

Bruselas, 11 de junio de 2025
(OR. en)

10092/25

**Expediente interinstitucional:
2023/0284 (COD)**

**ENV 502
ENT 95
MI 370
CODEC 778**

NOTA

De:	Secretaría General del Consejo
A:	Consejo
Asunto:	Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo relativo a los requisitos de circularidad aplicables al diseño de los vehículos y a la gestión de los vehículos al final de su vida útil y por el que se modifican los Reglamentos (UE) 2018/858 y (UE) 2019/1020 y se derogan las Directivas 2000/53/CE y 2005/64/CE – Orientación general

I. INTRODUCCIÓN

1. El 13 de julio de 2023, la Comisión Europea presentó la propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo relativo a los requisitos de circularidad aplicables al diseño de los vehículos y a la gestión de los vehículos al final de su vida útil y por el que se modifican los Reglamentos (UE) 2018/858 y (UE) 2019/1020 y se derogan las Directivas 2000/53/CE y 2005/64/CE (en lo sucesivo, la «propuesta»).
2. El 3 de octubre de 2023, durante la Presidencia española del Consejo, la Comisión presentó su propuesta legislativa y la correspondiente evaluación de impacto y se mantuvo un primer cambio de impresiones en el Grupo «Medio Ambiente».

3. En la propuesta se establecen requisitos para garantizar que el diseño de los nuevos vehículos facilite el reciclado, la reutilización y la remanufacturación de piezas y componentes. Asimismo, se propone introducir un objetivo obligatorio de uso de plásticos reciclados y dotar a la Comisión de la facultad de adoptar actos delegados para establecer objetivos de acero, materias primas fundamentales y aluminio reciclados en el futuro. La propuesta tiene por objeto reforzar la responsabilidad ampliada del productor y contiene medidas de trazabilidad y control más estrictas para aumentar la recogida de vehículos al final de su vida útil y abordar el problema persistente de los «vehículos desaparecidos». Además, propone prohibir la exportación de vehículos usados que ya no sean aptos para la circulación, a fin de que la Unión cumpla sus compromisos de no contribuir a la contaminación en terceros países y de mantener los materiales valiosos en la UE. La propuesta también pretende mejorar el tratamiento de los vehículos al final de su vida útil mediante el establecimiento de un objetivo de reciclado de plásticos, así como mediante la retirada obligatoria de piezas y componentes antes de la fragmentación con el objetivo de fomentar la economía circular.
4. En el Parlamento Europeo, el expediente se remitió a la Comisión de Medio Ambiente, Clima y Seguridad Alimentaria (ENVI) y a la Comisión de Mercado Interior y Protección del Consumidor (IMCO), que nombraron ponentes a D. Jens GIESEKE (PPE, DE) y a D. Paulius SAUDARGAS (PPE, LT), respectivamente.
5. El Comité Económico y Social Europeo emitió su dictamen el 13 de diciembre de 2023.
6. A nivel de grupos de trabajo, la propuesta se ha debatido en diecisiete reuniones durante las Presidencias española, belga, húngara y polaca. El primer texto transaccional se redactó y presentó durante la Presidencia belga¹. Durante la Presidencia húngara se redactó otra propuesta de texto transaccional². La actual Presidencia polaca ha redactado dos textos transaccionales adicionales³.

¹ 11733/24.

² 16429/24.

³ 6117/25 y 8543/25.

7. En el Consejo de Medio Ambiente del 17 de junio de 2024, la Presidencia belga informó a las delegaciones sobre el estado de los trabajos en el punto «Varios» del orden del día, y en el Consejo de Medio Ambiente del 17 de diciembre de 2024, durante la Presidencia húngara, se llevó a cabo un debate de orientación sobre la propuesta. El 30 de abril de 2025, el Coreper facilitó orientaciones para seguir trabajando en el asunto de los residuos posconsumo que deben contabilizarse a efectos de los objetivos de contenido mínimo reciclado.
8. El 4 de junio de 2025, el Coreper debatió la propuesta en preparación del Consejo de Medio Ambiente y llegó a la conclusión de que, a reserva de algunas adaptaciones que se reflejan en el anexo de la presente nota, podría remitirse al Consejo para alcanzar una orientación general en su sesión del 17 de junio de 2025.

