

## II

(Actos cuya publicación no es una condición para su aplicabilidad)

## COMISIÓN

## DECISIÓN DE LA COMISIÓN

de 1 de abril de 2005

**por la que se establecen normas de desarrollo para controlar el cumplimiento de los objetivos de reutilización y valorización así como de reutilización y reciclado fijados en la Directiva 2000/53/CE del Parlamento Europeo y del Consejo relativa a los vehículos al final de su vida útil**

[notificada con el número C(2004) 2849]

(Texto pertinente a efectos del EEE)

(2005/293/CE)

LA COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea,

Vista la 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<sup>(1)</sup>, y, en particular, su artículo 7, apartado 2, tercer párrafo,

Considerando lo siguiente:

- (1) De conformidad con la Directiva 2000/53/CE, la Comisión debe establecer las normas de desarrollo necesarias para controlar el cumplimiento, por parte de los Estados miembros, de los objetivos fijados en el artículo 7, apartado 2, primer párrafo, de dicha Directiva. Es suficiente que los Estados miembros demuestren que al menos se cumplen los objetivos exigidos.
- (2) Es necesario armonizar las características y la presentación del cálculo de los objetivos fijados en el artículo 7, apartado 2, primer párrafo, para que los datos producidos por los Estados miembros sean comparables.
- (3) La máxima exactitud de los objetivos sólo puede lograrse si el denominador para el cálculo de los mismos está basado en el número de vehículos al final de su vida útil que ingresan en el sistema de tratamiento de un Estado miembro.

- (4) Al equilibrar los riesgos de las inexactitudes y los esfuerzos administrativos por lograr información precisa, se permite que los Estados miembros apliquen un contenido de metal supuesto para determinar la cantidad de metales procedentes de vehículos al final de su vida útil que se recuperará.
- (5) El peso de cada vehículo debe determinarse a partir de los datos disponibles sobre el mismo, contenidos en un formulario estándar.
- (6) Dado que no se dispone de información fidedigna sobre la cantidad de combustible contenida en los vehículos al final de su vida útil en todos los Estados miembros, el combustible retirado durante el desmontaje no se tendrá en cuenta al calcular los objetivos. El control del cumplimiento de los objetivos requiere la fijación de una media de combustible a nivel de la UE, con objeto de armonizar al máximo los métodos de cálculo y asegurar la comparabilidad de los objetivos nacionales logrados en los Estados miembros.
- (7) Como consecuencia del mercado interior, los Estados miembros pueden exportar a otros países los vehículos al final de su vida útil generados en su territorio para someterlos a otro tratamiento. Para minimizar los problemas de asignación y evitar grandes esfuerzos de control y cálculo, los índices de reciclaje y recuperación de piezas de los vehículos exportados se acreditarán al Estado miembro exportador.
- (8) Son necesarias campañas de fragmentación para determinar los flujos de producción de los dispositivos de fragmentación relacionados con los vehículos al final de su vida útil.

<sup>(1)</sup> DO L 269 de 21.10.2000, p. 34. Directiva cuya última modificación la constituye la Decisión 2005/63/CE de la Comisión (DO L 25 de 28.1.2005, p. 73).

- (9) La Comisión continuará supervisando el cálculo de los objetivos, incluidas la importancia del conjunto de las exportaciones y su influencia en los índices de reciclaje y valorización. Con este fin, los Estados miembros deben transmitir sus datos antes del año 2006. Estos datos se utilizarán únicamente a efectos de supervisión.
- (10) La presente Decisión se aplicará sin perjuicio de lo establecido en el Reglamento (CE) nº 2150/2002 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 25 de noviembre de 2002, relativo a las estadísticas sobre residuos <sup>(1)</sup>.
- (11) Las medidas previstas en la presente Decisión se ajustan al dictamen del Comité establecido en el artículo 18 de la Directiva 75/442/CEE <sup>(2)</sup>.

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

#### Artículo 1

1. Los Estados miembros calcularán los objetivos de reutilización/valorización y reutilización/reciclado establecidos en el artículo 7, apartado 2, primer párrafo, de la Directiva 2000/53/CE a partir de los materiales reutilizados, reciclados y valorizados de las operaciones de descontaminación, desmontaje y (post) fragmentación. Los Estados miembros velarán por que la valoración realmente lograda se tenga en cuenta en cuanto a los materiales objeto de otro tratamiento.

Con este fin, los Estados miembros cumplimentarán los cuadros 1 a 4 incluidos en el anexo a esta Decisión, describiendo adecuadamente los datos utilizados.

