ello, la Comisión establecerá, en un plazo máximo de […] (*), los requisitos mínimos del certificado de destrucción.

Artículo 6

Tratamiento

1. Los Estados miembros adoptarán las medidas necesarias para garantizar que todos los vehículos al final de su vida útil sean almacenados (incluso temporalmente) y tratados con arreglo a los requisitos generales establecidos en el artículo 4 de la Directiva 75/442/CEE y de conformidad con los requisitos técnicos mínimos enunciados en el anexo I de la presente Directiva, sin perjuicio de lo dispuesto en la normativa nacional relativa a la salud y al medio ambiente.

2. Los Estados miembros adoptarán las medidas necesarias para garantizar que todo establecimiento o empresa que lleve a cabo operaciones de tratamiento obtenga la autorización o esté registrado ante las autoridades competentes, de conformidad con los artículos 9, 10 y 11 de la Directiva 75/442/CEE.

La dispensa de la exigencia de autorización a que se refiere la letra b) del apartado 1 del artículo 11 de dicha Directiva podrá aplicarse a operaciones de valorización de los residuos de vehículos al final de su vida útil una vez que hayan sido tratados con arreglo al apartado 3 del anexo I de la presente Directiva, siempre que, con anterioridad al registro de un vehículo, las autoridades competentes procedan a inspeccionarlo. En dicha inspección se verificará:

a) el tipo y la cantidad de residuos que han de tratarse;

b) los requisitos técnicos generales que hay que cumplir;

c) las precauciones de seguridad que deben tomarse,

para alcanzar los objetivos a que se refiere el artículo 4 de la Directiva 75/442/CEE. Dicha inspección se realizará una vez al año. Los Estados miembros que se acojan a la dispensa remitirán a la Comisión los resultados de la inspección.

3. Los Estados miembros adoptarán las medidas necesarias para garantizar que todo establecimiento o empresa que lleve a cabo operaciones de tratamiento cumpla, como mínimo, los requisitos siguientes, de conformidad con el anexo I:

a) los vehículos al final de su vida útil serán despojados de sus componentes y materiales o se adoptarán medidas equivalentes, antes de someterlos a cualquier otro tratamiento, con el fin de reducir los efectos negativos sobre el medio ambiente. Los componentes o materiales etiquetados o identificados de otro modo, en cumplimiento del apartado 2 del artículo 4, serán retirados antes de proceder a su tratamiento;

b) los materiales y componentes peligrosos se retirarán y separarán de manera selectiva con el fin de no contaminar los residuos de la fragmentación de los vehículos al final de su vida útil;

c) las operaciones de retirada de componentes y materiales y almacenamiento se efectuarán de tal forma que se garantice la aptitud de los componentes del vehículo para que puedan ser reutilizados y valorizados y, en particular, los que pueden ser reciclados.

Las operaciones de tratamiento para la descontaminación de los vehículos al final de su vida útil a que se refiere el apartado 3 del anexo I se llevarán a cabo cuanto antes.

4. Los Estados miembros tomarán las medidas necesarias para garantizar que la autorización o registro a que se refiere el apartado 2 incorpora todas las condiciones necesarias para cumplir los requisitos de los apartados 1, 2 y 3.

5. Los Estados miembros podrán fomentar que los establecimientos o empresas que lleven a cabo operaciones de tratamiento establezcan sistemas certificados de gestión del medio ambiente.

Artículo 7

Reutilización y valorización

1. Los Estados miembros adoptarán las medidas necesarias para fomentar la reutilización de los componentes reutilizables y la valorización de los componentes que no sean reutilizables, así como para que se conceda prioridad al reciclado cuando ello sea viable desde el punto de vista medioambiental, sin perjuicio de las exigencias de seguridad.

2. Los Estados miembros adoptarán las medidas necesarias para garantizar que los operadores económicos cumplan los objetivos siguientes:

(*) Doce meses después de la entrada en vigor de la presente Directiva.

a) antes del 1 de enero de 2006, con respecto a todos los vehículos al final de su vida útil, se aumentará la reutilización hasta un mínimo del 85% del peso medio por vehículo y año. Dentro del mismo plazo se aumentará la reutilización y reciclado hasta un mínimo del 80% del peso medio por vehículo y año.

