Este documento es un instrumento de documentación y no compromete la responsabilidad de las instituciones

►**B** **DIRECTIVA 2000/53/CE DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO**

de 18 de septiembre de 2000

relativa a los vehículos al final de su vida útil

(DO L 269 de 21.10.2000, p. 34)

Modificada por:

		Diario Oficial		
		n°	página	fecha
►**M1**	Decisión 2002/525/CE de la Comisión de 27 de junio de 2002	L 170	81	29.6.2002
►**M2**	Decisión 2005/63/CE de la Comisión de 24 de enero de 2005	L 25	73	28.1.2005
►**M3**	Decisión 2005/438/CE de la Comisión de 10 de junio de 2005	L 152	19	15.6.2005
►**M4**	Decisión 2005/673/CE del Consejo de 20 de septiembre de 2005	L 254	69	30.9.2005
►**M5**	Directiva 2008/33/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 11 de marzo de 2008	L 81	62	20.3.2008

▼B

DIRECTIVA 2000/53/CE DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

de 18 de septiembre de 2000

relativa a los vehículos al final de su vida útil

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]),

Previa consulta al Comité de las Regiones,

De conformidad con el procedimiento establecido en al artículo 251 del Tratado, a la vista del texto conjunto aprobado por el Comité de conciliación el 23 de mayo de 2000 ([3]),

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 marco de ámbito 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 los objetivos 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, debe evitarse en la medida de lo posible la generación de residuos.

(5) 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 deben arbitrar medidas para que los operadores económicos establezcan sistemas de recogida, tratamiento y valorización de vehículos al final de su vida útil.

([1]) DO C 337 de 7.11.1997, p. 3, yDO C 156 de 3.6.1999, p. 5.
([2]) DO C 129 de 27.4.1998, p. 44.
([3]) 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 (DO C 317 de 4.11.1999, p. 19) y Decisión del Parlamento Europeo de 3 de febrero de 2000 (no publicada aún en el Diario Oficial). Decisión del Consejo de 20 de julio de 2000 y Decisión del Parlamento Europeo de 7 de septiembre de 2000.

▼B

(7) Los Estados miembros deben velar por que el último usuario y/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 deben garantizar que los productores correrán con la totalidad o con una parte significativa de los costes inherentes a la aplicación de esta medida. No debe impedirse el normal funcionamiento de las fuerzas del mercado.

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

(9) Para comprender la presente Directiva debe tenerse en cuenta que ha incorporado, allí donde procede, la terminología utilizada en 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 ([1]), 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 ([2]), y la Directiva 75/442/CEE del Consejo, de 15 de julio de 1975, relativa a los residuos ([3]).

(10) Los vehículos de época, es decir, los vehículos históricos o los vehículos con valor de colección o destinados a museos, conservados de forma adecuada y respetuosa para el medio ambiente, bien en estado de funcionamiento, bien desmontados en piezas, no están comprendidos en la definición de residuo en el sentido de la Directiva 75/442/CEE, por lo que no están contemplados por la presente Directiva.

(11) Es importante que se apliquen medidas preventivas desde la fase de concepción del vehículo en adelante, que consistan, en particular en la disminución y la limitación 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, debe prohibirse el uso de plomo, mercurio, cadmio y cromo hexavalente. Dichos metales pesados sólo deben usarse para determinadas aplicaciones según una lista que se revisará periódicamente. Ello contribuirá a evitar que determinados materiales y componentes pasen a ser residuos de la fragmentación o que se incineren o depositen en vertederos.

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

(13) 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.

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

([1]) DO 196 de 16.8.1967, p. 1; Directiva cuya última modificación la constituye la Directiva 98/98/CE de la Comisión (DO L 355 de 30.12.1998, p. 1).

([2]) 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 16.1.1999, p. 25).

([3]) 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).

▼B

(15) 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.

(16) Debe 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 deben 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.

(17) La presente Directiva no impide que los Estados miembros concedan, si ha lugar, bajas temporales de vehículos.

(18) El funcionamiento de las empresas de recogida y tratamiento debe 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.