II. PRINCIPALES ELEMENTOS DEL TEXTO TRANSACCIONAL DE LA PRESIDENCIA

a) Base jurídica

En la propuesta de la Comisión, el artículo 114 del TFUE es la base jurídica de la totalidad del acto. Tras los debates a nivel de Grupo, la Presidencia añadió el artículo 192, apartado 1, del TFUE como base jurídica de los capítulos IV y V de la propuesta, relativos a la gestión de los vehículos al final de su vida útil y a los vehículos usados y su exportación, mientras que las demás disposiciones del Reglamento, especialmente los capítulos II y III, que se refieren principalmente a la producción de vehículos nuevos, siguen teniendo su base jurídica en el artículo 114 del TFUE.

b) Ampliaciones del ámbito de aplicación (artículo 2)

Varias delegaciones apoyaron una mayor ambición en lo que respecta a los denominados vehículos pesados, los vehículos de dos o tres ruedas y los cuadriciclos, la cual implica establecer nuevas obligaciones que inicialmente estaban previstas solo para los turismos y los vehículos comerciales ligeros, como un diseño que permita la retirada de determinadas piezas, el establecimiento de una estrategia de circularidad o el etiquetado de las piezas. Además, el régimen de responsabilidad ampliada del productor con respecto a los vehículos pesados y las motocicletas abarcaría no solo su recogida y descontaminación, como proponía la Comisión, sino también los costes de toda la cadena de tratamiento, como ya ocurre en el caso de los turismos y los vehículos comerciales ligeros. La mayoría de estas nuevas obligaciones se aplicará a las motocicletas de las categorías L1e y L2e, que no estaban incluidas en la propuesta inicial de la Comisión.

Además, se han añadido algunos vehículos especiales al ámbito de aplicación del Reglamento con el fin de seguir aumentando la circularidad y los beneficios del tratamiento. Quedan exentas las caravanas, los vehículos especiales fabricados por pequeños fabricantes y las piezas de vehículos fabricados por pequeños fabricantes que hayan recibido una homologación de tipo multifásica distinta a la del vehículo de base.

Del mismo modo, las piezas de los vehículos que están sujetas a fases de la homologación de tipo multifásica posteriores a la del vehículo de base también estarán cubiertas por el Reglamento (excepto cuando puedan acogerse a la exención mencionada anteriormente para series cortas).

c) Distinción entre vehículos usados y vehículos al final de su vida útil (artículo 37)

El nuevo enfoque prevé el requisito de presentar la documentación que acredita que el vehículo no es un vehículo al final de su vida útil cada vez que se produzca un cambio de propietario. Dicha documentación puede ser una evaluación, de conformidad con el anexo I (véase más abajo), o un certificado de inspección técnica válido. Se prevé una excepción de este requisito en el caso de cambios de propietario de vehículos que sean aptos para circular y que sean transferidos por personas físicas que no constituyan operadores económicos. No obstante, esta excepción no se aplica a las ventas en línea, que suponen una situación de mayor riesgo. Los cambios anteriores están acompañados de una modificación de la definición de vehículo al final de su vida útil y un anexo I sustancialmente modificado en el que se establecen criterios vinculantes e indicativos para evaluar si un vehículo está al final de su vida útil o no. En la parte C del anexo I se incluyen excepciones para vehículos de interés cultural especial y para casos en los que el propietario de un vehículo decida repararlo de modo que vuelva a ser apto para circular.

d) Objetivos de contenido mínimo reciclado (artículo 6)

Para sentar las bases hacia unos beneficios notables de la circularidad, sin dejar de mantener un enfoque realista, el texto transaccional se basa en un enfoque de los objetivos de contenido mínimo de plásticos reciclados que consta de tres fases. Los objetivos se incrementarán gradualmente, desde al menos el 15 % una vez transcurridos setenta y dos meses desde la entrada en vigor del Reglamento, hasta el 20 % una vez transcurridos noventa y seis meses desde la entrada en vigor del Reglamento y el 25 % una vez transcurridos ciento veinte meses desde la entrada en vigor del Reglamento. Como mecanismo de salvaguardia, la Comisión está facultada para establecer excepciones temporales a estos objetivos cuando la falta de disponibilidad o los precios excesivos de los plásticos reciclados dificulten en exceso su cumplimiento. En lo que respecta al contenido mínimo reciclado de otros materiales, la Comisión estará facultada para establecer, sobre la base un estudio de viabilidad que esta realice, un porcentaje mínimo de acero reciclado. Se prevé dotar a la Comisión de una facultad similar para otros materiales como el aluminio, el magnesio y sus aleaciones, así como para el neodimio, el disprosio, el praseodimio, el terbio, el samario, el níquel, el cobalto o el boro.