Con respecto a los vehículos producidos antes del 1 de enero de 1980, los Estados miembros podrán establecer objetivos más bajos, pero no inferiores al 75% para la reutilización y la valorización y no inferiores al 70% para la reutilización y el reciclado. Los Estados miembros que se acojan a la presente disposición informarán a la Comisión y a los demás Estados miembros de sus motivos para hacerlo;

b) antes del 1 de enero de 2015, con respecto a todos los vehículos al final de su vida útil, se aumentará la reutilización y la valorización hasta un mínimo del 95% del peso medio por vehículo y año. En este mismo plazo, se aumentará la reutilización y reciclado hasta un mínimo del 85% del peso medio por vehículo y año.

A más tardar el 31 de diciembre de 2005, el Parlamento Europeo y el Consejo reexaminarán los objetivos a que se refiere la letra b), basándose en un informe de la Comisión que irá acompañado de una propuesta. En dicho informe, la Comisión tendrá en cuenta la evolución de la composición del material de los vehículos así como cualesquiera otros aspectos pertinentes relativos a los mismos.

De conformidad con el procedimiento previsto en el artículo 11, la Comisión establecerá las normas de desarrollo necesarias para controlar el cumplimiento, por parte de los Estados miembros, de los objetivos fijados en el presente apartado. Al efectuar dicho control, la Comisión tendrá en cuenta todos los factores pertinentes, entre otros la disponibilidad de datos y el resultado de las exportaciones e importaciones de vehículos al final de su vida útil. La Comisión adoptará esta medida en un plazo máximo de […] (*).

3. A propuesta de la Comisión, el Parlamento Europeo y el Consejo fijarán objetivos de reutilización y valorización, así como de reutilización y reciclado para los años posteriores a 2015.

4. Con objeto de preparar una modificación de la Directiva 70/156/CEE, la Comisión fomentará la elaboración de normas europeas relativas a la aptitud para el desmontaje, valorización y reciclado de los vehículos. Una vez que las normas se hayan acordado, pero en ningún caso después de finales de 2001, el Parlamento Europeo y el Consejo, basándose en una propuesta de la Comisión, modificarán la Directiva 70/156/CEE de forma que los vehículos homologados con arreglo a la misma que salgan al mercado después de los tres años siguientes a la modificación de la Directiva 70/156/CEE sean reutilizables en un mínimo del 85% del peso de cada vehículo y reutilizables o valorizables en un mínimo del 95% del peso de cada vehículo.

(*) Veinticuatro meses después de la entrada en vigor de la presente Directiva.

Artículo 8

Normas de codificación y manuales de desguace

1. Los Estados miembros adoptarán las medidas necesarias para garantizar que los productores, juntamente con los fabricantes de materiales y equipamientos, utilicen normas de codificación de componentes y materiales, en especial para facilitar la identificación de aquellos componentes y materiales que sean adecuados para su reutilización o valorización.

2. No más tarde del […] (**) la Comisión, de conformidad con el procedimiento establecido en el artículo 11, establecerá las normas a que se refiere el apartado 1 del presente artículo. Al establecer dichas normas, la Comisión tendrá en cuenta la labor que está desarrollándose en este ámbito en los foros internacionales pertinentes y, cuando proceda, colaborará en dicha labor.

3. Los Estados miembros adoptarán las medidas necesarias para garantizar que los productores facilitan manuales de desmontaje para cada nuevo tipo de vehículo que salga al mercado en el plazo de seis meses a partir de la fecha de puesta en el mercado del vehículo. En la medida en que sea necesario para que las instalaciones de tratamiento puedan cumplir la presente Directiva, dichos manuales identificarán los distintos componentes y materiales de los vehículos y la localización de cualquier sustancia peligrosa en ellos, en particular para lograr los objetivos establecidos en el artículo 7.