(19) Debe fomentarse la capacidad de reciclaje y valorización de los vehículos.

(20) 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.

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

(22) Los productores deben 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.

(23) Los Estados miembros deben velar por que, al aplicar las 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.

(24) Con objeto de facilitar el desmontaje y la valorización, y en particular el reciclado de los vehículos al final de su vida útil, los fabricantes de vehículos deben proporcionar a las instalaciones de tratamiento autorizadas toda la información necesaria para el desmontaje, en particular de las materias peligrosas.

(25) Debe promoverse, siempre que sea necesario, la elaboración de normas europeas. Los productores de vehículos y de materiales deben utilizar normas para la codificación de componentes y materiales que deberá establecer la Comisión asistida por el Comité competente. En la elaboración de dichas normas, la Comisión debe tomar en consideración, en su caso, el trabajo que están realizando en este terreno los organismos internacionales competentes.

(26) 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.

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

▼B

(28) Los Estados miembros pueden decidir la aplicación de ciertas disposiciones mediante acuerdos con el sector económico interesado, siempre que se cumplan determinados requisitos.

(29) 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.

(30) Las medidas necesarias para la ejecución de la presente Directiva serán aprobadas con arreglo a la Decisión 1999/468/CE del Consejo, de 28 de junio de 1999, por la que se establecen los procedimientos para el ejercicio de las competencias de ejecución atribuidas a la Comisión ([1]).

(31) Los Estados miembros podrán aplicar las disposiciones de la presente Directiva con antelación a la fecha establecida en la misma siempre y cuando tales medidas sean compatibles con el Tratado.

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 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.

Artículo 2

Definiciones

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

1) «vehículo»: todo vehículo clasificado en las categorías M_1 o N_1 definidas en la parte A del anexo II 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 constituye un residuo según el sentido de la letra a) del artículo 1 de la Directiva 75/442/CEE;

3) «productor»: el fabricante o el importador profesional de un 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 la fragmentación, así como

([1]) DO L 184 de 17.7.1999, p. 23.

▼B

cualquier otra operación efectuada para la valorización y/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 la parte B del anexo II de la Directiva 75/442/CEE;

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

10) «operadores económicos»: los productores, distribuidores, entidades aseguradoras de vehículos de motor, empresas de recogida, desmontaje, fragmentación, valorización, reciclaje 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;

13) «información para el desmontaje»: toda información necesaria para el tratamiento, adecuado y respetuoso con el medio ambiente, de un vehículo al final de su vida útil. Dicha información será proporcionada a las instalaciones de tratamiento con autorización oficial por los productores de vehículos y de componentes, en forma de manuales o por medios electrónicos (por ejemplo, CD-Rom o servicios en red electrónica).

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, sin perjuicio del tercer párrafo del apartado 4 del artículo 5 e independientemente de si, durante su vida útil, el vehículo ha sido mantenido o reparado o si está equipado con componentes suministrados por el productor o con otros cuya instalación como piezas de recambio o accesorios son conformes a las disposiciones comunitarias y nacionales aplicables.

2. La presente Directiva se aplicará sin perjuicio de la legislación comunitaria en vigor o de la legislación nacional correspondiente, en particular la relativa 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. Los vehículos para usos especiales, definidos en el segundo guión de la letra a) del apartado 1 del artículo 4 de la Directiva 70/156/CEE,

▼B

estarán excluidos de las disposiciones del artículo 7 de la presente Directiva.

5. 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 en los vehículos 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 el 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 después del 1 de julio de 2003 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) ►M5 Se modificará de forma periódica 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 pueden ser tolerados en materiales y componentes específicos de los vehículos,

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.

▼M5

Las medidas a que se hace referencia en los incisos i) a iv), destinadas a modificar elementos no esenciales de la presente Directiva, se adoptarán con arreglo al procedimiento de reglamentación con control contemplado en el artículo 11, apartado 3.

▼B

c) La Comisión modificará por primera vez el anexo II no después del 21 de octubre de 2001. En ningún caso se suprimirá exención alguna de las enumeradas en el anexo antes del 1 de enero de 2003.

