



COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS

Bruselas, 11.3.2004
COM(2004) 162 final

2004/0053 (COD)

Propuesta de

DIRECTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

relativa a la homologación de tipo de los vehículos de motor en lo que concierne a su aptitud para la reutilización, el reciclado y la valorización y por la que se modifica la Directiva 70/156/CEE del Consejo

(presentada por la Comisión)

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1. OBJETIVO DE LA PROPUESTA

La presente propuesta de Directiva establece las disposiciones necesarias para garantizar que los turismos y los vehículos industriales ligeros nuevos hasta 3 500 kg¹ se diseñen para satisfacer los coeficientes mínimos exigidos en lo que concierne a su aptitud para la reutilización, el reciclado y la valorización.

Dichas disposiciones se incluirán en el sistema comunitario de homologación de tipo. En cuanto a los turismos, se incluirán en todo el procedimiento de homologación de tipo del vehículo, que es obligatorio para todos los turismos nuevos, desde que la Directiva 70/156/CEE² del Consejo fue modificada por la Directiva 92/53/CE del Consejo, de 18 de junio de 1992³.

La Directiva 70/156/CEE está siendo actualmente objeto de refundición, con el fin, entre otras cosas, de extender el sistema comunitario de homologación de tipo a los vehículos distintos de los turismos. Entre tanto, se pedirá a los Estados miembros que apliquen lo dispuesto en la presente Directiva a los vehículos industriales mediante los procedimientos nacionales de homologación de tipo.

1.1. Coeficientes mínimos exigidos

Los umbrales mínimos pertinentes figuran en 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 útil⁴. En aplicación del apartado 4 del artículo 7 de dicha Directiva, los vehículos nuevos comercializados después de los tres años siguientes a la modificación de la Directiva 70/156/CEE deberán proyectarse y fabricarse de manera que sean:

- reutilizables y/o reciclables en un mínimo del 85 % de la masa de cada vehículo⁵;
- reutilizables y/o valorizables en un mínimo del 95 % de la masa de cada vehículo.

Estas disposiciones serán aplicables a los nuevos tipos de vehículos cuya homologación se solicite y a los vehículos nuevos ya cubiertos por una homologación que se comercialicen tres años después de la entrada en vigor de la presente Directiva.

¹ En la presente exposición de motivos se utilizarán los términos «turismos» en lugar de «vehículos M₁» y «vehículos industriales ligeros» en lugar de «vehículos N₁» (en la categoría M₁ se incluyen los turismos, los vehículos de ocio todoterreno, los vehículos monovolumen y los minibuses; en la categoría N₁ se incluyen los vehículos industriales ligeros hasta 3 500 kg).

² 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 (DO L 42 de 23.2.1970, p. 1).

³ DO L 225 de 10.8.1992, p. 1.

⁴ DO L 269 de 21.10.2000, p. 34.

⁵ En la presente propuesta se utiliza el término «masa» en lugar de «peso». Las masas se expresan en kilogramos.

1.2. Modificaciones de la Directiva 70/156/CEE

La segunda característica consiste en que en la propuesta se establecen los vínculos necesarios con la Directiva 70/156/CEE, en particular para incluir en el anexo I de la presente Directiva toda la información técnica pertinente para cumplimentar solicitudes de homologación de tipo.

1.3. Marcado de los componentes

En la fase de desmontaje es importante identificar los materiales que constituyen los componentes fabricados con polímeros o elastómeros, con objeto de evitar la mezcla de productos incompatibles. Los componentes afectados por la presente Directiva son los que figuran en la lista de desmontaje que el fabricante ha de presentar al organismo competente en materia de homologación.

El marcado que proceda se realizará con arreglo a la Decisión 2003/138/CE de la Comisión, de 27 de febrero de 2003⁶.

1.4. Reutilización de componentes

Por último, la propuesta incluye, con arreglo al apartado 5 del artículo 7 de la Directiva 2000/53/CE, una lista de componentes que no deben reutilizarse para la fabricación de vehículos, ya que pueden ocasionar riesgos para la seguridad o el medio ambiente.

Estas disposiciones deberán aplicarse 12 meses después la entrada en vigor de la Directiva.

2. FUNDAMENTO JURÍDICO

Las medidas propuestas se basan en el supuesto de que cuanto más reciclables y valorizables sean los vehículos nuevos, más fácil será cumplir los objetivos fijados en el apartado 2 del artículo 7 de la Directiva 2000/53/CE, cuando esos vehículos lleguen al final de su vida útil. En el apartado 4 del artículo 7 de la misma Directiva se ofrecen los umbrales mínimos relativos a la aptitud para la reutilización, el reciclado y la valorización relacionados con vehículos nuevos.

En el apartado 4 del artículo 7 de la Directiva 2000/53/CE se establece que las medidas que se adopten deberán incorporarse a todo el procedimiento de homologación de tipo del vehículo.

Desde el principio, el sistema comunitario de homologación ha estado firmemente anclado en el principio la libre circulación de mercancías únicamente puede garantizarse mediante la completa armonización de las legislaciones de los Estados miembros. Por consiguiente, las medidas propuestas, que afectarán de manera

⁶ Decisión 2003/138/CE de la Comisión, de 27 de febrero de 2003, por la que se establecen las normas de codificación de los componentes y materiales para vehículos en aplicación de la Directiva 2000/53/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, relativa a los vehículos al final de su vida útil (DO L 53 de 28.2.2003, p. 58).

significativa a la fabricación de vehículos, sólo podrán aplicarse mediante un único conjunto de normas comunitarias de carácter vinculante.

Por ello, el fundamento jurídico de la presente propuesta de Directiva debe ser el artículo 95 del Tratado constitutivo de la Comunidad Europea.

3. ANTECEDENTES

3.1 Objetivos de reciclado

En el apartado 2 del artículo 7 de la Directiva 2000/53/CE se establece la obligación de que los Estados miembros adopten las medidas que procedan a nivel nacional con el fin de garantizar que se cumplan los objetivos especificados en relación con la reutilización, el reciclado y la valorización de los vehículos al final de su vida útil. En una primera fase, los objetivos establecidos deberán cumplirse como máximo el 1 de enero de 2006. La segunda fase comenzará en enero de 2015 y en ella deberán cumplirse objetivos más estrictos.

Con el fin de alcanzar estas metas, los fabricantes deberán desarrollar y comercializar vehículos nuevos que satisfagan requisitos suficientemente estrictos como para garantizar el efectivo cumplimiento de los objetivos mencionados cuando lleguen al final de su vida útil⁷. Esta es la finalidad del apartado 4 del artículo 7 de la Directiva 2000/53/CE, que establece los umbrales mínimos adecuados por lo que respecta a la fabricación de vehículos nuevos.

3.1.1. Riesgos para la seguridad o el medio ambiente

Uno de los objetivos principales de la Directiva 2000/53/CE es evitar la eliminación final de residuos mediante la promoción de la reutilización, el reciclado y la valorización de los componentes de vehículos. No obstante, en el apartado 1 del artículo 7 de dicha Directiva se establece que el proceso de reutilización se hará sin perjuicio de los requisitos de seguridad de los vehículos y de los relativos a la protección del medio ambiente.

En el apartado 5 del artículo 7 de la Directiva 2000/53/CE se establece que la Comisión, «*al proponer la modificación de la Directiva 70/156/CEE [...] 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*».

En la medida en que la Directiva 70/156/CEE se refiere únicamente a la homologación de tipo de vehículos nuevos, la Comisión considera que determinados componentes de vehículos no deben reutilizarse para la fabricación de vehículos.

⁷ La antigüedad media de los vehículos tratados al final de su vida útil se estimó Bélgica en el año 2002 en 13,3 años (fuente: Febelauto, Informe anual 2002).

4. SUBSIDIARIEDAD

Se han tenido en cuenta los principios de «subsidiariedad» y «proporcionalidad» consagrados en el artículo 5 del Tratado.

El principal objetivo de la presente propuesta, en relación con la Directiva 2000/53/CE, es la protección del medio ambiente y la salud humana mediante la reducción, en la mayor medida posible, de la eliminación final de residuos procedentes de vehículos al final de su vida útil. En el ámbito de la consecución del mercado interior, deben tomarse medidas relativas a la fabricación de vehículos con objeto de satisfacer los objetivos asignados a los Estados miembros, lo cual supone evitar los obstáculos al comercio dentro de la Comunidad. Se ha comprobado que los Estados miembros no pueden alcanzar tales metas adecuadamente debido a la escala y la repercusión de la acción; por consiguiente, aquellas pueden alcanzarse con más eficacia a nivel comunitario.

La presente Directiva se limita a lo estrictamente necesario para alcanzar tales metas y no excede de lo necesario a tal fin.

5. PARTICIPACIÓN DE LAS PARTES INTERESADAS

5.1. Posición de los Estados miembros

Se ha informado a los representantes de los Estados miembros sobre el contenido de la presente propuesta en diversas ocasiones a través del grupo consultivo de la Comisión: el Grupo de trabajo sobre vehículos de motor, compuesto por representantes de los Estados miembros, del sector y de organizaciones no gubernamentales.

La mayoría de los Estados miembros respalda la propuesta, pero un Estado miembro podría respaldar únicamente la aplicación de la Directiva a los tipos de vehículos nuevos, y no a los vehículos que ya están en producción.

Otro Estado miembro se ha declarado partidario de un enfoque global de los aspectos de diseño de los vehículos nuevos en este ámbito. Sugirió la inclusión en la presente propuesta de Directiva de requisitos de homologación de tipo en los que se apliquen determinadas disposiciones ya establecidas en la Directiva 2000/53/CE, como la prohibición de los metales pesados, las excepciones admitidas a la misma y el marcado de los plásticos.

5.2. Posición del sector

Las asociaciones de fabricantes expresaron reservas acerca de que puedan incluirse en el proceso de homologación de tipo comunitaria disposiciones relativas a las características de diseño en relación con los vehículos al final de su vida útil. Habrían preferido que se exigiera una única evaluación de la capacidad de los fabricantes para recopilar los datos recibidos de los proveedores y gestionarlos de tal manera que se garantice el cumplimiento de los requisitos en la fase de desarrollo de un nuevo vehículo.

Aducían que un procedimiento de homologación de tipo exigiría recopilar y presentar a los organismos competentes en materia de homologación una enorme cantidad de datos.

Se oponen a que la Directiva se aplique a los tipos de vehículos que ya están en producción y sostienen que el diseño de los mismos exigiría introducir cambios importantes destinados a facilitar el desmontaje de los componentes y la incorporación de materiales nuevos. En caso de que las instituciones adopten la Directiva tal como la propone la Comisión, sería necesario un período de preparación más largo para que los proveedores y los fabricantes tengan en cuenta dichos cambios técnicos antes de integrarlos en sus programas de producción.

La asociación de proveedores respalda la propuesta, pero lamenta que no se haya tenido en cuenta de manera importante el apartado 5 del artículo 7 de la Directiva 2000/53/CE. Sugirió que la Comisión incluya las disposiciones pertinentes para que los componentes desmontados sean objeto de controles de calidad antes de que puedan reutilizarse en vehículos en circulación. Deberán incorporarse dichos controles de calidad a la legislación comunitaria, teniendo en cuenta que no existe ninguna norma internacional que abarque este ámbito.