e) Definición de los residuos posconsumo que se contabilizarán a efectos de los objetivos de contenido mínimo de plásticos reciclados y las auditorías externas (artículo 3, apartado 11, y artículo 6, anexo XIII)

La definición de los residuos posconsumo se ha adaptado en consonancia con las normas de la Organización Mundial del Comercio (OMC) para permitir el uso de materiales reciclados procedentes tanto de países de la UE como de terceros países. Este cambio viene acompañado de un sistema de auditorías externas de las instalaciones que producen tales materiales reciclados, independientemente de si están ubicadas en la UE o en terceros países. Para poder realizar las auditorías, los organismos de evaluación de la conformidad deben contar con un certificado de la Unión o un certificado equivalente internacionalmente reconocido, como ISO 19011:2018 o ISO/IEC 17020:2012.

Estas auditorías certificarán que las instalaciones cumplen los requisitos de protección de la salud humana, el clima y el medio ambiente establecidos en el Derecho de la Unión u otros requisitos equivalentes a estos, y que los residuos plásticos tratados en dichas instalaciones proceden de países con una estrategia integral de gestión de residuos.

Teniendo en cuenta el vínculo con las relaciones comerciales mundiales y las cadenas de suministro, así como la necesidad de encontrar un equilibrio justo entre los beneficios para el medio ambiente y la competitividad de las industrias del automóvil y el reciclado de la UE, las condiciones y auditorías equivalentes para los materiales reciclados en terceros países solo deben aplicarse cuarenta y ocho meses después de la entrada en vigor del presente Reglamento. El impacto previsto de estos requisitos debe evaluarse de forma más exhaustiva veinticuatro meses después de la entrada en vigor del presente Reglamento. Además, se ha introducido una cláusula de revisión en el artículo 55.

f) Obligaciones de los fabricantes (estrategia de circularidad, pasaporte de los vehículos - artículos 9 y 13)

A fin de reducir la carga que soportan los fabricantes de vehículos, el texto transaccional prevé que la circularidad debe establecerse por categoría de vehículo (es decir, por ejemplo, para todos los vehículos de la categoría N1 que produzca un fabricante) y no por cada modelo homologado, como ocurría en la propuesta original de la Comisión. Esto no se aplica a determinada información sobre la evolución de las tecnologías de tratamiento ni a la información sobre el porcentaje de contenido reciclado, que seguirá dependiendo de cada tipo.

Por lo que se refiere al pasaporte digital de circularidad de los vehículos, se han realizado una serie de adiciones para garantizar su integración con otros pasaportes establecidos en virtud del Derecho de la Unión, como el Reglamento sobre diseño ecológico para productos sostenibles. Ahora el pasaporte tendrá que incluir información sobre las piezas que contengan plomo, mercurio, cadmio o cromo hexavalente, así como una declaración del porcentaje de contenido reciclado, la estrategia de circularidad y una referencia al catálogo de piezas de recambio, incluida su ubicación en el tipo de vehículo de que se trate.

g) Responsabilidad ampliada del productor (artículos 16 a 22)

El régimen de responsabilidad ampliada del productor se ha modificado para proporcionar a los Estados miembros mayor flexibilidad de adaptación a su situación particular o a la legislación que exista previamente. Las obligaciones de los productores pueden, por lo tanto, adaptarse en las regiones ultraperiféricas y los Estados miembros pueden exigir que los productores cumplan sus obligaciones de responsabilidad ampliada del productor mediante un sistema de responsabilidad ampliada del productor.

En lo que respecta al cálculo de la tasa de responsabilidad ampliada del productor, se ha aclarado que debe cubrir también los costes de transporte desde el punto de recogida hasta la instalación de tratamiento y que los productores deben cubrir los costes de los vehículos para los que no pueda identificarse un productor (o este haya dejado de existir), de manera proporcional a su cuota de mercado.