Artículo 9

Informes y datos

1. Cada tres años, los Estados miembros remitirán a la Comisión información sobre la aplicación de la presente Directiva. El informe se preparará basándose en un cuestionario o esquema elaborado por la Comisión con arreglo al procedimiento establecido en el artículo 6 de la Directiva 91/692/CEE del Consejo [1], a fin de crear bases de datos sobre los vehículos al final de su vida útil y su tratamiento. El cuestionario o esquema se enviará a los Estados miembros seis meses antes del comienzo del período que abarque el informe. El informe se remitirá a la Comisión en el plazo de nueve meses a partir del fin del período de tres años que abarque.

El primer informe abarcará un período de tres años desde […] (***).

La Comisión publicará un informe sobre la aplicación de la presente Directiva en un plazo de nueve meses a partir de la recepción de los informes de los Estados miembros.

(**) Doce meses después de la entrada en vigor de la presente Directiva.

(***) Dieciocho meses después de la entrada en vigor de la presente Directiva.

[1] DO L 377 de 31.12.1991, p. 48.

2. Los Estados miembros exigirán a los operadores económicos afectados que publiquen información sobre:

— el diseño de los vehículos y de sus componentes con vistas a su aptitud para la valorización y el reciclado,

— el tratamiento correcto, por lo que respecta al medio ambiente, de los vehículos al final de su vida útil, en particular sobre la forma de retirar los líquidos y de desmontar los componentes,

— el desarrollo y optimización de las formas de reutilizar, reciclar y valorizar los vehículos al final de su vida útil y sus componentes,

— los avances logrados en cuanto a la valorización y el reciclado para reducir los residuos que hay que eliminar y en cuanto al aumento de las tasas de valorización y reciclado.

El productor deberá poner esta información a disposición de los posibles compradores de vehículos. Dicha información se recogerá en el material publicitario que se utilice en la comercialización del nuevo vehículo.

Artículo 10

Aplicación

1. Los Estados miembros pondrán en vigor las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas necesarias para dar cumplimiento a la presente Directiva el […] (*). Informarán inmediatamente de ello a la Comisión.

Cuando los Estados miembros adopten dichas disposiciones, éstas incluirán una referencia a la presente Directiva o irán acompañadas de dicha referencia en su publicación oficial. Los Estados miembros establecerán las modalidades de la mencionada referencia.

2. Los Estados miembros comunicarán a la Comisión el texto de las principales disposiciones de Derecho interno adoptadas en el ámbito regulado por la presente Directiva.

3. Siempre que se consigan los objetivos exigidos por la presente Directiva, los Estados miembros podrán incorporar a sus legislaciones nacionales respectivas las disposiciones establecidas en el apartado 1 del artículo 4, apartado 1 del artículo 5, apartado 1 del artículo 7, apartados 1 y 3 del artículo 8 y apartado 2 del artículo 9, y podrán precisar las normas de desarrollo del apartado 4 del artículo 5, mediante acuerdos entre las autoridades competentes y los sectores económicos interesados. Dichos acuerdos reunirán los requisitos siguientes:

a) los acuerdos tendrán fuerza ejecutiva;

b) los acuerdos deberán especificar objetivos con sus plazos correspondientes;

c) los acuerdos serán publicados en el diario oficial nacional o en un documento oficial igualmente accesible al público y se transmitirán a la Comisión;

d) los resultados obtenidos en virtud de un acuerdo serán controlados periódicamente, se informará de ellos a las autoridades competentes y a la Comisión y se pondrán a disposición del público en las condiciones recogidas en el acuerdo;

e) las autoridades competentes adoptarán medidas para que se examinen los progresos realizados en virtud del acuerdo;

f) en caso de incumplimiento del acuerdo, los Estados miembros aplicarán mediante medidas legislativas, reglamentarias o administrativas las disposiciones pertinentes de la presente Directiva.

Artículo 11

Procedimiento de Comité

La Comisión, asistida por el Comité creado en virtud del artículo 18 de la Directiva 75/442/CEE y con arreglo al procedimiento en él establecido, adoptará:

a) las modificaciones necesarias para adaptar los anexos de la presente Directiva al progreso científico y técnico;

b) los requisitos mínimos del certificado de destrucción a que se refiere el apartado 5 del artículo 5;

c) los modelos relativos al sistema de bases de datos previsto en el artículo 9;

d) las normas de desarrollo a que se refiere el último párrafo del apartado 2 del artículo 7.