6. CONTENIDO DE LA PROPUESTA

6.1. Homologación de tipo de vehículos completos

Desde 1998, la Directiva 70/156/CEE impone con éxito la homologación de tipo comunitaria de los vehículos completos como el único procedimiento capaz de garantizar que el vehículo cumple las normas técnicas armonizadas de la Unión Europea; ello permite la creación de un mercado único del sector del automóvil.

Actualmente todos los turismos están sujetos a tales procedimientos armonizados.

Con ocasión de la refundición de la Directiva 70/156/CEE, el principio de un sistema comunitario único de homologación de tipo se extenderá a los vehículos industriales, en particular a los ligeros. Se prevé que dicha extensión empezará a aplicarse en 2006.

La homologación de tipo de un vehículo completo incluye los elementos siguientes:

- aplicación armonizada en los Estados miembros;
- controles efectivos realizados por los organismos estatales competentes en prototipos de los vehículos;
- concesión de la homologación de tipo si se cumplen los requisitos y retirada de la misma si ya no se cumplen;
- realización de controles durante el proceso de producción.

El sistema en conjunto solamente será creíble si el fabricante puede demostrar a los organismos competentes que está fabricando cada vehículo de conformidad con el tipo homologado. El factor determinante que garantiza la confianza en el sistema de homologación de tipo es la realización de controles organizados en las instalaciones de fabricación.

Para tales fines, el procedimiento comunitario de homologación de tipo conlleva una «evaluación inicial» de las disposiciones relativas a la conformidad de la producción establecidas por el fabricante para realizar el control efectivo de la conformidad de los vehículos con el tipo homologado durante el proceso de producción.

La homologación de tipo comunitaria de vehículo completo se concede a un tipo de vehículo una vez que el organismo competente en materia de homologación ha determinado que se ajusta a los requisitos de todas las Directivas particulares aplicables mencionadas en el anexo IV o en el XI de la Directiva 70/156/CEE.

La presente Directiva, tan pronto como se adopte, se añadirá a la lista de Directivas particulares establecidas y llevará el número de referencia «59». Por consiguiente, no se concederá la homologación comunitaria de vehículo completo a un tipo de vehículo que no se ajuste a la presente Directiva propuesta.

6.2. Requisitos específicos para la homologación de tipo con arreglo a la Directiva propuesta

6.2.1. Evaluación preliminar del fabricante

La propuesta establece que el organismo competente designado por el Estado miembro deberá realizar una evaluación preliminar antes de conceder la evaluación de tipo.

La finalidad de dicha evaluación es garantizar que el fabricante controla de manera efectiva los elementos correspondientes que obtiene de sus proveedores por lo que respecta a los materiales y es capaz de hacer un seguimiento de la información. Dentro del procedimiento de evaluación preliminar, el fabricante deberá demostrar que gestiona debidamente la recopilación de los datos pertinentes que recibe de sus proveedores con objeto de calcular los coeficientes de reciclado y valorización para todas las versiones de un tipo de vehículo que deba producirse.

En el marco de la evaluación preliminar, el fabricante asesorará al organismo competente de la estrategia que recomienda en relación con la reutilización, reciclado y valorización. No obstante, la pertinencia del proceso que recomiende no habrá de ser evaluada por el organismo competente.

Una vez que el organismo competente haya completado todos los controles necesarios, expedirá un certificado en que se declare que el fabricante cumple sus obligaciones con arreglo a la presente Directiva, denominado «*Certificado de conformidad con el anexo IV*».

El organismo competente deberá tener experiencia cualificada en el ámbito de la certificación de los sistemas de gestión de la calidad. El organismo competente podrá ser el propio organismo competente en materia de homologación de tipo, pero también podrá tratarse de un organismo especializado. Estas medidas se ajustan a lo

dispuesto en la Decisión 93/465/CEE del Consejo, por la que se establecen módulos para la evaluación de la conformidad.

6.2.2. Procedimiento que deberá aplicarse para la evaluación de tipo

Deberá comprobarse la conformidad con los requisitos establecidos en la presente Directiva, según las normas generales por las que se rige la homologación de tipo de un vehículo.

El fabricante deberá demostrar a satisfacción del organismo competente que el tipo de vehículo está proyectado y fabricado respetando los umbrales de reciclado y valorización que se establecen en la Directiva propuesta.

Por lo respecta al cálculo de los coeficientes de reciclado y valorización, deberán presentarse hojas de cálculo, con arreglo a la norma ISO 22628:2002, al organismo competente en materia de homologación de tipo o a su servicio técnico designado antes de que pueda concederse al vehículo una homologación de tipo. Dado que el cálculo de los coeficientes se ve influido de manera decisiva por el desglose de los materiales en las diversas categorías que se establecen en la hoja de cálculo, tal desglose deberá incluirse en la información que se presente.

El organismo competente, por su parte, deberá validar el cálculo según la estrategia recomendada por el fabricante en relación con la prevención de residuos de vehículos al final de su vida útil, lo que deberá justificarse adecuadamente mediante los documentos adjuntos al certificado de conformidad.

En aras de la simplificación, y únicamente para los fines de la homologación de tipo, los cálculos detallados se limitarán a uno o varios vehículos, denominados vehículos de referencia. Estos deberán elegirse entre las versiones de un tipo que constituyan el mayor desafío en el ámbito de la aptitud para la reutilización, el reciclado y la valorización.

Por último, el organismo competente o el servicio técnico designado deberán realizar controles físicos de los prototipos de vehículo con el fin de comprobar la información presentada por el fabricante y sus proveedores, por lo que respecta la marcado, la naturaleza de los materiales, las masas de los componentes, por ejemplo, los parachoques, la espuma para asientos, el volumen del depósito de carburante y demás depósitos, etc., incluida la masa del vehículo.

6.2.3. Concepto de «vehículo de referencia»

Cada tipo de vehículo perteneciente a la categoría M_1 incluye generalmente una serie de variantes técnicas (hasta 100, incluso más en el caso de los vehículos de la categoría N_1), que a su vez se subdividen en versiones.

Hasta el momento, a efectos de homologación de tipo, nunca se ha tenido oficialmente en cuenta el acabado (es decir, el acondicionamiento interior y las opciones propuestas para competir en el mercado); en concreto, el acabado no forma parte de los criterios para la definición de las versiones. Sin embargo, por lo que respecta al cálculo de los coeficientes de reciclado y valorización, desempeñará sin duda una importante función.

Tras un estudio de la cuestión, se ha llegado a la conclusión de que la incorporación explícita de la ejecución «comercial» de un vehículo a los criterios de definición de versiones daría lugar a una extraordinaria carga administrativa tanto para los fabricantes, como para los organismos competentes en materia de homologación.

Por consiguiente, los cálculos detallados se limitarán a aquellos vehículos (los vehículos de referencia) que constituyan el mayor desafío desde el punto de vista de la aptitud para la reutilización, el reciclado y la valorización.

El organismo competente escogerá dichos vehículos entre las distintas versiones de un tipo, de acuerdo con el fabricante. Deberán tenerse en cuenta los criterios siguientes:

- el tipo de carrocería⁸;
- los niveles de acabado disponibles;
- el equipamiento optativo disponible que puede considerarse responsabilidad del fabricante.

6.3. Reutilización de componentes

6.3.1. Consideraciones generales

Con el fin de garantizar que la seguridad vial y la protección del medio ambiente no se vean perjudicadas por la reutilización de los componentes, se ha elaborado una lista de componentes que no estará permitido reutilizar para la fabricación de vehículos nuevos⁹. La lista figura en el anexo V.

Se trata de componentes que ejercen una función importante para la protección de los ocupantes del vehículo y para el uso seguro del mismo. Su reutilización en otro vehículo después de haber sido desmontados en un vehículo al final de su vida útil acarrea graves riesgos por alguna de las razones siguientes:

- se proyectaron con destino a un tipo específico de vehículo y su empleo para otro tipo podría dar lugar a problemas de compatibilidad;
- pueden proceder de vehículos que han sufrido accidentes en los que, por ejemplo, quizá se activaron los pretensores pirotécnicos;
- su uso intenso durante la vida útil del vehículo podría inutilizarlos para una reutilización segura.

Hasta el momento no existe ningún texto legislativo particular armonizado que garantice que los componentes reutilizados continúen ofreciendo el mismo nivel de prestaciones que las que se exigen para obtener la homologación. Por consiguiente, serán aplicables para dichos fines las Directivas particulares pertinentes. A este respecto, ha de hacerse hincapié en que la mayoría de los componentes que figuran

⁸ Tal como se define en la sección C del anexo II de la Directiva 70/156/CEE, modificada en virtud de la Directiva 2001/116/CE.

⁹ Deberá tenerse en cuenta que la homologación de tipo comunitaria únicamente es aplicable a la fabricación de vehículos nuevos.

en el anexo V no pueden ensayarse en tipos de vehículos nuevos, ya que los procedimientos de ensayo requieren ensayos destructivos o de durabilidad que se han de realizar a partir de diversas muestras.

6.3.2. Aspectos medioambientales

No se puede garantizar que los componentes del tipo de los catalizadores y los silenciadores de escape procedentes del desmontaje de vehículos al final de su vida útil ofrezcan el nivel exigido de protección medioambiental. De hecho, resulta extraordinariamente difícil comprobar si los componentes desmontados de vehículos al final de su vida útil cumplen los requisitos de durabilidad establecidos en las Directivas particulares pertinentes.

Los catalizadores, como los demás dispositivos de control de emisiones, están cubiertos por los requisitos de control de la conformidad que figuran en la Directiva 98/69/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de octubre de 1998¹⁰, por la que se modifica la Directiva 70/220/CEE del Consejo¹¹, relativa a las emisiones. En la sección 7 de dicha Directiva se establecen requisitos de durabilidad para distancias recorridas de 80 000 km o 100 000 km, según sean aplicables los requisitos Euro III o Euro IV.

Los silenciadores de escape se ensayan en los vehículos mediante ensayos en movimiento con arreglo a la Directiva 70/157/CEE del Consejo de 6 de febrero de 1970¹², cuya última modificación la constituye la Directiva 1999/101/CE de la Comisión de 15 de diciembre de 1999¹³. Los ensayos relativos a los ruidos se realizan en primer lugar en vehículos equipados con silenciadores nuevos y tras haber estado sometidos a condicionamiento durante un ciclo de vida útil de 10 000 km. Dichos ensayos, por su naturaleza, no pueden realizarse con silenciadores reutilizados.

6.3.3. Aspectos de seguridad

Las Directivas particulares pertinentes establecen procedimientos de ensayo destinados a garantizar que los componentes del tipo de los cinturones de seguridad y los airbag funcionen de manera segura en caso de accidente. Los procedimientos de ensayo incluyen ensayos de resistencia a la tracción, así como los de durabilidad en los sensores, que únicamente pueden realizarse en prototipos de componentes

¹⁰ Directiva 98/69/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de octubre de 1998, relativa a las medidas que deben adoptarse contra la contaminación atmosférica causada por las emisiones de los vehículos de motor y por la que se modifica la Directiva 70/220/CEE del Consejo (DO L 350 de 28.12.1998, p. 1).