Por último, fue necesario concebir un régimen transfronterizo específico para situaciones excepcionales en las que no se pueda identificar un productor en el sentido del Reglamento en el territorio del Estado miembro en el que el vehículo llegue al final de su vida útil. En tal situación, el coste debe correr a cargo del productor que introdujo el vehículo en el mercado (de la Unión), que debe contar con un representante autorizado en cada Estado miembro a efectos de la responsabilidad ampliada del productor. Los Estados miembros pueden exigir también el pago de una tasa correspondiente en la primera matriculación de un vehículo usado o de un vehículo para el que no pueda identificarse un productor que corra con los costes de tratamiento. Para garantizar el cumplimiento del presente Reglamento se prevén actividades de cooperación y seguimiento.

h) Recogida (Artículos 23 y 24)

El texto de la Presidencia aclara que los vehículos al final de su vida útil pueden entregarse directamente en una instalación de tratamiento autorizada o, en caso de que así lo autorice cada Estado miembro, en un punto de recogida que forme parte del sistema de recogida de su territorio, el cual tendrá luego la obligación de entregar el vehículo al final de su vida útil en una instalación de tratamiento autorizada en el plazo de un mes, con el objetivo de reducir el riesgo de actividades ilegales. La opción de autorizar puntos de recogida se considera necesaria para abordar la situación de los Estados miembros de menor tamaño o las regiones remotas en las que no se dispone de instalaciones de tratamiento autorizadas. También se aclara en el considerando 46 que las medidas que definen si la recogida de los vehículos al final de su vida útil es gratuita pueden basarse en incentivos financieros.

i) Tratamiento (artículos 27 a 36)

El texto de la Presidencia hace una serie de aclaraciones en los artículos sobre las obligaciones de las instalaciones de tratamiento autorizadas en lo que respecta a la fragmentación, el almacenamiento, la retirada de fluidos y el límite de tiempo para la descontaminación, así como las facultades de la Comisión para adaptar los requisitos de tratamiento, que ahora se limitan específicamente a los avances científicos en las tecnologías de tratamiento. El texto de la Presidencia replantea positivamente la prohibición de la fragmentación mixta de los vehículos al final de su vida útil con otros residuos y permite ahora tal operación si la tecnología de posfragmentación cumple determinados criterios de calidad y valores límite. Estos nuevos valores límite se aplican también como condición para depositar en vertederos residuos no inertes resultantes de la fragmentación de los vehículos al final de su vida útil. En el anexo VII, parte C, el texto contempla más excepciones a la retirada de piezas y componentes cuando puedan conseguirse los valores límite de la tecnología de posfragmentación, de modo que el texto esté más preparado para el futuro y las innovaciones y presente mayor neutralidad tecnológica, dado que las tecnologías de posfragmentación seguirán desarrollándose en el futuro próximo. Las piezas que se retiran de los vehículos al final de su vida útil no deben considerarse residuos cuando la evaluación técnica atestigüe que dichas piezas y componentes son aptas para su reutilización, remanufacturación o reacondicionamiento, tal y como se establece en el artículo 31.

j) Exportación de vehículos usados (artículos 37 *bis* a 45)

Se ha aclarado que los controles aduaneros para comprobar que la Unión solo exporta vehículos aptos para circular están plenamente automatizados y siguen basándose en los principios de gestión de riesgos en vigor, sin requerir comprobaciones físicas del estado de cada vehículo individual. También se ha aclarado que los Estados miembros pueden continuar utilizando las aplicaciones existentes —incluido el Sistema Europeo de Información sobre Vehículos y Permisos de Conducción (EUCARIS)— para conectarse a la plataforma MOVE-HUB, la nueva plataforma de intercambio de mensajes para interconectar los registros nacionales electrónicos y los sistemas nacionales aduaneros de los Estados miembros a través del entorno de ventanilla única de la UE para las aduanas.

III. CONCLUSIÓN

9. En el anexo de la presente nota figura el texto transaccional de la Presidencia con vistas a adoptar una orientación general⁴.
10. Teniendo en cuenta lo expuesto, se ruega al Consejo que:
 - estudie el texto que figura en el anexo y
 - alcance un acuerdo sobre una orientación general en su sesión del 17 de junio de 2025.