▼B

Artículo 5

Recogida

1. Los Estados miembros adoptarán las medidas necesarias para:

— garantizar que los operadores económicos establezcan sistemas de 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,

— 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 sistema 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 y/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 que actúen en nombre de una instalación de tratamiento autorizada para que expidan certificados de destrucción, siempre que garanticen que el vehículo al final de su vida útil es transferido a una instalación de tratamiento autorizada, y siempre que estén registradas ante las administraciones públicas.

El hecho de expedir certificados de destrucción no autorizará, a las instalaciones de tratamiento ni a los concesionarios o empresas de recogida que actúen en nombre 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 en virtud del cual se comunicará a la autoridad competente mediante 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 y/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/o 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 el Consejo la oportuna modificación.

▼M5

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, se fijarán los requisitos mínimos del certificado de destrucción. Esa medida, destinada a modificar elementos no esenciales de la presente Directiva completándola, se adoptará con arreglo al procedimiento de reglamentación con control contemplado en el artículo 11, apartado 3.

▼B

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) a los vehículos al final de su vida útil se les retirarán 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, según el 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 el 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, para que puedan ser reciclados.

▼B

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

4. Los Estados miembros tomarán las medidas necesarias para garantizar que la autorización o el 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 fomentarán que los establecimientos o empresas que lleven a cabo operaciones de tratamiento establezcan sistemas certificados de gestión del medio ambiente.

▼M5

6. Se modificará el anexo I, con arreglo al progreso científico y técnico. Esa medida, cuyo objeto consiste en modificar elementos no esenciales de la presente Directiva, se adoptará con arreglo al procedimiento de reglamentación con control contemplado en el artículo 11, apartado 3.

▼B

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 de los vehículos, así como de las exigencias en materia de medio ambiente, tales como las relativas a las emisiones a la atmósfera y la limitación de ruidos.

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

a) a más tardar el 1 de enero de 2006, con respecto a todos los vehículos al final de su vida útil, se aumentará la reutilización y valorización 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) a más tardar el 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.

▼M5

Se establecerán las normas de desarrollo necesarias para controlar el cumplimiento por los Estados miembros de los objetivos fijados en el párrafo primero. Al proponer dichas normas, la Comisión tendrá en

▼M5

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. Dichas normas de desarrollo, destinadas a modificar elementos no esenciales de la presente Directiva completándola, se adoptarán con arreglo al procedimiento de reglamentación con control contemplado en el artículo 11, apartado 3.

▼B

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 dicha Directiva que salgan al mercado después de los tres años siguientes a la modificación de la Directiva 70/156/CEE sean reutilizables y/o reciclables en un mínimo del 85 % del peso de cada vehículo y reutilizables y/o valorizables en un mínimo del 95 % del peso de cada vehículo.

5. Al proponer la modificación de la Directiva 70/156/CEE en lo que se refiere a la aptitud para el desmontaje, la valorización y el reciclado de los vehículos, la Comisión tendrá en cuenta, en su caso, la necesidad de garantizar que la reutilización de componentes no entraña riesgos para la seguridad ni el medio ambiente.

Artículo 8

Normas de codificación e información de desmontaje

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.

▼M5

2. Se establecerán las normas a que se refiere el apartado 1. Al proponer 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. Esa medida, destinada a modificar elementos no esenciales de la presente Directiva completándola, se adoptará con arreglo al procedimiento de reglamentación con control contemplado en el artículo 11, apartado 3.

▼B

3. Los Estados miembros adoptarán las medidas necesarias para garantizar que los productores facilitan información de desmontaje para cada nuevo tipo de vehículo que salga al mercado, en el plazo de seis meses a partir de su puesta en el mercado. En la medida en que sea necesario para que las instalaciones de tratamiento puedan cumplir la presente Directiva, dicha información identificará 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.

4. Sin perjuicio de la confidencialidad comercial e industrial, los Estados miembros tomarán las medidas necesarias para garantizar que los fabricantes de componentes utilizados en los vehículos pongan a disposición de las instalaciones de tratamiento autorizadas, en la medida en que así lo soliciten dichas instalaciones, la información adecuada y

▼B

necesaria sobre el desmontaje, almacenamiento y examen de los componentes que puedan ser reutilizados.