Artículo 12

Entrada en vigor

1. La presente Directiva entrará en vigor el día de su publicación en el *Diario Oficial de las Comunidades Europeas*.

(*) Dieciocho meses después de la entrada en vigor de la presente Directiva.

2. El apartado 4 del artículo 5 será aplicable:

— a partir del 1 de enero de 2001 para los vehículos que salgan al mercado a partir de esa fecha,

— a partir del 1 de enero de 2006 para los vehículos que salgan al mercado antes de la fecha mencionada en el primer guión.

3. En el punto 11 del anexo II, se aplicará un valor máximo de 5 g por vehículo hasta transcurridos […] (*).

Artículo 13

Destinatarios

Los destinatarios de la presente Directiva serán los Estados miembros.

Hecho en …

Por el Parlamento Europeo	*Por el Consejo*
El Presidente	*El Presidente*

(*) Treinta meses después de la entrada en vigor de la presente Directiva.

ANEXO I

Requisitos técnicos mínimos para el tratamiento con arreglo a los apartados 1 y 3 del artículo 6

1. Almacenes (incluso depósitos temporales) para los vehículos al final de su vida útil antes de su tratamiento:

   — zonas con superficies adecuadas, con solera impermeable, con instalaciones para la recogida de derrames, decantadores y limpiadores-desengrasadores,

   — equipos para el tratamiento de aguas, incluidas las aguas de lluvia, conforme a la reglamentación sanitaria y medioambiental.

2. Lugares de tratamiento:

   — zonas con superficies adecuadas, con solera impermeable, con instalaciones para la recogida de derrames, decantadores y limpiadores-desengrasadores,

   — almacenamiento adecuado para las piezas desmontadas y depósitos impermeables para el almacenamiento de estas piezas que estén contaminadas por aceites,

   — contenedores adecuados para el depósito de baterías (con neutralización del electrolito *in situ* o en otro lugar), filtros y condensadores que contengan bifenilo policlorado (PCB) o trifenilo policlorado (PCT),

   — depósitos adecuados para el almacenamiento por separado de los líquidos de los vehículos al final de su vida útil: combustibles, aceite de motor, aceite de la caja de cambios, aceite de transmisión, aceite hidráulico, líquido refrigerante, anticongelante, líquido de frenos, ácido de baterías, fluido de los aparatos de aire acondicionado y cualquier otro fluido que contengan los vehículos al final de su vida útil,

   — equipos para el tratamiento de aguas, incluidas las aguas de lluvia, conforme a la reglamentación sanitaria y medioambiental,

   — almacenamiento adecuado para neumáticos usados, que permita la prevención de los riesgos de incendio y de los riesgos derivados del exceso de depósitos.

3. Operaciones de tratamiento para la descontaminación de los vehículos al final de su vida útil:

   — retirada de baterías y depósitos de gas licuado,

   — retirada o neutralización de componentes potencialmente explosivos (por ejemplo, *airbags*),

   — retirada, así como recogida y almacenamiento por separado, de combustibles, aceite de motor, aceite de transmisión, aceite de la caja de cambios, aceite hidráulico, líquido refrigerante, anticongelante, líquido de frenos, fluido de los aparatos de aire acondicionado y cualquier otro fluido que contengan los vehículos al final de su vida útil a menos que sea necesario para la reutilización de los componentes de que se trate.

4. Operaciones de tratamiento para fomentar el reciclado:

   — retirada de catalizadores,

   — retirada de los elementos metálicos que contengan cobre, aluminio y magnesio, si estos metales no se han aislado en el proceso de fragmentación,

   — retirada de neumáticos y componentes plásticos de gran tamaño (por ejemplo, parachoques, salpicaderos, depósitos de fluidos, etc.),

   — retirada de vidrio.

5. Las operaciones de almacenamiento se deberán llevar a cabo evitando dañar los componentes que contengan fluidos, o los componentes valorizables y las piezas desmontadas.