¹¹ Directiva 70/220/CEE del Consejo, de 20 de marzo de 1970, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados Miembros en materia de medidas que deben adoptarse contra la contaminación del aire causada por los gases procedentes de los motores de explosión con los que están equipados los vehículos a motor (DO L 76 de 6.4.1970, p. 1).

¹² Directiva 70/157/CEE del Consejo, de 6 de febrero de 1970, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados Miembros sobre el nivel sonoro admisible y el dispositivo de escape de los vehículos a motor (DO L 42 de 23.2.1970, p. 16).

¹³ Directiva 1999/101/CE de la Comisión, de 15 de diciembre de 1999, por la que se adapta al progreso técnico la Directiva 70/157/CEE del Consejo relativa al nivel sonoro admisible y el dispositivo de escape de los vehículos de motor (DO L 334 de 28.12.1999, p. 41).

representativos de los que se producen en serie. La realización de dichos ensayos en componentes reutilizables los inutilizaría para el uso.

Los cinturones de seguridad están cubiertos por la Directiva 77/541/CEE del Consejo, de 28 de junio de 1977¹⁴, modificada por la Directiva 2000/3/CE de la Comisión, de 22 de febrero de 2000¹⁵.

En la mayoría de los turismos recientes, los cinturones de seguridad están sujetos a puntos de anclaje instalados en los asientos delanteros. El anclaje interior suele ir provisto de un «sistema de pretensado», que se activa mediante un pretensor pirotécnico en caso de colisión. Este sistema de retención ha de someterse a ensayo cuando está fijado al asiento en condiciones de colisión simulada. En tales casos, las fuerzas de tracción las sufren los cinturones de seguridad, sus anclajes y los raíles de los asientos.

En la Directiva 74/408/CEE del Consejo, de 22 de julio de 1974¹⁶, modificada por la Directiva 96/37/CE de la Comisión¹⁷, se establecen los ensayos necesarios que se han de realizar. Tal como se señala en los apartados anteriores, la realización de dichos ensayos en cinturones de seguridad reutilizables instalados en los asientos y los propios asientos los inutilizarían.

En cuanto a los airbag, el sistema consiste en módulos de airbag situados en el volante y en el salpicadero (en el caso del módulo del pasajero), sensores de deceleración y una unidad de diagnóstico. Entre las innovaciones recientes se encuentran los airbag laterales que se despliegan en el espacio situado entre la parte superior del torso y la tapicería de la puerta en caso de colisión lateral. Los airbag laterales delanteros (así como, en su caso, los traseros) están integrados en el respaldo del asiento.

Los sistemas de airbag son objeto de ensayos de colisión que se realizan en vehículos completos. En la Directiva 96/79/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de diciembre de 1996,¹⁸ sobre colisión frontal, y la Directiva 96/27/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de mayo de 1996,¹⁹ sobre colisión lateral, figuran los procedimientos de ensayo. Como ya se ha indicado en relación con los

¹⁴ Directiva 77/541/CEE del Consejo, de 28 de junio de 1977, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados Miembros sobre los cinturones de seguridad y los sistemas de retención de los vehículos a motor (DO L 220 de 29.8.1977, p. 95).

¹⁵ Directiva 2000/3/CE de la Comisión, de 22 de febrero de 2000, por la que se adapta al progreso técnico la Directiva 77/541/CEE del Consejo relativa a los cinturones de seguridad y sistemas de retención de los vehículos de motor (DO L 53 de 25.2.2000, p. 53).

¹⁶ Directiva 74/408/CEE del Consejo, de 22 de julio de 1974, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados Miembros sobre el acondicionamiento interior de los vehículos a motor (resistencia de los asientos y de su anclaje) (DO L 221 de 12.8.1974, p. 1).

¹⁷ Directiva 96/37/CE de la Comisión de 17 de junio de 1996 por la que se adapta al progreso técnico la Directiva 74/408/CEE del Consejo relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre el acondicionamiento interior de los vehículos a motor (resistencia de los asientos y de su anclaje) (DO L 186 de 25.7.1996, p. 28).

¹⁸ Directiva 96/79/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de diciembre de 1996, relativa a la protección de los ocupantes de los vehículos de motor en caso de colisión frontal y por la que se modifica la Directiva 70/156/CEE (DO L 18 de 21.1.1997, p. 7).

¹⁹ Directiva 96/27/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de mayo de 1996, sobre la protección de los ocupantes de los vehículos de motor en caso de colisión lateral y por la que se modifica la Directiva 70/156/CEE (DO L 169 de 8.7.1996, p. 1).

cinturones de seguridad y los asientos, la realización de ensayos en vehículos inutilizaría los airbag reutilizables. Los sistemas de bloqueo de la dirección que incluyen inmovilizadores están sujetos a homologación de tipo con arreglo a la Directiva 74/61/CEE del Consejo, de 17 de diciembre de 1973²⁰, modificada por la Directiva 95/56/CE de la Comisión, de 8 de noviembre de 1995²¹. El sistema de bloqueo de la dirección fijado a la columna de dirección del vehículo ha de ser objeto de ensayos de durabilidad a lo largo de 2 500 ciclos de bloqueo en cada dirección antes de que pueda concederse la homologación. En este caso tampoco puede estar sujeta a homologación la reutilización de estos componentes.

6.4. Incorporación al Derecho interno

Las medidas relativas a la aptitud para el reciclado y la valorización serán aplicables a todos los vehículos nuevos que se comercialicen 36 meses después de la entrada en vigor de la presente Directiva.

Con arreglo al apartado 4 del artículo 7 de la Directiva 2000/53/CE, estas medidas únicamente serán aplicables a los vehículos sujetos a los procedimientos comunitarios de homologación de tipo. Serán aplicables a los turismos mediante el sistema comunitario de homologación de tipo de vehículos completos, ya que la homologación de tipo comunitaria únicamente es obligatoria para esta categoría de vehículos. No obstante, los vehículos industriales ligeros se incluirán en los procedimientos comunitarios de homologación de tipo tan pronto como se adopte la refundición de la Directiva 70/156/CEE. Por consiguiente, se propone que la Directiva sea obligatoria incluso en el caso de que dichos vehículos estén cubiertos por una homologación de tipo comunitaria.

El calendario propuesto para las distintas categorías de vehículos es el siguiente:

²⁰ Directiva 74/61/CEE del Consejo, de 17 de diciembre de 1973, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados Miembros sobre los dispositivos de protección contra la utilización no autorizada de los vehículos a motor (DO L 38 de 11.2.1974, p. 22).

²¹ Directiva 95/56/CE, Euratom de la Comisión, de 8 de noviembre de 1995, por la que se adapta al progreso técnico la Directiva 74/61/CEE del Consejo sobre los dispositivos de protección contra la utilización no autorizada de los vehículos de motor (DO L 286 de 29.11.1995, p. 1).

Tipo de vehículo	Categorías	Nuevos tipos	Tipos existentes
Turismos Vehículos industriales ligeros completos, fabricados en una fase	M ₁ N ₁	Carácter obligatorio 36 meses tras la entrada en vigor de la presente Directiva	Carácter obligatorio 36 meses tras la entrada en vigor de la presente Directiva
Vehículos especiales	M ₁ , N ₁	Exentos	Exentos
Vehículos industriales ligeros fabricados en dos o más fases	N ₁	Exentos (excepto el vehículo de base)	Exentos (excepto el vehículo de base)

Las disposiciones relativas a los componentes reutilizados serán aplicables tan pronto como los Estados miembros realicen la transposición de la Directiva.

6.5. Contenido de la propuesta

6.5.1. Consideraciones generales

La propuesta contiene 13 artículos y 6 anexos.

6.5.2. Artículos 1 a 7

En estos artículos figuran los requisitos generales, que se desarrollan en detalle en los anexos.

6.5.3. Excepciones (artículo 3)

6.5.3.1. Vehículos especiales

Los vehículos especiales están expresamente excluidos del artículo 7 de la Directiva 2000/53/CE en virtud del artículo 3 de la misma.

Dichos vehículos se definen en el anexo II de la Directiva 70/156/CEE, modificada en virtud de la Directiva 2001/116/CE. Entre ellos se incluyen, por regla general, los vehículos destinados a desempeñar una función específica, como las autocaravanas, los vehículos blindados, las ambulancias, los coches fúnebres, etc.

Un gran número de vehículos especiales pertenecientes a la familia de los vehículos industriales ligeros corresponden al tipo de los fabricados en varias fases; esto significa que reciben un tipo especial de carrocería en su fase final de fabricación, fuera de las instalaciones del fabricante. Dado que el fabricante del vehículo de base, en el momento en que se crea este, desconoce qué tipo de carrocería se montará en el vehículo, es lógico que este tipo de vehículos quede exento de la Directiva.

6.5.3.2. Vehículos industriales ligeros «completados»

Numerosos vehículos industriales ligeros son vehículos bastidor-cabina, pero los fabricantes también producen vehículos bastidor-cabina que constan de una cabina completa, con motor, ejes y suspensión montada y provistos de elementos de armazón. Los vehículos de base denominados de este modo se completan a lo largo de un proceso de fabricación multifásica, añadiendo componentes y carrocería.

La proporción de vehículos bastidor-cabina varía según los fabricantes. No obstante, en la producción de vehículos industriales ligeros suele mantenerse una proporción del 40 % como promedio de cada tipo de vehículo.

Por las mismas razones que se enuncian en el tercer párrafo del apartado 6.5.3.1, los vehículos industriales ligeros completados deberán quedar excluidos del ámbito de aplicación de la presente Directiva.

Sin embargo, los vehículos bastidor-cabina no estarán exentos de las disposiciones de la presente Directiva y deberán cumplir todos los requisitos, incluidos los coeficientes mínimos.

6.5.3.3. Vehículos producidos en «series cortas»

Se entenderá por «vehículos producidos en series cortas» una familia de tipo de vehículo que se pone en circulación en una cantidad máxima de 500 vehículos al año en cada Estado miembro.

En virtud de la letra a) del apartado 2 del artículo 8 de la Directiva 70/156/CEE, los Estados miembros podrán eximir del cumplimiento de una o varias disposiciones de una Directiva particular a los vehículos producidos en series cortas. Ello está también confirmado en el apartado 3 del artículo 3 de la Directiva 2000/53/CE, en el que se señala que los Estados miembros podrán eximir a los vehículos producidos en series cortas de las disposiciones del apartado 4 del artículo 7.

Mientras que a los turismos fabricados en series cortas les corresponde el sistema comunitario de homologación de tipo de vehículos completos, la homologación de tipo de los vehículos industriales ligeros fabricados en series cortas se realiza a nivel nacional.

Por consiguiente, hasta que se adopten disposiciones armonizadas relativas a la producción en series cortas, se propone la exclusión de derecho de estos vehículos respecto a lo dispuesto en la Directiva.