2. Al cumplimentar los cuadros 1 a 4 del anexo a esta Decisión, los Estados miembros pueden atribuir, basándose en los datos disponibles, un valor supuesto al porcentaje promedio de metales reutilizados, reciclados y valorizados de los vehículos al final de su vida útil, en adelante denominado «valor supuesto del contenido de metal». Este valor supuesto deberá justificarse mediante datos pormenorizados que expliquen el porcentaje supuesto del contenido de metal y el porcentaje supuesto de metal reutilizado, valorizado y reciclado. Estos datos deben ser válidos al menos en cuanto al 95 % de los vehículos al final de su vida útil originarios del Estado miembro en cuestión.

3. En los datos, los Estados miembros incluirán un desglose de los siguientes conceptos:

- a) el mercado nacional de vehículos actual;
- b) los vehículos al final de su vida útil presentes en su territorio, y

- c) los materiales y los componentes de vehículos incluidos en el valor supuesto, con objeto de evitar la doble contabilización.

#### Artículo 2

1. En el caso de los vehículos al final de su vida útil (o los materiales o piezas de los mismos), respecto a los que una instalación de tratamiento autorizada a nivel nacional ha emitido un certificado de destrucción, y que se han exportado a otros Estados miembros o terceros países para ser objeto de otro tratamiento, este tratamiento se atribuirá al Estado miembro exportador a efectos del cálculo de objetivos, siempre que existan pruebas razonables de que el reciclaje y/o la valoración se realizaron en condiciones que equivalen en términos generales a las prescritas por la legislación comunitaria al respecto.

Los vehículos al final de su vida útil importados a un Estado miembro para su valorización y/o reciclado que cuenten con un certificado de destrucción emitido por otro Estado miembro o un tercer país no contarán como valorizados o reciclados en el Estado miembro importador.

2. En el caso de las exportaciones a terceros países, los Estados miembros determinarán si es necesaria documentación adicional para demostrar que los materiales exportados son realmente reciclados o valorizados.

#### Artículo 3

1. Los Estados miembros cumplimentarán los cuadros incluidos en el anexo con periodicidad anual, comenzando por los datos de 2006, y los enviarán a la Comisión en el plazo de los 18 meses siguientes al año en cuestión.

2. En cuanto a los años anteriores a 2006, los Estados miembros enviarán a la Comisión los datos disponibles en el plazo de 12 meses a partir del final del año en cuestión. Los datos relativos a los años anteriores a 2006 se usarán únicamente a efectos de control.

#### Artículo 4

Los destinatarios de la presente Decisión serán los Estados miembros.

Hecho en Bruselas, el 1 de abril de 2005.

Por la Comisión

Stavros DIMAS

Miembro de la Comisión

<sup>(1)</sup> DO L 332 de 9.12.2002, p. 1. Reglamento cuya última modificación la constituye el Reglamento (CE) nº 574/2004 de la Comisión (DO L 90 de 27.3.2004, p. 15).

<sup>(2)</sup> DO L 194 de 25.7.1975, p. 39. Directiva cuya última modificación la constituye el Reglamento (CE) nº 1883/2003 del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 284 de 31.10.2003, p. 1).

## ANEXO

**Cuadro 1: Materiales procedentes de la descontaminación y el desmontaje (en toneladas por año) de vehículos al final de su vida útil originarios del Estado miembro y tratados en el mismo**

Materiales de descontaminación y desmontaje (**)	Reutilización (A)	Reciclaje (B1)	Valorización energética (C1)	Valorización total (D1 = B1 + C1)	Eliminación E1
Baterías					
Líquidos (excluido el combustible)					
Filtros de aceite					
Otros materiales derivados de la descontaminación (excluido el combustible)					
Catalizadores					
Componentes de metal					
Neumáticos					
Piezas de plástico de gran tamaño					
Vidrio					
Otros materiales derivados del desmontaje					
Total					

**Cuadro 2: Materiales procedentes de la fragmentación (en toneladas por año) de vehículos al final de su vida útil originarios del Estado miembro y tratados en el mismo**

Materiales de fragmentación (**)	Reciclaje (B2)	Valorización energética (C2)	Valorización total (D2 = B2 + C2)	Eliminación E2
Chatarra ferrosa (acero)				
Materiales no ferrosos (aluminio, cobre, cinc, plomo, etc.)				
Fragmentos ligeros				
Otros				
Total				

**Cuadro 3: Control de (piezas de) vehículos al final de su vida útil originarios del Estado miembro y exportados para otro tratamiento (en toneladas por año)**

Peso total de los vehículos al final de su vida útil exportados por país (**)	Reciclado total de (piezas de) vehículos al final de su vida útil exportados (F1)	Valorización total de (piezas de) vehículos al final de su vida útil exportados (F2)	Eliminación total de (piezas de) vehículos al final de su vida útil exportados (F3)