⁴ Las adiciones a la propuesta de la Comisión se marcan con subrayado y las supresiones, con [...]. Los cambios más recientes con respecto al documento 9440/1/25/REV 1, debatidos en el Coreper el 4 de junio de 2025, se marcan con **negrita y subrayado** en el caso de las adiciones y con [...] en el caso de las supresiones.

Propuesta de

REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

relativo a los requisitos de circularidad aplicables al diseño de los vehículos y a la gestión de los vehículos al final de su vida útil y por el que se modifican los Reglamentos (UE) 2018/858 y (UE) 2019/1020 y se derogan las Directivas 2000/53/CE y 2005/64/CE

(Texto pertinente a efectos del EEE)

EL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, y en particular su artículo 114 y su artículo 192, apartado 1, en relación con los artículos 14 a 45, 46 y 48 del presente Reglamento,

Vista la propuesta de la Comisión Europea,

Prevía transmisión del proyecto de acto legislativo a los Parlamentos nacionales,

Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo¹,

Visto el dictamen del Comité de las Regiones²,

De conformidad con el procedimiento legislativo ordinario,

¹ DO C, , p. .

² DO C, , p. .

Considerando lo siguiente:

- (1) La Comunicación de la Comisión de 11 de diciembre de 2019 sobre «El Pacto Verde Europeo»³ (en lo sucesivo, el «Pacto Verde Europeo») es la nueva estrategia de crecimiento de Europa cuyo objetivo es transformar la Unión en una sociedad equitativa y próspera, con una economía moderna, que utiliza eficientemente los recursos y competitiva, en la que no haya emisiones netas de gases de efecto invernadero en 2050 y el crecimiento económico esté disociado del uso de los recursos. Con vistas a que las políticas sobre productos de la Unión contribuyan a la reducción de las emisiones de carbono a escala mundial, es necesario garantizar que los productos comercializados y vendidos en la Unión se obtengan, fabriquen y traten al final de su vida útil de un modo sostenible.
- (2) El sector automovilístico contribuye en gran medida a la utilización de recursos energéticos y materiales por parte de la Unión y, por tanto, a la generación de gases de efecto invernadero. La producción de vehículos en terceros países que se introducen en la Unión contribuye a la generación de gases de efecto invernadero a escala mundial, lo cual tiene a su vez, un impacto medioambiental negativo en la Unión. El paso del uso de combustibles fósiles en los vehículos a una movilidad sin emisiones, tal como se prevé en el paquete de medidas «Objetivo 55», es uno de los requisitos previos para alcanzar el objetivo de neutralidad climática en 2050. Reducirá las emisiones de gases de efecto invernadero del sector automovilístico vinculadas a la fase de uso de los vehículos. La industria automovilística es uno de los mayores usuarios de aluminio, acero y plástico primarios en relación con la fabricación de vehículos nuevos introducidos en el mercado de la Unión. Esto puede suponer un impacto medioambiental significativo debido a la energía necesaria para la extracción y la transformación de estos materiales. La huella ambiental de la fabricación de vehículos nuevos podría aumentar con la electrificación del parque que está en curso, así como debido a un uso más generalizado de la electrónica en futuros modelos, que requieren una cantidad considerable de materias primas fundamentales y estratégicas y metales preciosos, como el cobre y los metales de tierras raras. El resultado de estos cambios es que la fase de producción podría tener una huella ambiental mayor que la fase de uso de los vehículos. Además, los requisitos actuales de la legislación de la Unión en materia de gestión de residuos dan lugar a una valorización insuficiente de los recursos de los vehículos al final de su vida útil, y existe un gran potencial para aumentar la cantidad y la calidad de las piezas, componentes y materiales que deben ser objeto de reutilización, remanufacturación, reacondicionamiento y reciclado procedentes de los vehículos al final de su vida útil. Para hacer frente a estos impactos medioambientales y contribuir a la

³ Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones, «El Pacto Verde Europeo» [COM(2019) 640 final].

descarbonización del sector, es necesario mejorar el funcionamiento del mercado único y promover la transición de la industria automovilística a una economía circular. Esto está en consonancia con la Comunicación de la Comisión, de 11 de marzo de 2020, titulada «Nuevo Plan de acción para la economía circular por una Europa más limpia y más competitiva»⁴, en la que se pedía una revisión de las normas actuales para «promover modelos de negocio más circulares que vinculen el diseño al tratamiento aplicado al final de la vida útil, [...] estudiar reglas sobre el contenido reciclado obligatorio de determinados materiales [...] y [...] mejorar la eficiencia del reciclado». El Consejo⁵ y el Parlamento⁶ también destacaron la necesidad de nuevas normas de la Unión sobre estas cuestiones que sustituyan a las normas existentes sobre la homologación de tipo de los vehículos en lo que respecta a la aptitud para la reutilización, el reciclado y la valorización y sobre los vehículos al final de su vida útil.