No obstante, por motivos medioambientales y de seguridad, no podrán constar de componentes reutilizados que figuren en el anexo V.

6.5.4. Evaluación preliminar del fabricante (artículo 6)

En el artículo 6 se exponen las disposiciones generales relativas a la evaluación preliminar del fabricante.

Dicha evaluación constituye el método más apropiado para garantizar que los cálculos se han hecho adecuadamente con arreglo a la norma ISO 22628:2002. Dado que un vehículo está compuesto por una cantidad de componentes situada entre 10 000 y 20 000, no es posible verificar detalladamente los cálculos al realizar la homologación de tipo de un vehículo; por ello es preferible, con mucho, proceder recurriendo a una evaluación del sistema establecido por el fabricante para garantizar que todo el proceso de cálculo se desarrolle correctamente y aquella puede utilizarse para la homologación de cualquier tipo de vehículo.

En el anexo IV, al que remite el artículo 6, se explican detalladamente las disposiciones prácticas que debe aplicar el fabricante para cumplir sus obligaciones. Dichas disposiciones deberán ser evaluadas por el organismo competente que nombre el Estado miembro según criterios específicos. Una vez que el organismo competente haya realizado la evaluación preliminar, extenderá un certificado de conformidad con el anexo IV de la presente Directiva.

En el artículo 6 también se establecen disposiciones relativas al contenido de dicho certificado, su validez y el procedimiento que se ha de seguir para obtener su renovación o extensión cuando expire su validez. En el apéndice 1 del anexo IV figura el modelo que deberá utilizar el organismo competente.

6.5.5. Reutilización de componentes (artículo 7)

Este artículo se refiere a la prohibición de reutilizar determinados componentes. Los componentes mencionados en el anexo V no pueden reutilizarse para la fabricación de vehículos nuevos.

6.5.6. Modificación de la Directiva 70/156/CEE (artículo 8)

Este artículo remite al anexo VI, que incluye todas las adaptaciones administrativas que son necesarias para establecer un nexo vinculante con los procedimientos de homologación de tipo descritas en la Directiva 70/156/CEE y la Directiva propuesta.

6.5.7. Artículos 9 a 13

Estos artículos se refieren a las medidas de aplicación y al procedimiento que deberá seguirse para adaptar esta Directiva al progreso científico y técnico.

6.5.8. Anexo I

El anexo I contiene las disposiciones técnicas que deberán cumplirse para obtener la homologación de tipo.

6.5.9. Anexos II y III

En el anexo II se mencionan los documentos necesarios para la presentación de solicitudes, mientras que en el anexo III figura el modelo de certificado de homologación que deberá utilizarse para la concesión de la misma.

6.5.10. Anexo IV

En el anexo IV se describen detalladamente las disposiciones necesarias que el fabricante ha de aplicar para obtener un certificado de conformidad y para que pueda presentar posteriormente solicitudes de homologación de tipo.

6.5.11. Anexo V

En este anexo se mencionan los componentes que no podrán reutilizarse. Este anexo se refiere únicamente a la reutilización para la fabricación de vehículos, puesto que el ámbito de aplicación de la presente Directiva está limitado a la homologación de vehículos.

6.5.12. Anexo VI

Con arreglo a la Directiva 70/156/CEE, un fabricante podrá solicitar una homologación comunitaria de tipo de un vehículo sin estar obligado a formular su solicitud para todo el conjunto de Directivas particulares que figuran en el anexo IV de dicha Directiva. Por consiguiente, es necesario incluir asimismo los datos mencionados en el anexo II de la presente Directiva en la ficha de características que deberá utilizarse para la homologación de tipo del vehículo completo.

7. ASPECTOS ECONÓMICOS

7.1. Repercusión en el sector de la automoción

La repercusión en el sector de la automoción es importante. En el año 2002 se comercializaron en el mercado europeo 15,7 millones de turismos nuevos y vehículos industriales ligeros nuevos²².

En las previsiones cuantitativas a largo plazo no se observa indicio alguno de estancamiento. Por lo que respecta al parque automovilístico, se prevé que el número de turismos y vehículos industriales ligeros en circulación se incrementará en un 18 % entre 2000 y 2014, es decir, de 174 millones de turismos en 2000 a 206 millones en 2014²³.

Cada año, entre 9 y 10 millones de vehículos alcanzan la fase de final de vida útil. Esto significa que los vehículos que se encuentran en esa fase generan en la Comunidad entre 8 y 9 millones de toneladas de residuos cada año.

En Francia, donde existen acuerdos desde hace más de 20 años entre los organismos competentes y los sectores económicos concernidos para la reutilización, el reciclado y la valorización, los vehículos al final de su vida útil (1,2 millones) generaron, antes de la aplicación de la Directiva 2000/53/CE, 400 000 toneladas de residuos²⁴ cada año.

²² 14 007 798 turismos y 1 741 397 vehículos industriales ligeros (Fuente: *Association Auxiliaire de l'Automobile*, en ACEA, http://www.acea.be/ACEA/auto_data.html).

²³ Para 2004, JD Power-LMC prevé que en Europa Occidental se producirán 14 397 000 turismos y 1 512 000 vehículos industriales ligeros.

²⁴ Fuente: *Environnement & Automobile – Rapport 2001 PSA Peugeot Citroën*.

7.2. Tendencias de la fabricación en cuanto al tratamiento al final de la vida útil

La repercusión medioambiental y económica del tratamiento al final de la vida útil se ve influida por el régimen de materiales imperante en la producción, así como por los métodos de diseño y montaje que afectan a la proporción y la cantidad de materiales valorizables.

La mayoría de los vehículos que están llegando actualmente al final de su vida útil fueron diseñados a finales de los años ochenta y principios de los noventa en un momento en el que el desarrollo de medidas sobre reciclado no parece haber influido excesivamente en su diseño. Tales vehículos pueden contener un elevado porcentaje de materiales con un reducido potencial de reciclado.

En los últimos años se han registrado importantes cambios en el régimen de materiales, que se han basado en la evolución hacia materiales más ligeros y fácilmente reciclables. En el cuadro siguiente se ofrece una comparación entre los promedios de composición de materiales en porcentaje de la masa de los turismos producidos en la primera mitad de los años noventa y los turismos modernos producidos a principios de 2001.

Grupo de materiales	1990 / 1994 ([†])	2001(^{††})	
Metales, incluido el aluminio	70,5 - 75,5 %	68,7 %	71,9 %
Polímeros (excluidos los elastómeros)	9,1 - 10 %	11,6 %	14,3 %
Elastómeros	5,5 - 6 %	4,7 %	2,9 %
Vidrio	(sin especificar)	2,8 %	2,8 %
Otros	9,5 - 14 %	12,2 %	8,1 %

Fuentes:

([†]) : Montedison para los datos de 1990, APME para los datos de 1994 en *Regulation and Innovation in the Area ofELV's – Draft final report*, marzo de 2000 (IDSE-CNR, Milán).

(^{††}) : Grupo BMW y Opel.

Probablemente fue a principios de los años noventa cuando se tomó conciencia de la necesidad de adoptar medidas de cara al final de la vida útil en el diseño de vehículos nuevos. En aquel momento se celebraron acuerdos entre los fabricantes y los gobiernos, primero en Francia y los Países Bajos y más tarde en otros Estados miembros, con el fin de establecer objetivos de reciclado y valorización realistas.

Muy pronto se asimiló el concepto «diseñado para ser reciclado» en el diseño de los vehículos europeos. La realidad es que desde hace varios años, los fabricantes europeos han venido desarrollando una labor de investigación y ya se ha acumulado una experiencia importante en el ámbito de los procesos de reciclado.

Por lo que se refiere a la aptitud para el reciclado, los factores decisivos son la elección de los materiales y el marcado adecuado de los componentes y las técnicas de montaje. Sólo así puede garantizarse que los componentes se separen y valoricen adecuadamente.

En lugar de centrarse en los metales empleados en la fabricación, los fabricantes suelen preferir aumentar la proporción de plásticos y materiales orgánicos naturales para reducir la masa del vehículo y por consiguiente el consumo de combustible. Con su uso creciente, la cuestión del reciclado de estos materiales ha adquirido más importancia que nunca. En este momento, casi el 15 % de los componentes plásticos están hechos de materiales reciclados; esta proporción aumentará cuando evolucionen las condiciones del mercado y la viabilidad técnica.

Cada vez se utilizan más las fibras naturales y otras materias primas renovables, principalmente para el aislamiento acústico. El potencial de desarrollo de estos materiales es muy prometedor, ya que son ligeros, ofrecen un balance medioambiental positivo y son más baratos que otros materiales.

Ha de hacerse hincapié en que algunos fabricantes de vehículos han anunciado que ya han alcanzado los objetivos que introducirá la presente Directiva.

7.3. Evaluación de los costes

7.3.1. Consideraciones generales

Para determinar la repercusión económica en el desarrollo de vehículos nuevos del cumplimiento de los objetivos que se establecen en la presente propuesta han de considerarse varias etapas:

- el desarrollo de nuevos vehículos;
- el montaje de los mismos;
- el tratamiento de los vehículos al final de su vida útil;
- la homologación de tipo.

7.3.2. Repercusión en la creación de nuevos vehículos

Las medidas previstas exigen un control completo de la composición de los materiales, que incluye la aportación permanente proveniente de una base de datos de materiales en cada fase de desarrollo del prototipo. Los materiales han de seleccionarse asimismo según sus propiedades de reciclado y según un análisis puramente técnico, que puede incrementar los costes.

Los nuevos materiales requerirán procedimientos apropiados de validación, que resultan muy costosos.

No obstante, la disponibilidad de materiales reciclados de alta calidad sin duda dará lugar a una reducción del precio de algunos componentes.

7.3.3. Repercusión en el montaje

Si se diseña pensando en el desmontaje, los costes aumentarán debido a la adaptación de la cadena de montaje. Las exigencias económicas del reciclado supondrán en la práctica rediseñar los componentes de montaje de manera más monolítica para facilitar el desmontaje.

Por ejemplo, los salpicaderos deberán montarse preferiblemente en una sola pieza para fijarlos al vehículo mediante pernos.

7.3.4. Repercusión en el tratamiento

Deberán introducirse nuevas tecnologías para reducir los costes posteriores al tratamiento. Ya hay tecnologías que resultan eficaces. No obstante, es necesario hacer inversiones importantes para trabajar a gran escala con el fin de reducir los costes y fomentar el uso de materiales reciclados.

7.3.5. Repercusión en la homologación de tipo

Los costes de homologación de tipo aumentarán de manera significativa, ya que deberán realizarse vehículos representativos para su control por el organismo competente. Normalmente no existen vehículos conformes a las especificaciones de producción en la fase de desarrollo del prototipo, sino que únicamente se dispone de ellos en la fase previa a la fabricación en serie, justo antes del lanzamiento de un nuevo tipo de vehículo.

La situación de los proveedores es análoga; por esta razón, los componentes, tales como salpicaderos completos, asientos, etc., deberán prepararse especialmente para su presentación a los organismos competentes para el control de los materiales y las masas.