Artículo 9

Informes y datos

1. Cada tres años, los Estados miembros remitirán a la Comisión un informe 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 [1], a fin de crear bases de datos sobre los vehículos al final de su vida útil y su tratamiento. El informe contendrá información pertinente sobre los posibles casos de falseamiento de la competencia ocurridos entre o en los Estados miembros, en particular, por posibles modificaciones de las estructuras en el ámbito de la venta de vehículos de motor y de la industria de recogida, desmontaje, fragmentación, valorización y reciclado. 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 el 21 de abril de 2002.

Basándose en la información antes mencionada 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.

▼M5

Los modelos relativos al sistema de bases de datos se adoptarán con arreglo al procedimiento de reglamentación contemplado en el artículo 11, apartado 2.

▼B

2. Los Estados miembros exigirán a los agentes 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 todos los líquidos y de desmontaje,

— 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 los niveles 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 lo dispuesto en la presente Directiva a más tardar el 21 de abril de 2002. Informarán inmediatamente de ello a la Comisión.

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

▼B

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 para introducir la mencionada referencia.

2. Los Estados miembros comunicarán a la Comisión el texto de las disposiciones básicas de Derecho interno que adopten 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, el apartado 1 del artículo 5, el apartado 1 del artículo 7, los apartados 1 y 3 del artículo 8 y el 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 siguientes requisitos:

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 legales, reglamentarias o administrativas las disposiciones pertinentes de la presente Directiva.

▼M5

Artículo 11

Procedimiento de comité

1. La Comisión estará asistida por el Comité creado en virtud del artículo 18 de la Directiva 75/442/CEE.

2. En los casos en que se haga referencia al presente apartado, serán de aplicación los artículos 5 y 7 de la Decisión 1999/468/CE del Consejo, observando lo dispuesto en su artículo 8.

El plazo contemplado en el artículo 5, apartado 6, de la Decisión 1999/468/CE queda fijado en tres meses.

3. En los casos en que se haga referencia al presente apartado, será de aplicación el artículo 5 *bis*, apartados 1 a 4, y el artículo 7 de la Decisión 1999/468/CE, observando lo dispuesto en su artículo 8.

▼B

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*.

2. El apartado 4 del artículo 5 será aplicable:

— a partir del 1 de julio de 2002 para los vehículos que salgan al mercado a partir de esa fecha,

▼B

— a partir del 1 de enero de 2007 para los vehículos que salgan al mercado antes de la fecha mencionada en el primer guión.

3. Los Estados miembros podrán aplicar el apartado 4 del artículo 5 con anterioridad a las fechas establecidas en el apartado 2.

Artículo 13

Destinatarios

Los destinatarios de la presente Directiva serán los Estados miembros.

▼B

ANEXO I

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

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

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

   — almacenamiento adecuado para las piezas de recambio 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 policlorobifenilos (PCB) o policloroterfenilos (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 de un exceso de almacenamiento.

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,

   — retirada, siempre que sea viable, de todos los componentes en los que se haya determinado un contenido en mercurio.

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 van a ser retirados en el proceso de fragmentación,

   — retirada de neumáticos y componentes plásticos de gran tamaño (por ejemplo, parachoques, salpicaderos, depósitos de fluidos, etc.) si estos materiales no van a ser retirados en el proceso de fragmentación de tal modo que puedan reciclarse efectivamente como materiales,

   — retirada de vidrio.