**Cuadro 4: Reutilización, valorización y reciclaje total (en toneladas por año) de vehículos al final de su vida útil originarios del Estado miembro y tratados dentro o fuera del mismo**

Reutilización (A)	Reciclaje total (B1 + B2 + F1)	Valorización total (D1 + D2 + F2)	Reutilización y reciclaje totales (X1 = A + B1 + B2 + F1)	Reutilización y valorización totales (X2 = A + D1 + D2 + F2)
W (número total de vehículos al final de su vida útil) = ...			%	%
W1 (peso total de los vehículos) = ...			X1/W1	X2/W1

**Notas:**

- 1) La cumplimentación de las partes sombreadas del cuadro 1 es voluntaria.
- 2) Los Estados miembros que utilizan el valor supuesto del contenido de metal deben usarlo obligatoriamente en las partes del cuadro 2 referidas a los metales.
- 3) (\*): Cuando sea posible, debe utilizarse la lista de códigos de residuos del anexo de la Decisión 2000/532/CE de la Comisión, de 3 mayo de 2000, que sustituye a la Decisión 94/3/CE, por la que se establece una lista de residuos de conformidad con la letra a) del artículo 1 de la Directiva 75/442/CEE del Consejo relativa a los residuos y a la Decisión 94/904/CE del Consejo por la que se establece una lista de residuos peligrosos en virtud del apartado 4 del artículo 1 de la Directiva 91/689/CEE del Consejo relativa a los residuos peligrosos<sup>(1)</sup>.
- 4) Los Estados miembros que no utilicen el valor supuesto del contenido de metal calcularán la reutilización (A) siguiendo el método de substracción siguiente: peso individual del vehículo (Wi) menos peso del vehículo al final de su vida útil descontaminado y desmontado (carrocería) (Wb) menos el peso de los materiales descontaminados y desmontados enviados para la valorización, el reciclado o la eliminación. Los Estados miembros que utilicen el valor supuesto del contenido de metal determinarán A (excluidos los componentes de metal) sobre la base de declaraciones de las instalaciones de tratamiento homologadas.

El peso del reciclado, la valorización y la eliminación logrados se determinará sobre la base de declaraciones de las empresas de reciclaje, valorización o recogida receptoras, de notas de pesaje, otras formas de contabilidad o notas de eliminación.

El peso de cada vehículo (Wi) se calculará: i) a partir del peso del vehículo en el servicio mencionado en los documentos de registro<sup>(2)</sup>, ii) el peso del vehículo en estado de funcionamiento mencionado en el certificado de homologación descrito en el anexo IX de la Directiva 70/156/CEE del Consejo<sup>(3)</sup> modificada, o iii) en caso de que estos datos no estén disponibles, el peso determinado por las especificaciones de los fabricantes. El peso de cada vehículo no incluirá en ningún caso el peso del conductor, fijado en 75 kg, ni el del combustible, fijado en 40 kg.

El peso del vehículo al final de su vida útil descontaminado y desmontado (carrocería) (Wb) se determinará sobre la base de la información de la instalación de tratamiento receptora.

- 5) El peso total de vehículo (W1) se calculará sumando cada uno de los pesos del vehículo (Wi).

El número total de vehículos al final de su vida útil (W) se calculará sobre la base número de vehículos al final de su vida útil originarios del Estado miembro, que es cuando una instalación de tratamiento autorizada a nivel nacional emite el certificado de destrucción.

- 6) La producción de las empresas de fragmentación de vehículos al final de su vida útil se calculará sobre la base de campañas de fragmentación en combinación con el flujo de entrada de vehículos al final de su vida útil en dichas empresas. El flujo de entrada de vehículos al final de su vida útil a las empresas de fragmentación se calculará sobre la base de notas de pesaje, recibos u otros documentos administrativos. Los Estados miembros informarán a la Comisión sobre el número de campañas de fragmentación llevadas a cabo en su territorio. El reciclaje y la valorización reales de la producción calculada (con excepción de los metales) debe contabilizarse sobre la base de declaraciones de las empresas de reciclaje, valorización o recogida receptoras, de notas de pesaje, otros documentos administrativos o notas de eliminación.

<sup>(1)</sup> DO L 226 de 6.9.2000, p. 3.

<sup>(2)</sup> Desde el 1 de junio de 2004, fecha de entrada en vigor de la Directiva 1999/37/CE del Consejo, relativa a los documentos de matriculación de los vehículos (DO L 138 de 1.6.1999, p. 57), el peso del vehículo en circulación se registrará en el epígrafe G.

<sup>(3)</sup> DO L 42 de 23.2.1970, p. 1.