La verificación de los cálculos y la evaluación preliminar de la capacidad del fabricante para controlar todos los datos exigirá un examen específico en las instalaciones del fabricante. Pese a que ya no es excepcional, cuando se realizan homologaciones de tipo la presencia de inspectores en los ensayos realizados en las instalaciones del fabricante, la presente propuesta de Directiva la consagrará como regla. Serán necesarias disposiciones específicas, entre ellos seminarios y medios de examen.

7.4. Análisis costes/beneficios

7.4.1. Costes para el fabricante

Al no disponerse en la documentación técnica de los elementos necesarios para realizar un análisis detallado de costes y beneficios, es extraordinariamente difícil predecir qué inversiones deberán hacer los fabricantes para cumplir los requisitos de la presente Directiva.

La Asociación europea de fabricantes de automóviles ha presentado a la Comisión una evaluación provisional relativa a los vehículos de tamaño medio del segmento C europeo del automóvil²⁵, que puede resumirse en lo siguiente:

- costes de producción y desarrollo: incremento situado entre 11 y 55 € por vehículo;
- ahorro debido al tratamiento de vehículos al final de su vida útil: oscila entre 5 y 25 € por vehículo.

La asociación calcula que el balance se sitúa entre un beneficio de 14 € y un gasto suplementario de 50 € por vehículo.

Suponiendo que el gasto medio sea de 30 € por vehículo, una planta de producción que produzca 280 000 turismos al año tendrá un aumento anual de los costes de 8 400 000 euros.

²⁵ Clase media inferior de vehículos.

Otro elemento a tener en cuenta está constituido por el procedimiento de homologación de tipo que se ha de implantar. Los costes de homologación de tipo se calculan principalmente sobre la base de los honorarios que se han de pagar a los servicios técnicos, incluidos los costes administrativos. Se prevé que el procedimiento de evaluación preliminar y los controles que se han de realizar en los vehículos llevarán un máximo de 5 días, para el examen de los datos de los fabricantes. Sobre la base de una tarifa por hora de 135 €, los costes de los ensayos de homologación de tipo podrían equivaler a unos 7 500 € por tipo de vehículo.

Además, el procedimiento de homologación de tipo generará costes internos, como las inversiones en nuevas herramientas informáticas y en sistemas organizativos. Los gastos excepcionales de conformidad y los gastos de ingeniería también habrán de incluirse en los costes totales correspondientes a las actividades de homologación de tipo.

Todos estos costes dependen de la estructura de la empresa y no pueden describirse fácilmente en términos cualitativos. Por ejemplo, un importante fabricante europeo ha calculado que la homologación de un tipo de vehículo costará un promedio de 11 650 €²⁶.

Por ejemplo, durante 10 años se produjeron 2 777 962 unidades de un tipo de turismo muy difundido; por consiguiente, el coste por vehículo que supone la homologación de tipo es insignificante. En cuanto a los vehículos industriales ligeros, los modelos de gran demanda se producen a un ritmo anual de 75 000 vehículos. Suponiendo que cuatro tipos de carrocería requieran un examen minucioso para que se les conceda la homologación de tipo, el coste por vehículo podría ser inferior a 1 €, lo que resulta insignificante, si el tipo se mantiene inalterado durante más de 10 años.

7.4.2. Beneficios

Los beneficios deberán considerarse desde el punto de vista de la política medioambiental y evaluarse en el marco general de la Directiva relativa a los vehículos al final de su vida útil, que no es el objeto de la presente Directiva.

8. CONCLUSIONES

La Comisión considera que las medidas que propone garantizarán que los fabricantes desarrollen y comercialicen nuevos vehículos que permitirán alcanzar el principal objetivo de la Directiva 2000/53/CE: la prevención de los residuos procedentes de vehículos mediante el fomento de la reutilización, el reciclado y la valorización de los componentes y materiales.

La Comisión confía asimismo en que la prohibición de reutilizar determinados componentes para la fabricación de vehículos redundará en beneficio de la seguridad vial y la protección del medio ambiente.

²⁶ No se incluyen los costes de desarrollo de los prototipos de vehículos necesarios para realizar las inspecciones.

Propuesta de

DIRECTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

relativa a la homologación de tipo de los vehículos de motor en lo que concierne a su aptitud para la reutilización, el reciclado y la valorización y por la que se modifica la Directiva 70/156/CEE del Consejo

(Texto pertinente a los fines del EEE)

EL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea, y, en particular, su artículo 95,

Vista la propuesta de la Comisión²⁷,

Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo²⁸,

De conformidad con el procedimiento establecido en el Artículo 251 del Tratado²⁹,

Considerando lo siguiente:

- (1) De conformidad con el apartado 4 del artículo 7 de 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 útil³⁰, deberán establecerse las disposiciones que procedan para garantizar que los vehículos homologados de tipo pertenecientes a la categoría M₁ y los pertenecientes a la categoría N₁ únicamente puedan comercializarse si son reutilizables y/o reciclables en un mínimo del 85 % en masa y reutilizables y/o valorizables en un mínimo del 95 % en masa.
- (2) Esta Directiva constituye una de las Directivas particulares situadas en el marco del procedimiento de homologación de tipo de vehículos completos establecido por 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 remolques³¹.

²⁷ DO C [...] de [...], p. [...].

²⁸ DO C [...] de [...], p. [...].

²⁹ DO C [...] de [...], p. [...].

³⁰ DO L 269 de 21.10.2000, p. 34. Directiva modificada por la Decisión 2002/525/CE de la Comisión (DO L 170 de 29.6.2002, p. 81).

³¹ DO L 42 de 23.2.1970, p. 1. Directiva cuya última modificación la constituye el Reglamento (CE) n° 807/2003 del Consejo (DO L 122 de 16.5.2003, p. 36).

- (3) La homologación de tipo de vehículos completos actualmente es obligatoria para los vehículos pertenecientes a la categoría M_1 y en un futuro próximo se extenderá a todas las categorías de vehículos. Por ello es necesario incluir en la homologación de tipo de vehículos completos estas medidas relativas a la aptitud para la reutilización, el reciclado y la valorización de vehículos.
- (4) Por consiguiente, es necesario establecer disposiciones para tener en cuenta que los vehículos N_1 aún no están incluidos en el sistema de homologación de tipo de vehículos completos.
- (5) El fabricante deberá poner a disposición del organismo competente toda la información técnica pertinente relativa a los materiales constituyentes y sus masas respectivas con el fin de permitir la verificación de los cálculos del fabricante con arreglo a la norma ISO 22628:2002.
- (6) Los cálculos del fabricante únicamente podrán validarse adecuadamente en el momento de la homologación de tipo del vehículo si el fabricante ha establecido disposiciones y procedimientos satisfactorios para gestionar toda la información que reciba de sus proveedores. Antes de que pueda concederse la homologación de tipo, el organismo competente deberá realizar una evaluación preliminar de dichas disposiciones y procedimientos y deberá extender un certificado en el que se declare que son satisfactorios.
- (7) La pertinencia de los distintos datos en los que se basen los cálculos de los coeficientes de reciclado y valorización deberá evaluarse con arreglo a los procedimientos para el tratamiento de los vehículos al final de su vida útil. Por consiguiente, el fabricante deberá recomendar una estrategia para el tratamiento de los vehículos al final de su vida útil y comunicar los detalles de la misma al organismo competente. Dicha estrategia deberá basarse en tecnologías acreditadas que estén disponibles o se estén desarrollando cuando se solicite la homologación del vehículo.
- (8) Los vehículos especiales están destinados a desempeñar una función específica, por lo que exigen tipos especiales de carrocería que no están por completo bajo el control del fabricante. En consecuencia, los coeficientes de reciclado y valorización no pueden calcularse adecuadamente. Por tanto, dicho tipo de vehículos deberá quedar excluido de los requisitos relativos a los cálculos.
- (9) Los vehículos incompletos constituyen una proporción significativa de vehículos N_1 . El fabricante del vehículo de base no está en condiciones de calcular los coeficientes de reciclado y valorización de los vehículos completados, ya que en la fase de diseño de los vehículos de base no se dispone de los datos relativos a las últimas fases de fabricación. Por consiguiente, procede exigir únicamente que el vehículo de base se ajuste a la presente Directiva.
- (10) Las cuotas de mercado de los vehículos producidos en series cortas son muy limitadas, de manera que el beneficio para el medio ambiente aunque cumplan lo dispuesto en la presente Directiva será reducido. Por ello procede excluirlos de determinadas disposiciones de la presente Directiva.

- (11) En virtud del apartado 5 del artículo 7 de la Directiva 2000/53/CE, deberán tomarse las medidas apropiadas, en aras de la seguridad vial y de la protección del medio ambiente, para impedir la reutilización de determinados componentes que se hayan extraído de vehículos al final de su vida útil. Dichas medidas deberán limitarse a la reutilización de componentes para la fabricación de vehículos nuevos.
- (12) Las disposiciones que se establecen en la presente Directiva impondrán a los fabricantes la transmisión de nuevos datos relativos a la homologación de tipo, por lo que tales datos deberán quedar recogidos en la Directiva 70/156/CEE, en la que figura una lista exhaustiva de datos que han de facilitarse para la homologación de tipo. Por tanto, es necesario modificar la mencionada Directiva en consecuencia.
- (13) Las medidas necesarias para la adaptación al progreso científico y técnico de la presente Directiva deberán adoptarse con arreglo al artículo 13 de la Directiva 70/156/CEE.
- (14) Habida cuenta de que los objetivos de la acción propuesta, a saber, reducir al mínimo la repercusión en el medio ambiente de los vehículos al final de su vida útil obligando a que los vehículos se diseñen desde la fase de concepción pensando en facilitar su reutilización, reciclado y valorización, no pueden lograrlos los Estados miembros si actúan solos y de que, por consiguiente, debido a la escala de la acción, pueden lograrse mejor a nivel comunitario, la Comunidad puede adoptar medidas, con arreglo al principio de subsidiariedad enunciado en el artículo 5 del Tratado. Con arreglo al principio de proporcionalidad enunciado en ese mismo artículo, la presente Directiva no excede de lo necesario para tal fin.

HAN ADOPTADO LA PRESENTE DIRECTIVA:

Artículo 1
Objeto

En la presente Directiva se establecen las disposiciones administrativas y técnicas para la homologación de tipo de los vehículos a los que se refiere el artículo 2, con objeto de garantizar que sus componentes y materiales puedan reutilizarse, reciclarse y valorizarse en los porcentajes mínimos que figuran en el anexo I.

En ella se establecen disposiciones específicas destinadas a garantizar que la reutilización de componentes no ocasione riesgos para la seguridad o el medio ambiente.

Artículo 2
Ámbito de aplicación

La presente Directiva se aplicará a los vehículos pertenecientes a las categorías M₁ y N₁, definidas en la sección A del anexo II de la Directiva 70/156/CEE, y a los componentes nuevos o reutilizados de dichos vehículos.