ANEXO II

Materiales y componentes exentos de lo dispuesto en la letra a) del apartado 2 del artículo 4

Materiales y componentes	Se etiquetarán o identificarán con arreglo al inciso iv) de la letra b) del apartado 2 del artículo 4
Plomo como elemento de aleación	
1. Acero que contenga hasta un 0,3 % de su peso en plomo	
2. Aluminio que contenga hasta un 0,4 % de su peso en plomo	
3. Elevalunas y llantas que contengan hasta un 4 % de su peso en plomo	x
4. Aleación de cobre que contenga hasta un 4 % de su peso en plomo	
Plomo como metal de los componentes	
5. Baterías	x
6. Revestimiento interior de los depósitos de combustible	x
7. Amortiguadores de vibraciones	x
8. Agentes de vulcanización para mangueras de alta presión o de combustible	
9. Estabilizadores de pinturas de protección	
10. Soldaduras de paneles de circuitos electrónicos y otras aplicaciones	
Cromo hexavalente	
11. Revestimiento antioxidante de numerosos componentes esenciales del vehículo (máximo de 2 g por vehículo)	
Mercurio	
12. Bombillas	x

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS DEL CONSEJO

I. INTRODUCCIÓN

1. La Comisión transmitió al Consejo, el 25 de septiembre de 1997, una propuesta de Directiva del Consejo relativa a los vehículos al final de su vida útil, basada en el apartado 1 del artículo 130 S del Tratado.

2. El Parlamento Europeo y el Comité Económico y Social emitieron sus dictámenes los días 11 de febrero de 1999 y 25 de febrero de 1998, respectivamente. El Comité de las Regiones, consultado por el Consejo el 28 de mayo de 1999, decidió no emitir dictamen.

3. El 30 de abril de 1999, la Comisión transmitió su propuesta modificada al Consejo. Tras la entrada en vigor del Tratado de Amsterdam, el Parlamento Europeo confirmó su dictamen el 6 de mayo de 1999.

4. El 29 de julio de 1999, el Consejo adoptó su Posición común, de acuerdo con el apartado 2 del artículo 251 del Tratado.

II. OBJETIVO

La futura Directiva tiene por finalidad evitar los residuos de vehículos y fomentar la reutilización, el reciclado y otras formas de recuperación de los vehículos al final de su vida útil y de los componentes de estos vehículos, a fin de reducir la cantidad de residuos que han de eliminarse y mejorar la actuación medioambiental de todos los agentes económicos relacionados con los vehículos y, en particular, la actuación de las empresas que participan directamente en el tratamiento de los vehículos al final de su vida útil.

Con este fin, la Directiva contiene medidas tendentes a reducir el uso de sustancias peligrosas en los vehículos y a promover la recogida y el tratamiento de los vehículos al final de su vida útil, de forma ambientalmente racional, mediante la recepción de estos vehículos en instalaciones autorizadas de tratamiento, sin que el hecho de que el vehículo carezca de valor de mercado o lo tenga negativo suponga ningún coste para el último propietario o usuario.

III. ANÁLISIS DE LA POSICIÓN COMÚN

General

El Consejo precisa aún más los requisitos para el uso de sustancias peligrosas, adapta el sistema de entrega gratuita de los vehículos para conseguir una solución más práctica y considera la posibilidad de acuerdos voluntarios para incorporar varias de las disposiciones a la legislación de los Estados miembros.

Artículos

(La Posición común y las enmiendas del Parlamento constituyen el texto de referencia.)

Artículo 1

El Consejo no considera adecuada la referencia del Parlamento Europeo (enmienda 13 del Parlamento) a la dispersión en el medio ambiente de contaminantes procedentes de los vehículos al final de su vida útil, pero destaca la mejora del funcionamiento de todas las empresas del sector en lo relativo al medio ambiente, y no sólo de las empresas de tratamiento.

Artículo 2

El Consejo ha excluido, en el punto 1, de la definición de «vehículo» —y, por tanto, del ámbito de aplicación de la presente Directiva— los vehículos de motor de dos ruedas, por razones económicas y técnicas.

El Consejo no había dispuesto la exclusión de los «vehículos históricos» (véase el artículo 3) (enmiendas 14 y 17 del Parlamento) y, por tanto, no ha incluido la definición de «vehículo antiguo». El Consejo ha considerado que la exención de los vehículos antiguos era innecesaria, por cuanto la Directiva sólo afecta a los vehículos una vez han pasado a ser residuos.