▼B

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

▼M4

ANEXO II

Materiales y componentes exentos de lo dispuesto en el artículo 4, apartado 2, letra a)

Materiales y componentes	Alcance y fecha de vencimiento de la excepción	Se etiquetarán o identificarán con arreglo al artículo 4, apartado 2, letra b), inciso iv)
Plomo como elemento de aleación		
1. Acero para fines de mecanizado y acero galvanizado que contengan hasta un 0,35 % de su peso en plomo		
2. a) Aluminio para fines de mecanizado con un contenido en plomo de hasta el 1,5 % en peso	1 de julio de 2008	
2. b) Aluminio para fines de mecanizado con un contenido en plomo de hasta el 0,4 % en peso		
3. Aleación de cobre que contenga hasta un 4 % de su peso en plomo		
4. Cojinetes y pistones	1 de julio de 2008	
Plomo y compuestos de plomo como metal de los componentes		
5. Baterías		X
6. Amortiguadores de vibraciones		X
7. a) Agentes de vulcanización y estabilizadores para elastómeros en la manipulación de fluidos y aplicaciones del sistema de propulsión que contengan hasta el 0,5 % de su peso en plomo	1 de julio de 2006	
7. b) Agentes aglutinantes para elastómeros en aplicaciones del sistema de propulsión que contengan hasta un 0,5 % de su peso en plomo		
8. Soldaduras de paneles de circuitos electrónicos y otras aplicaciones eléctricas		X [i]
9. Cobre en material de fricción de forros de frenos que contenga más de un 0,4 % de su peso en plomo	1 de julio de 2007	X
10. Asientos de las válvulas	Tipos de motores desarrollados antes del 1 de julio de 2003: 1 de julio de 2007	
11. Componentes eléctricos que contengan plomo en piezas matrices de vidrio o cerámica, excepto el vidrio de faros y bujías de encendido		X [ii]
12. Iniciadores pirotécnicos	Vehículos homologados antes del 1 de julio de 2006 e iniciadores de sustitución para esos vehículos	
Cromo hexavalente		
13. a) Revestimientos antioxidantes	1 de julio de 2007	
13. b) Revestimientos antioxidantes para los pernos y tuercas que se utilizan en el ensamblaje de bastidores	1 de julio de 2008	
14. Refrigeradores de absorción en caravanas		X

▼**M4**

Materiales y componentes	Alcance y fecha de vencimiento de la excepción	Se etiquetarán o identificarán con arreglo al artículo 4, apartado 2, letra b), inciso iv)
Mercurio		
15. Lámparas de descarga e indicadores del salpicadero		X
Cadmio		
16. Pastas de película gruesa	1 de julio de 2006	
17. Baterías para vehículos eléctricos	Después del 31 de diciembre de 2008, la comercialización de baterías de NiCd sólo se autorizará en forma de piezas de recambio para vehículos comercializados antes de esa fecha	X
18. Componentes ópticos de matrices de vidrio utilizadas en sistemas de ayuda al conductor	1 de julio de 2007	X

([i]) Desmontaje obligatorio si, en correlación con la anotación 11, se supera un umbral medio de 60 gramos por vehículo. Para la aplicación de esta cláusula no se tendrán en cuenta los dispositivos electrónicos no instalados por el fabricante en la cadena de producción.

([ii]) Desmontaje obligatorio si, en correlación con la anotación 8, se supera un umbral medio de 60 gramos por vehículo. Para la aplicación de esta cláusula no se tendrán en cuenta los dispositivos electrónicos no instalados por el fabricante en la cadena de producción. (componentes que no sean los piezoeléctricos incluidos en el motor).

Notas:

— Se tolerará un valor de concentración máximo de hasta el 0,1 % en peso y por material homogéneo de plomo, cromo hexavalente y mercurio, y de hasta un 0,01 % en peso por material homogéneo con respecto al cadmio.

— Se autoriza sin limitación la reutilización de piezas de vehículos que ya se comercializaban antes de la fecha de vencimiento de una excepción puesto que en este caso no se aplica el artículo 4, apartado 2, letra a).

►**M3** — Quedarán exentas de las disposiciones del artículo 4, apartado 2, letra a), las piezas de recambio que salgan al mercado después del 1 de julio de 2003 para su uso en vehículos comercializados antes del 1 de julio de 2003 ([1]).

([1]) La presente cláusula no se aplicará a los contrapesos de equilibrado de las ruedas, a las escobillas de carbón para motores eléctricos ni a los forros de freno, puesto que estos componentes son objeto de anotaciones específicas. ◄