Artículo 3 **Excepciones**

Sin perjuicio de la aplicación de lo dispuesto en el artículo 7, la presente Directiva no se aplicará a:

- a) los vehículos especiales definidos en el punto 5 de la sección A del anexo II de la Directiva 70/156/CEE;
- b) los vehículos fabricados en varias fases pertenecientes a la categoría N₁, siempre que el vehículo de base se ajuste a la presente Directiva;
- c) los vehículos producidos en series cortas, mencionados en la letra a) del apartado 2 del artículo 8 de la Directiva 70/156/CEE.

Artículo 4 **Definiciones**

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

- (1) «*vehículo*»: un vehículo de motor;
- (2) «*componente*»: la parte o conjunto de partes que están incluidas en un vehículo en el momento en que se produce. Abarca asimismo los componentes y las unidades técnicas independientes definidas en el artículo 2 de la Directiva 70/156/CEE.
- (3) «*tipo de vehículo*»: el tipo de vehículo según se define en los puntos 1 y 3 de la sección B del anexo II de la Directiva 70/156/CEE;
- (4) «*vehículo al final de su vida útil*»: un vehículo que responda a la definición que figura en el punto 2 del artículo 2 de la Directiva 2000/53/CE;
- (5) «*vehículo de referencia*»: la versión de un tipo de vehículo que el organismo competente haya determinado que es la más problemática por lo que respecta a la aptitud para la reutilización, el reciclado y la valorización;
- (6) «*vehículo fabricado en varias fases*»: un vehículo obtenido mediante un proceso de fabricación multifásica;
- (7) «*vehículo de base*»: un vehículo que responda a la definición que figura en el cuarto guión del artículo 2 de la Directiva 70/156/CEE y se utilice en la fase inicial de una fabricación multifásica;
- (8) «*fabricación multifásica*»: el proceso de fabricación de un vehículo en varias fases mediante la incorporación de componentes a un vehículo de base o mediante la modificación de dichos componentes;
- (9) «*reutilización*»: lo definido en el punto 6 del artículo 2 de la Directiva 2000/53/CE;
- (10) «*reciclado*»: lo definido en la primera frase del punto 7 del artículo 2 de la Directiva 2000/53/CE;

- (11) «*valorización energética*»: lo definido en la segunda frase del punto 7 del artículo 2 de la Directiva 2000/53/CE;
- (12) «*valorización*»: lo definido en el punto 8 del artículo 2 de la Directiva 2000/53/CE;
- (13) «*aptitud para la reutilización*»: el potencial de reutilización de los componentes extraídos de un vehículo al final de su vida útil;
- (14) «*aptitud para el reciclado*»: el potencial de reciclado de los componentes o materiales extraídos de un vehículo al final de su vida útil;
- (15) «*aptitud para la valorización*»: el potencial de valorización de los componentes o materiales extraídos de un vehículo al final de su vida útil;
- (16) «*coeficiente de reciclado de un vehículo (R_{cyc})*»: el porcentaje en masa de un vehículo nuevo potencialmente apto para ser reutilizado y reciclado;
- (17) «*coeficiente de valorización de un vehículo (R_{cov})*»: el porcentaje en masa de un vehículo nuevo potencialmente apto para ser reutilizado y valorizado;
- (18) «*estrategia*»: un plan a gran escala consistente en acciones coordinadas y medidas técnicas que se han de tomar en relación con el desmontaje, la trituración o procesos análogos, el reciclado y la valorización de los materiales con el fin de garantizar que se alcancen los coeficientes pretendidos de reciclado y valorización en el momento en que un vehículo está en su fase de desarrollo;
- (19) «*masa*»: la masa del vehículo en orden de marcha según la definición que figura en el punto 2.6 del anexo I de la Directiva 70/156/CEE, pero excluyendo al conductor, cuya masa se estima en 75 kg.

Artículo 5

Disposiciones relativas a la homologación de tipo

1. Los Estados miembros únicamente concederán, según proceda, la homologación de tipo CE o la homologación de tipo nacional, en relación con la aptitud para la reutilización, el reciclado y la valorización, a aquellos tipos de vehículos que satisfagan los requisitos que figuran en el anexo I de la Directiva.
2. Para la aplicación del apartado 1, el fabricante deberá poner a disposición del organismo competente en materia de homologación la información técnica detallada necesaria para los fines de cálculo y control a los que se refiere el anexo I de la presente Directiva, en relación con la naturaleza de los materiales utilizados para la fabricación del vehículo y sus componentes. En los casos en que dicha información resulte estar cubierta por derechos de propiedad industrial o esté constituida por conocimientos especializados del fabricante o sus proveedores, el fabricante o sus proveedores facilitarán información suficiente para que puedan realizarse adecuadamente tales cálculos.
3. El organismo competente en materia de homologación deberá verificar que los componentes realizados con polímeros o elastómeros incluidos en la lista de componentes desmontados a la que se refiere el punto 2 del anexo I de la presente Directiva estén marcados con arreglo a la Decisión 2003/138/CE de la Comisión, de

27 de febrero de 2003,³² por la que se establecen las normas de codificación de los componentes y materiales para vehículos en aplicación de la Directiva 2000/53/CE.

4. Por lo que respecta a la aptitud para la reutilización, el reciclado y la valorización, los Estados miembros deberán garantizar que el fabricante utilice el modelo de ficha de características que figura en el anexo II de la presente Directiva, cuando presente una solicitud de homologación de tipo CE, con arreglo al apartado 1 del artículo 3 de la Directiva 70/156/CEE.
5. Cuando conceda una homologación de tipo CE con arreglo al apartado 3 del artículo 4 de la Directiva 70/156/CEE, el organismo competente en materia de homologación de tipo deberá utilizar el modelo de certificado de homologación de tipo CE que figura en el anexo III de la presente Directiva.

Artículo 6

Evaluación preliminar

1. Los Estados miembros no podrán conceder la homologación de tipo sin antes cerciorarse de que el fabricante haya establecido medidas y procedimientos satisfactorios, con arreglo al punto 3 del anexo IV de la presente Directiva, con el fin de gestionar adecuadamente todos los aspectos relativos a la aptitud para la reutilización, el reciclado y la valorización a los que se refiere la presente Directiva. Una vez realizada tal evaluación preliminar, deberá extenderse al fabricante un certificado denominado «Certificado de conformidad con el anexo IV» (en lo sucesivo, «el certificado de conformidad»).
2. Para los fines del apartado 1, el fabricante deberá recomendar una estrategia destinada a garantizar el desmontaje y reutilización de componentes y el reciclado y valorización de materiales. En la estrategia se tendrán en cuenta las tecnologías acreditadas disponibles o en desarrollo en el momento en que se solicite la homologación de tipo de un vehículo.
3. Los Estados miembros deberán nombrar un organismo competente, con arreglo al punto 2 del anexo IV de la presente Directiva, que realizará la evaluación preliminar y extenderá un certificado de conformidad.
4. En el certificado de conformidad deberá incluirse la documentación que proceda y describirse la estrategia recomendada por el fabricante. La autoridad competente deberá utilizar el modelo que figura en el apéndice 1 del anexo IV de la presente Directiva.
5. El certificado de conformidad será válido durante un período mínimo de dos años a partir de la fecha de expedición del certificado, antes de que se realicen nuevos controles.
6. El fabricante deberá informar al organismo competente de cualquier cambio significativo que pudiera afectar a la pertinencia del certificado de conformidad. El organismo competente, previa consulta al fabricante, deberá decidir si son necesarios nuevos controles.

³² DO L 53 de 28.2.2003, p. 58.

7. Al término del período de validez del certificado de conformidad, el organismo competente deberá extender, si procede, un nuevo certificado de conformidad, o bien ampliar el período de validez durante un nuevo período de dos años. El organismo competente deberá extender un nuevo certificado en los casos en que el organismo competente haya tenido conocimiento de nuevos cambios significativos.

Artículo 7

Reutilización de componentes

Los componentes mencionados en el anexo V de la presente Directiva

- a) se considerarán no reutilizables a efectos del cálculo de los coeficientes de reciclado y valorización;
- b) no se reutilizarán para la fabricación de vehículos cubiertos por la Directiva 70/156/CEE.

Artículo 8

Modificación de la Directiva 70/156/CEE

La Directiva 70/156/CEE queda modificada de conformidad con el anexo VI de la presente Directiva.

Artículo 9

Adaptación al progreso científico y técnico

La Comisión adoptará las modificaciones de la presente Directiva que sean necesarias para adaptarla al progreso científico y técnico, con arreglo al procedimiento al que se refiere el artículo 13 de la Directiva 70/156/CEE.

Artículo 10

Fechas de aplicación de la homologación de tipo

1. Con efectos a partir del [...12 meses y un día después de la entrada en vigor de la presente Directiva], los Estados miembros, en el caso de un tipo de vehículo que cumpla los requisitos de la presente Directiva:
 - a) concederán la homologación de tipo CE o nacional,
 - b) autorizarán la matriculación, venta o puesta en circulación de vehículos nuevos.
2. Con efectos a partir del [...36 meses después de la entrada en vigor de la presente Directiva], los Estados miembros, en el caso de un tipo de vehículo que no cumpla los requisitos de la presente Directiva:
 - a) denegarán la homologación de tipo CE,
 - b) denegarán la homologación de tipo nacional.

3. Con efectos a partir del [.....36 meses después de la entrada en vigor de la presente Directiva], los Estados miembros, en caso de que no se cumplan los requisitos de la presente Directiva:
 - a) dejarán de considerar válidos, a efectos del apartado 1 del artículo 7 de la Directiva 70/156/CEE, los certificados de conformidad que acompañen a los vehículos nuevos,
 - b) denegarán la matriculación, venta o puesta en circulación de vehículos nuevos, salvo en el caso de que sea aplicable la letra b) del apartado 2 del artículo 8 de la Directiva 70/156/CEE.
4. El artículo será aplicable con efectos a partir del [.....12 meses y un día después de la entrada en vigor de la presente Directiva].

Artículo 11 **Transposición**

1. Los Estados miembros adoptarán y publicarán las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas necesarias para dar cumplimiento a lo dispuesto en la presente Directiva a más tardar [.....12 meses después de la entrada en vigor de la presente Directiva]. Comunicarán inmediatamente a la Comisión el texto de dichas disposiciones y un cuadro de correspondencias entre estas y las disposiciones de la presente Directiva.

Aplicarán dichas disposiciones a partir del [.....12 meses más un día después de la entrada en vigor de la presente Directiva].

Cuando los Estados miembros adopten dichas disposiciones, estas harán 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 disposiciones fundamentales de Derecho interno que adopten dentro del ámbito de aplicación de la presente Directiva.

Artículo 12 **Entrada en vigor**

La presente Directiva entrará en vigor el vigésimo día siguiente al de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

Artículo 13
Destinatarios

Los destinatarios de la presente Directiva serán los Estados miembros.