En cuanto a la definición de «reciclado» (punto 7; enmienda 15 del Parlamento), el Consejo ha preferido mantener el planteamiento de la Comisión en la Directiva 94/62/CE sobre embalajes, como también solicitaba el Parlamento Europeo, pero ha suprimido la referencia al reciclado orgánico (que no es pertinente en el contexto de los vehículos).

En cuanto al término «informaciones para el desmontaje» (enmienda 16 del Parlamento), el Consejo la considera innecesaria, puesto que el término no aparece posteriormente ni en los artículos ni en los anexos. El apartado 3 del artículo 8, cuya redacción aclara aún más el Consejo, se juzga suficiente en relación con la información que deben proporcionar los productores en los manuales de desmontaje.

Artículo 3

Respecto a los componentes y materiales de los vehículos, mencionados en el apartado 1 (enmiendas 17 y 18 del Parlamento), el Consejo considera innecesaria la referencia al mantenimiento y las reparaciones, así como a las piezas de recambio no suministradas por el fabricante.

Además, como ya se ha dicho, el Consejo piensa que no está justificado excluir a los «vehículos históricos» del ámbito de aplicación de la Directiva.

Por lo que atañe a los vehículos de motor de tres ruedas, el Consejo ha acordado, por razones prácticas, que solamente se les apliquen los apartados 1 y 2 del artículo 5 y el artículo 6.

Artículo 4

Apartado 2

El Consejo ha dado al texto una solución más detallada y factible que la propuesta por la Comisión y, en algunos aspectos, ha ido más lejos de lo que pedía el Parlamento:

— los materiales y componentes de los vehículos que salgan al mercado dieciocho meses después de la entrada en vigor de la Directiva (y no a partir de 2005) no contendrán las sustancias peligrosas en cuestión; por ello, no se ha incluido referencia a la trituración ni al vertido;

— el nuevo anexo II establece los valores máximos a los que se aplica una exención provisional (y esos valores máximos corresponden ampliamente a la solicitud del Parlamento);

— esas exenciones tendrán que revisarse periódicamente. La primera revisión será antes de lo que pedía el Parlamento, es decir, antes de un año, como máximo (en lugar de dos años) de la entrada en vigor de la Directiva;

— sin embargo, al cromo hexavalente podrá aplicársele un valor máximo más elevado, por razones técnicas, hasta treinta meses después de la entrada en vigor de la presente Directiva.

Artículo 5

Apartado 1

Por razones prácticas y económicas, el Consejo no ha incluido las piezas usadas en la obligación de recoger los vehículos al final de su vida útil.

Apartado 2

El Consejo suprime la fecha de 1 de enero de 2000 para el traslado de los vehículos inútiles, ya que esta obligación sólo puede imponerse cuando sea aplicable la Directiva, es decir, dieciocho meses después de su publicación (apartado 1 del artículo 11).

No se hace referencia a los fabricantes, como hubiera deseado el Parlamento Europeo (enmienda 23), porque el apartado 1 ya dispone claramente que las empresas deben crear sistemas de recogida.

Apartado 3

En cuanto a la expedición de certificados de destrucción por órganos distintos de la instalación de tratamiento, el Consejo ha aprobado un texto cuyas disposiciones considera más claras y factibles.

Se ha suprimido de él la referencia a una baja temporal del registro.

El Consejo estima que la cuestión de las posibles demandas de reembolso y el caso de que haya Estados miembros que no cuenten con un sistema para dar de baja del registro a los vehículos en el momento de la entrada en vigor de la Directiva merecen disposiciones específicas y, por ello, se han añadido los dos últimos párrafos.

Apartado 4

El Consejo ha acordado una solución que establece distinciones más claras:

— la entrega del vehículo a una instalación autorizada de tratamiento no ocasiona al último usuario o propietario gasto alguno derivado de la ausencia de valor o del valor negativo de mercado del vehículo;

— los productores corren con la totalidad o con una parte significativa de los costes de aplicación de esa medida;

— la entrega de vehículos al final de su vida útil no es totalmente gratuita cuando dichos vehículos no contienen los componentes esenciales;

— la aceptación sin cargos de los vehículos al final de su vida útil por parte de los productores se efectuará a partir de las fechas que dispone el artículo 12 (a partir de 2001 para los vehículos nuevos, a partir de 2006 para los que ya estén en el mercado). El Consejo ha llegado a esta solución, tras un debate muy difícil, para tener en cuenta los problemas específicos que se expusieron durante las negociaciones finales.