- (3) La Directiva 2000/53/CE del Parlamento Europeo y del Consejo⁷ define requisitos de tratamiento armonizados para los vehículos al final de su vida útil y objetivos de reutilización, reciclado y valorización de los vehículos. Establece obligaciones en materia de recogida de vehículos al final de su vida útil, así como obligaciones para los operadores económicos, en particular la restricción del uso de metales pesados en los vehículos. También crea normas básicas sobre la responsabilidad ampliada del productor que obligan a los fabricantes de vehículos a cubrir parte de los costes de recogida de los vehículos al final de su vida útil.
- (4) La evaluación de la Directiva 2000/53/CE realizada por la Comisión⁸ destacó su eficacia en la consecución de muchos de sus objetivos iniciales, en particular la eliminación del cadmio, el plomo, el mercurio y el cromo hexavalente de los vehículos, el aumento de los puntos de recogida de los vehículos al final de su vida útil y la consecución de los objetivos de valorización y reciclado. No obstante, la evaluación constató que la Directiva no abordaba suficientemente cuestiones importantes relacionadas con la recogida de vehículos al final de

⁴ Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones, de 11 de marzo de 2020: «Nuevo Plan de acción para la economía circular por una Europa más limpia y más competitiva» [COM(2020) 98 final].

⁵ Conclusiones del Consejo de 17 de diciembre de 2020, «Hacer que la recuperación sea circular y ecológica».

⁶ Resolución del Parlamento Europeo, de 10 de febrero de 2021, sobre el nuevo Plan de acción para la economía circular.

⁷ Directiva 2000/53/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de septiembre de 2000, relativa a los vehículos al final de su vida útil (DO L 269 de 21.10.2000, p. 34).

⁸ Evaluación de la Directiva 2000/53/CE, de 18 de septiembre de 2000, relativa a los vehículos al final de su vida útil, SWD(2021) 61 final.

su vida útil y que ya no se adaptaba para garantizar la buena calidad del tratamiento de estos vehículos.

- (5) La Directiva 2005/64/CE del Parlamento Europeo y del Consejo⁹ regula la homologación de tipo de los vehículos en lo que concierne a su aptitud para la reutilización, el reciclado y la valorización, de modo que estos vehículos puedan cumplir los objetivos establecidos en la Directiva 2000/53/CE en la fase final de su vida útil. Esta Directiva no ha sido eficaz para mejorar de forma sustancial la aptitud para la reutilización, el reciclado y la valorización de los vehículos nuevos y no se adapta a las características de los vehículos nuevos, que han cambiado considerablemente desde su entrada en vigor.
- (6) El Reglamento (UE) 2018/858 del Parlamento Europeo y del Consejo¹⁰ introdujo un sistema global de homologación de tipo y de vigilancia del mercado de los vehículos de motor, remolques y los sistemas, los componentes y las unidades técnicas independientes destinados a dichos vehículos con vistas a garantizar el correcto funcionamiento del mercado único y ofrecer un nivel elevado de eficacia medioambiental. Es necesario un acto regulador separado a efectos del procedimiento de homologación de tipo UE establecido en el anexo II del Reglamento (UE) 2018/858. Es necesario establecer disposiciones y requisitos sobre la circularidad de los vehículos en el proceso de homologación de tipo UE. Para velar por que los vehículos cumplan dichos requisitos es necesario garantizar su verificación en el proceso de homologación de tipo UE. Las disposiciones administrativas del Reglamento (UE) 2018/858, incluidas las disposiciones sobre vigilancia del mercado, medidas correctoras y sanciones, se aplican a las homologaciones de tipo expedidas con arreglo al presente Reglamento. Las disposiciones administrativas del Reglamento (UE) 2018/858, incluidas las disposiciones sobre vigilancia del mercado, medidas correctoras y sanciones, se aplican a las homologaciones de tipo expedidas de conformidad con los requisitos del presente Reglamento.