Hecho en Bruselas, el

Por el Parlamento Europeo
El Presidente

Por el Consejo
El Presidente

ANEXO

LISTA DE ANEXOS

Anexo I	Requisitos
Anexo II	Ficha de características para la homologación de tipo CE de vehículos
Anexo III	Modelo de certificado de homologación de tipo CE
Anexo IV	Evaluación preliminar del fabricante
	Apéndice 1: Modelo de certificado de conformidad
Anexo V	Componentes que se consideran no reutilizables
Anexo VI	Modificaciones de la Directiva 70/156/CEE

ANEXO I

REQUISITOS

1. Los vehículos pertenecientes a la categoría M₁ y los pertenecientes a la categoría N₁ deberán fabricarse de tal manera que sean:
 - reutilizables y/o reciclables en un mínimo del 85 % en masa,
 - y reutilizables y/o valorizables en un mínimo del 95 % en masa,

tal como se determina en los procedimientos establecidos en el presente anexo.

2. Para los fines de la homologación de tipo, el fabricante deberá entregar un formulario de presentación de datos debidamente cumplimentado, que se elaborará con arreglo al anexo A de la norma ISO 22628:2002. En él se incluirá un desglose de los materiales.

Dicho formulario deberá ir acompañado de un listado de los componentes desmontados que declara el fabricante en relación con la fase de desmontaje, y del proceso de tratamiento de los mismos que recomienda.

3. Para la aplicación de los puntos 1 y 2, el fabricante deberá demostrar a satisfacción del organismo competente que los vehículos de referencia cumplen los requisitos. Deberá utilizarse el método de cálculo que se establece en el anexo B de la norma ISO 22628:2002.

No obstante, el fabricante deberá estar en condiciones de demostrar que todas las versiones del tipo de vehículo cumplen los requisitos de la presente Directiva.

4. Para cada tipo de vehículo deberá seleccionarse un vehículo de referencia:
 - a) de cada «tipo de carrocería», con arreglo a la definición que figura en el punto 1 de la sección C del anexo II de la Directiva 70/156/CEE, en el caso de los vehículos de la categoría M₁;
 - b) de cada «tipo de carrocería», es decir, furgoneta, bastidor-cabina, camioneta, etc., en el caso de los vehículos de la categoría N₁.

5. Para la selección de los vehículos de referencia, deberá tenerse en cuenta la disponibilidad de los distintos niveles de acabado, así como de las opciones de equipamiento³³.

Se entenderá por opción de equipamiento los componentes suplementarios que podrán instalarse en el vehículo bajo la responsabilidad del fabricante antes de la matriculación o la puesta en circulación del vehículo.

6. A efectos de los cálculos, los neumáticos se considerarán reciclables.

³³ Es decir, tapicería de piel, equipo de autorradio, aire acondicionado, llantas de aleación, etc.

7. Las masas se expresarán en kg con un decimal. Los coeficientes se calcularán en porcentaje con un decimal y a continuación se redondearán del modo siguiente:
 - a) si el decimal que aparece después de la coma está comprendido entre 0 y 4, el total se redondeará hacia abajo;
 - b) si el decimal que aparece después de la coma está comprendido entre 5 y 9, el total se redondeará hacia arriba.
8. Para la verificación de los cálculos a los que se refiere el presente anexo, el organismo competente deberá garantizar que el formulario de presentación al que se refiere el punto 2 del presente anexo sea coherente con la estrategia recomendada que se adjuntará al certificado de conformidad mencionado en el apartado 1 del artículo 6.
9. Para el control de los materiales y masas de los componentes, el fabricante deberá facilitar vehículos representativos de cada tipo de carrocería y los componentes destinados a dichos vehículos que considere necesarios el organismo competente.

ANEXO II

FICHA DE CARACTERÍSTICAS PARA LA HOMOLOGACIÓN DE TIPO CE DE VEHÍCULOS

con arreglo al anexo I de la Directiva 70/156/CEE del Consejo³⁴ en relación con la homologación de tipo CE de vehículos en lo que concierne a su aptitud para la reutilización, el reciclado y la valorización

Cuando proceda aportar la información que figura a continuación, esta se presentará por triplicado e irá acompañada de una lista de los elementos incluidos. Los planos, en su caso, se entregarán a la escala adecuada, suficientemente detallados y en tamaño A4 o doblados de forma que se ajusten a dicho tamaño. Las fotografías, en su caso, serán suficientemente detalladas.

- 0. GENERALIDADES
 - 0.1. Marca (razón social del fabricante):
 - 0.2. Tipo:.....
 - 0.2.0.1. Bastidor:.....
 - 0.2.1. Denominación o denominaciones comerciales (si se dispone de ellas):
 - 0.3. Medio de identificación del tipo de vehículo, si está marcado en este (b):.....
 - 0.3.1. Localización de estas marcas:.....
 - 0.4. Categoría del vehículo (c):
 - 0.5. Nombre y dirección del fabricante:
 - 0.8. Dirección de la planta o plantas de montaje:
- 1. CONSTITUCIÓN GENERAL DEL VEHÍCULO
 - 1.1. Fotografías y/o planos de un vehículo representativo:
 - 1.2. Plano de dimensiones del vehículo completo:.....
 - 1.3. Número de ejes y ruedas:.....
 - 1.3.1. Número y localización de los ejes de ruedas gemelas:.....
 - 1.3.3. Ejes motores (número, localización, interconexión):
 - 1.7. Cabina de conducción (avanzada o normal)(z):.....

³⁴ La numeración de los puntos y las notas a pie de página empleadas en esta ficha de características corresponden a las que figuran en el anexo I de la Directiva 70/156/CEE. Se omiten los puntos que no son pertinentes para los fines de la presente Directiva.

3. UNIDAD MOTRIZ ⁽⁹⁾ [En caso de vehículos que puedan funcionar tanto con gasolina como con gasóleo, etc., incluso combinándolos con otros combustibles, deberán repetirse los epígrafes ⁽⁺⁾]
- 3.1. Fabricante:
- 3.2. Motor de combustión interna
 - 3.2.1. Información específica sobre el motor
 - 3.2.1.1. Principio de funcionamiento: encendido por chispa/encendido por compresión, cuatro tiempos/dos tiempos⁽¹⁾
 - 3.2.1.2. Número y disposición de los cilindros:
 - 3.2.1.3. Cilindrada ⁽⁸⁾: cm³
 - 3.2.2. Combustible: gasóleo/gasolina/gas licuado de petróleo/gas natural/etanol: ⁽¹⁾ ...
4. TRANSMISIÓN ^(v)
 - 4.2. Tipo (mecánica, hidráulica, eléctrica, etc.):.....
 - 4.5. Caja de cambios
 - 4.5.1. Tipo [manual/automática/CVT (*continuously variable transmission*, transmisión variable continua) ⁽¹⁾
 - 4.9. Bloqueo del diferencial: sí/no/optativo ⁽¹⁾
9. CARROCERÍA
 - 9.1. Tipo de carrocería:.....
 - 9.3.1. Configuración y número de puertas:
 - 9.10.3. Asientos
 - 9.10.3.1. Número:
15. APTITUD PARA LA REUTILIZACIÓN, EL RECICLADO y LA VALORIZACIÓN
 - 15.1. Versión a la que pertenece el vehículo de referencia:
 - 15.2. Masa del vehículo de referencia con carrocería o masa del bastidor con cabina, sin carrocería y/o dispositivo de enganche si el fabricante no instala la carrocería y/o el dispositivo de enganche (incluidos líquidos, herramientas y rueda de repuesto si están instalados) sin conductor:
 - 15.3. Masas de los materiales del vehículo de referencia
 - 15.3.1. Masa de material que se ha tenido en cuenta en la fase de pretratamiento ^(##): ...

- 15.3.2. Masa de material que se ha tenido en cuenta en la fase de desmontaje (^{##}):
- 15.3.3. Masa de material que se ha tenido en cuenta en la fase de tratamiento de residuos no metálicos considerados reciclables (^{##}):
- 15.3.4. Masa de material que se ha tenido en cuenta en la fase de tratamiento de residuos no metálicos considerados materiales con valorización energética (^{##}):
- 15.3.5. Desglose de materiales (^{##}):
- 15.3.6. Masa total de materiales reutilizables o reciclables:.....
- 15.3.7. Masa total de materiales reutilizables o valorizables:
- 15.4. Coeficientes
- 15.4.1. Coeficiente de reciclado «R_{cyc}(%)»:
- 15.4.2. Coeficiente de valorización «R_{cov}(%)»:.....

ANEXO III

MODELO DE CERTIFICADO DE HOMOLOGACIÓN DE TIPO CE

Formato máximo A 4 (210 × 297 mm)

CERTIFICADO DE HOMOLOGACIÓN DE TIPO CE DE UN VEHÍCULO

Sello del organismo que expide la homologación de tipo CE

Comunicación relativa a:

- homologación de tipo CE ⁽³⁵⁾ de un tipo de vehículo
- extensión de homologación de tipo CE ⁽²⁾
- denegación de homologación de tipo CE ⁽²⁾

con arreglo a la Directiva [...]/.../CE, *la presente Directiva*]

Número de homologación de tipo CE:

Motivos de la extensión:

SECCIÓN I

- 0.1. Marca (razón social del fabricante):
- 0.2. Tipo:.....
- 0.2.1. Denominación o denominaciones comerciales ⁽³⁶⁾:
- 0.3. Medio de identificación del tipo, si está marcado en el vehículo:.....
- 0.3.1. Localización de estas marcas:.....
- 0.4. Categoría de vehículo ⁽³⁷⁾:.....
- 0.5. Nombre y dirección del fabricante:
- 0.8. Nombre y dirección de la planta o plantas de montaje:.....

³⁵ Táchese lo que no proceda.

³⁶ Si no está disponible en el momento de otorgarse la homologación, este apartado deberá ser completado como máximo en el momento de la comercialización del vehículo.

³⁷ Con arreglo a la definición que figura en la sección A del anexo II.

[...]

Sección II

1. Información adicional:
Coeficiente o coeficientes de reciclado del vehículo o vehículos de referencia: .
Coeficiente o coeficientes de valorización del vehículo o vehículos de referencia:
2. Servicio técnico encargado de la realización de los ensayos:
3. Fecha del acta del ensayo:
4. Referencia del acta del ensayo:.....
5. Observaciones (en su caso):
6. Se adjunta: índice y expediente de homologación
7. El vehículo cumple/no cumple (²) los requisitos técnicos de la presente Directiva:

.....

(Localidad)

(Firma)

(Fecha)

Se adjunta: Expediente de homologación.

ANEXO IV

Evaluación preliminar

1. Objeto del presente anexo

En el presente anexo se describe la evaluación preliminar que deberá realizar el organismo competente con el fin de garantizar que el fabricante ha establecido las disposiciones y procedimientos necesarios.

2. Autoridad competente

La autoridad competente deberá ajustarse a la norma EN 45012:1989 o Guía ISO/CEI 62:1996 sobre los criterios generales para organismos de certificación que realizan la certificación de sistemas de calidad en lo relativo a los sistemas de gestión aplicados por el fabricante.