Artículo 6

Apartado 2 (enmienda 28)

El Consejo ha acordado una solución que permite establecer distinciones más claras al referirse a autorizaciones y registro ante las autoridades competentes; también zanja la cuestión de las dispensas refiriéndose a inspecciones por parte de las autoridades competentes.

Apartado 3 (enmiendas 29, 30 y 31)

El Consejo ha convenido en establecer unas obligaciones mínimas para las empresas de tratamiento, en particular añadiendo, en el anexo I, condiciones para las empresas de tratamiento y condiciones para el fomento del reciclado, respondiendo en gran medida a las solicitudes del Parlamento Europeo.

Artículo 7

Apartado 1 (enmiendas 32 y 33)

El Consejo no ha mantenido la referencia específica a los gases de combustión y al ruido, ni la referencia expresa a la información sobre el almacenamiento y el examen de las piezas. Considera que esta información ya está recogida en el apartado 4 del artículo 8, sobre manuales de desmontaje.

La cuestión de la reutilización de componentes (siempre que no supongan riesgo) no ha sido abordada por el Consejo.

Apartado 2 (enmienda 34)

El Consejo está de acuerdo con los objetivos propuestos por la Comisión y apoyados por el Parlamento Europeo, pero ha preferido las fechas límite que proponía la Comisión a las que defendía el Parlamento.

El Consejo ha incluido una disposición sobre la reconsideración de los objetivos en 2005 como máximo, para tener en cuenta la evolución de la composición material de los vehículos y cualquier otro aspecto medioambiental que sea pertinente en esa fecha.

Además, ha reforzado el texto añadiendo una disposición para controlar el cumplimiento, por parte de los Estados miembros, de los objetivos fijados.

Apartado 4 (enmienda 36)

El Consejo ha preferido distinguir más claramente entre la preparación de la modificación de la Directiva 70/156/CEE, relativa a la homologación, y el desarrollo de normas europeas. Para evitar retrasos a este respecto, ha fijado 2001 como fecha límite para la modificación de la citada Directiva.

Artículo 8 (enmienda 37)

El Consejo ha aceptado en gran medida la propuesta de la Comisión y ha mantenido el concepto de «manuales de desmontaje» (en vez de «información sobre desmontaje»).

Artículo 9 (enmiendas 39 y 40)

El Consejo ha adaptado el texto a los requisitos habituales sobre informes de los Estados miembros y ha ampliado los requisitos de información aplicables a las empresas.

Artículo 10 (enmienda 41)

Apartado 1

El Consejo ha preferido, como de costumbre, establecer un plazo (dieciocho meses) desde la publicación de la Directiva en el Diario Oficial, en vez de fijar una fecha.

Apartado 2 (enmienda 42)

Uno de los mayores cambios respecto de la propuesta de la Comisión se ha hecho en este punto: el Consejo ha estimado, teniendo en cuenta las experiencias nacionales positivas, que debía permitirse a los Estados miembros incorporar a su legislación varias de las disposiciones de la Directiva mediante acuerdos voluntarios.

Al mismo tiempo, ha hecho depender esa posibilidad de varios requisitos y de la clara condición de que se alcancen los resultados que exige la Directiva.

Artículo 12

Para las fechas límite de 2001 y 2006, véanse los comentarios al apartado 4 del artículo 5.

Para las fechas límite relativas al cromo hexavalente, véanse los comentarios al apartado 2 del artículo 4.

Nuevo anexo I

Véanse los comentarios al artículo 6.

Nuevo anexo II

Véanse los comentarios al apartado 2 del artículo 4.

El Consejo ha adoptado el preámbulo al texto acordado de los artículos, teniendo en cuenta los Acuerdos interinstitucionales sobre la calidad de la redacción de la legislación comunitaria (punto 10).