3. Verificaciones que deberá efectuar el organismo competente

3.1. El organismo competente deberá garantizar que el fabricante ha tomado las medidas necesarias destinadas a:

- a) recopilar los datos pertinentes a lo largo de toda la cadena de suministro, en particular los relativos a la naturaleza y masa de todos los materiales utilizados para la fabricación de los vehículos, con objeto de realizar los cálculos exigidos con arreglo a la presente Directiva;
- b) mantener a su disposición todos los demás datos pertinentes del vehículo que exige el proceso de cálculo, como el volumen de los líquidos, etc.;
- c) verificar adecuadamente la información recibida de los proveedores;
- d) gestionar el desglose de materiales;
- e) poder efectuar el cálculo de los coeficientes de reciclado y valorización con arreglo a la norma ISO 22628:2002;
- f) verificar el marcado de los componentes al que se refiere el apartado 3 del artículo 5;
- g) verificar que ningún componente incluido en el anexo V de la Directiva se reutiliza para la fabricación de tipos de vehículos nuevos.

3.2. El fabricante deberá facilitar al organismo competente toda la información pertinente en forma de documentos. En particular, deberá documentarse debidamente el reciclado y valorización de los materiales.

Apéndice 1 del anexo IV

MODELO DE CERTIFICADO DE CONFORMIDAD

**CERTIFICADO DE CONFORMIDAD
CON EL ANEXO IV DE LA DIRECTIVA [...la presente
Directiva]**

n° [.....*Número de referencia*]

[..... *el organismo competente en materia de homologación de tipo*]

certifica que

(Fabricante):

(Dirección del fabricante):.....

se ajusta a lo dispuesto en el anexo IV de la Directiva/.../CE [*la presente Directiva*].

Los controles fueron realizados el día:

por (nombre y dirección del organismo competente):

Número del acta de ensayo:

El certificado será válido hasta el [...*fecha*]

Hecho en [...*localidad*]

el [...*fecha*]

[.....*Firma*]



Se adjunta: descripción de la estrategia recomendada por el fabricante en relación con la reutilización, el reciclado y la valorización energética.

ANEXO V

COMPONENTES QUE SE CONSIDERAN NO REUTILIZABLES

1. Introducción

En el presente anexo se relacionan los componentes de los vehículos pertenecientes a la categoría M₁ y a la categoría N₁ que no podrán reutilizarse para la fabricación de vehículos nuevos.

2. Lista de componentes

- Todos los airbag³⁸, incluidos los cojines, pretensores pirotécnicos, unidades de control electrónico y sensores.
- Cinturones de seguridad, automáticos o no automáticos, incluidas las bandas, hebillas, tensores y pretensores pirotécnicos.
- Asientos (únicamente en caso de que los anclajes del cinturón de seguridad y/o los airbag estén incorporados al asiento).
- Sistemas de bloqueo de dirección que actúen sobre la columna de dirección.
- Sistemas de bloqueo del arranque incluidos los transpondedores y las unidades de control electrónico.
- Catalizadores.
- Silenciadores de escape.

³⁸ Cuando el airbag está inserto en el volante, el propio volante.

ANEXO VI

MODIFICACIONES DE LA DIRECTIVA 70/156/CEE

La Directiva 70/156/CEE queda modificada de la siguiente manera:

(1) En el anexo I se insertan los puntos siguientes:

«15. APTITUD PARA LA REUTILIZACIÓN, EL RECICLADO y LA VALORIZACIÓN

15.1. Versión a la que pertenece el vehículo de referencia:

15.2. Masa del vehículo de referencia con carrocería o masa del bastidor con cabina, sin carrocería y/o dispositivo de enganche si el fabricante no instala la carrocería y/o el dispositivo de enganche (incluidos líquidos, herramientas y rueda de repuesto si están instalados) sin conductor:

15.3. Masas de los materiales del vehículo de referencia

15.3.1. Masa de material que se ha tenido en cuenta en la fase de pretratamiento^(##):

15.3.2. Masa de material que se ha tenido en cuenta en la fase de desmontaje^(##):

15.3.3. Masa de material que se ha tenido en cuenta en la fase de tratamiento de residuos no metálicos considerados reciclables^(##):

15.3.4. Masa de material que se ha tenido en cuenta en la fase de tratamiento de residuos no metálicos considerados aptos para la valorización energética^(##):

15.3.5. Desglose de materiales^(##):

15.3.6. Masa total de materiales reutilizables o reciclables:

15.3.7. Masa total de materiales reutilizables o valorizables:

15.4. Coeficientes

15.4.1. Coeficiente de reciclado « $R_{cyc}(\%)$ »:

15.4.2. Coeficiente de valorización « $R_{cov}(\%)$ »:

^(##) Estos términos se definen en la norma ISO 22628:2002.»

(2) En la parte I del anexo IV se añade el punto siguiente:

«

Asunto	Número de Directiva	Referencia del Diario Oficial	Aplicable a									
			M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
59. “Aptitud para el reciclado”	[.../.../CE]	L .. de ..., p. ..	X	-	-	X	-	-				

»

(3) El anexo XI queda modificado de la siguiente manera:

a) En el apéndice 1 se añade el epígrafe siguiente:

«

Epígrafe	Asunto	Número de Directiva	M ₁ ≤ 2 500 (l) kg	M ₁ > 2 500 (l) kg	M ₂	M ₃
59	“Aptitud para el reciclado”	[.../.../CE]	N/A	N/A	-	-

»

(b) En el apéndice 2 se añade el epígrafe siguiente:

«

Epígrafe	Asunto	Número de Directiva	M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
59	“Aptitud para el reciclado”	[.../.../CE]	N/A	-	-	N/A	-	-	-	-	-	-

»

(c) En el apéndice 3 se añade el epígrafe siguiente:

«

Epígrafe	Asunto	Número de Directiva	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
59	“Aptitud para el reciclado”	[.../.../CE]	-	-	N/A	-	-	-	-	-	-

»

FICHA DE IMPACTO

IMPACTO DE LA PROPUESTA SOBRE LAS EMPRESAS, ESPECIALMENTE SOBRE LAS PEQUEÑAS Y MEDIANAS EMPRESAS (PYME)

TÍTULO DE LA PROPUESTA

Propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo relativa a la homologación de tipo de los vehículos de motor en lo que concierne a su aptitud para la reutilización, el reciclado y la valorización y por la que se modifica la Directiva 70/156/CEE del Consejo

NÚMERO DE REFERENCIA DEL DOCUMENTO

[ENTR F/5 - 503/02 Rev 5]

1. PROPUESTA

Se ha tenido en cuenta el principio de «subsidiariedad» consagrado en el artículo 5 del Tratado. No obstante, la Comisión considera que es necesario un texto legislativo sobre esta materia.

El objetivo de las medidas es garantizar que los vehículos nuevos pertenecientes a la categoría M₁³⁹ y a la categoría N₁¹ se ajusten en el momento de su fabricación a los criterios de diseño correspondientes a sus características de «aptitud para la reutilización», «aptitud para el reciclado» y «aptitud para la valorización».

Las disposiciones se incluirán en el procedimiento comunitario de homologación de tipo de vehículos, que ofrece un medio eficaz de verificación sistemática de que cada tipo de vehículo y cada vehículo de la cadena de montaje cumplen los requisitos.

Dado que la Directiva 70/156/CEE, modificada por última vez por la Directiva 2001/116/CE, ha impuesto la obligatoriedad de la homologación de tipo de vehículos comunitaria, el único modo de actuar consiste en un texto legislativo en forma de Directiva o Reglamento sobre homologación de tipo. Mediante la propuesta se adoptan los requisitos legales necesarios en este ámbito.

2. SU IMPACTO SOBRE LAS EMPRESAS

- 2.1. Todo el sector de la automoción se verá afectado por la propuesta. En particular, los proveedores de componentes deberán facilitar información relacionada con los materiales y masas que permitan a los fabricantes calcular con la precisión pertinente los coeficientes de reciclado y de valorización correspondientes a los vehículos escogidos de acuerdo con los organismos competentes en materia de homologación

³⁹ En la ficha de evaluación de impacto se utilizarán el término «turismos» en lugar de «vehículos de la categoría M₁» (la categoría M₁ incluye actualmente los turismos, los vehículos de ocio todoterreno, los vehículos monovolumen y los minibuses), y la expresión «vehículos industriales ligeros» en lugar de «vehículos de la categoría N₁», por razones de simplificación (la categoría N₁ incluye los vehículos industriales ligeros hasta 3 500 kg).

de tipo. Los servicios técnicos nombrados por los organismos competentes en materia de homologación de tipo participarán en los necesarios controles de homologación y las operaciones de control de la producción.

Los fabricantes deberán estudiar y recomendar las estrategias adecuadas para el tratamiento posterior de los vehículos al final de su vida útil, lo que exigirá la contribución específica de las empresas de desmontaje, los agentes de reciclado, las empresas de trituración, etc.

Los fabricantes de turismos y vehículos industriales ligeros suelen tener una escala mundial. En cambio, los demás sectores que se han mencionado pueden clasificarse como pequeñas o medianas empresas.

Tales empresas no están especialmente concentradas en zonas geográficas de la Comunidad.

- 2.2. Los fabricantes de turismos y vehículos industriales ligeros ya están invirtiendo en el desarrollo de las modificaciones necesarias para que los nuevos tipos de vehículos se ajusten a los requisitos que insta la Directiva 2000/53/CE, que se introducirán a partir del 1 de enero de 2006, con una fase posterior a partir del 1 de enero de 2015.

La continuación de las investigaciones relativas a la mejora de las tecnologías de reciclado exigirá a los agentes la inversión en procedimientos más eficaces.

- 2.3. La repercusión económica de la propuesta probablemente será la siguiente:

- 2.3.1. En el empleo

La propuesta exigirá que los fabricantes y todos sus proveedores realicen más inversiones para prever que el desarrollo, la producción y la homologación de tipo de los productos futuros se ajusten a la presente propuesta.

- 2.3.2. En la inversión y la creación de nuevas empresas

La repercusión en la creación de nuevas empresas será escasa, ya que ya existen todos los agentes importantes en este sector del mercado.

- 2.3.3. En la competitividad de las empresas

La propuesta no ofrece riesgo alguno a las empresas de este sector.

- 2.4. La propuesta incluye medidas en las que se tiene en cuenta la situación específica de los fabricantes que se dedican a la producción de vehículos en series cortas, los cuales quedarán exentos de ajustarse a lo dispuesto en la presente Directiva.

Los vehículos fabricados en varias fases también estarán exentos de la Directiva. Por ello, las empresas fabricantes de carrocerías, que en su mayoría son pequeñas o medianas, no estarán obligadas a presentar cálculos, ya que cada vehículo será tratado como un caso individual.

3. CONSULTA

Se ha consultado la presente propuesta con las asociaciones de fabricantes y la de proveedores.

La Comisión ha escuchado las opiniones y la experiencia de estas organizaciones al elaborar la propuesta, especialmente por lo que respecta a la experiencia adquirida por los fabricantes en el desarrollo posterior al tratamiento como trabajo de investigación.

Dichas organizaciones, en líneas generales, apoyan las medidas que propone la Comisión, aunque han expresado preocupaciones sobre su aplicación.

Se ha organizado un seminario sobre reutilización de componentes de vehículos en los que han participado las organizaciones representativas de los sectores del reciclado de materiales y de la reconstrucción de componentes.