⁹ Directiva 2005/64/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de octubre de 2005, 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 (DO L 310 de 25.11.2005, p. 10).

¹⁰ Reglamento (UE) 2018/858 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 30 de mayo de 2018, sobre la homologación y la vigilancia del mercado de los vehículos de motor y sus remolques y de los sistemas, los componentes y las unidades técnicas independientes destinados a dichos vehículos, por el que se modifican los Reglamentos (CE) n.º 715/2007 y (CE) n.º 595/2009 y por el que se deroga la Directiva 2007/46/CE (DO L 151 de 14.6.2018, p. 1).

(7¹¹) Con el fin de mejorar el funcionamiento del mercado único y garantizar al mismo tiempo un elevado nivel de protección del medio ambiente, es esencial armonizar las condiciones para la homologación de tipo de los vehículos en lo que respecta a su aptitud para la reutilización, el reciclado y la valorización [...]. A fin de contribuir a los objetivos de conservación, protección y mejora de la calidad del medio ambiente, protección de la salud de las personas y utilización prudente y racional de los recursos naturales, es esencial establecer normas en lo que respecta a las condiciones por las que se rige la gestión de los vehículos al final de su vida útil, así como la exportación de vehículos usados. [...] Por tanto, la forma más eficiente de facilitar la transición del sector automovilístico a una economía circular es establecer un marco reglamentario uniforme a escala de la Unión que abarque de una manera integrada y coherente el diseño, la fabricación, la introducción en el mercado de la Unión y el tratamiento de los vehículos al final de su vida útil. [...] Con el fin de alcanzar estos objetivos [...], la Directiva 2000/53/CE y la Directiva 2005/64/CE deben ser sustituidas por un Reglamento sobre la base del artículo 114 y el artículo 192, apartado 1, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (TFUE).

(7 bis) En las regiones ultraperiféricas a que se refiere el artículo 349 del TFUE, los Estados miembros deben poder adaptar las obligaciones de los productores para garantizar un servicio y cubrir los costes de gestión de los vehículos al final de su vida útil en función de las características de estas regiones.

¹¹ *Considerando aún sujeto a nuevas modificaciones.*

- (8) Las Directivas 2000/53/CE y 2005/64/CE se aplican únicamente a los turismos (M₁) y a los vehículos comerciales ligeros (N₁), que constituyen aproximadamente el 85 % de todos los vehículos matriculados en la Unión. El resto de los vehículos, a saber, los vehículos de dos y tres ruedas, los camiones, los autobuses y los remolques, no están sujetos a ninguna legislación de la Unión relativa a sus fases de diseño ecológico y gestión al final de su vida útil. Por tanto, para garantizar un marco circular para todos los vehículos matriculados en la Unión, incluido su tratamiento respetuoso con el medio ambiente, así como para evitar la fragmentación del mercado único, el presente Reglamento debe aplicarse no solo a los vehículos de las categorías M₁ y N₁, sino, parcialmente, también a [...] los vehículos de la categoría L ([...]L_{1e}-L_{7e}), los vehículos pesados y sus remolques (M₂, M₃, N₂, N₃, O) y los vehículos especiales. No se dispone de información exhaustiva sobre el tratamiento de estos vehículos al final de su vida útil en la Unión, lo cual impide aplicarles el mismo régimen que el que se aplica a los vehículos M₁ y N₁ en el momento de la entrada en vigor del presente Reglamento. No obstante, los requisitos relativos a la recogida de vehículos al final de su vida útil, su entrega obligatoria a instalaciones de tratamiento autorizadas, su descontaminación y la retirada obligatoria de piezas y componentes para su reutilización y reciclado antes de la fragmentación [...], así como las condiciones para depositar en vertederos residuos no inertes resultantes de la fragmentación, deben empezar a aplicarse a los vehículos de la categoría L ([...]L_{1e}-L_{7e}) y a los vehículos pesados y sus remolques (M₂, M₃, N₂, N₃, O) cinco años después de la entrada en vigor del presente Reglamento. Para facilitar el tratamiento de estos vehículos al final de su vida útil, se debe exigir a sus fabricantes que faciliten información sobre la retirada y la sustitución de piezas, componentes y materiales de dichos vehículos. Asimismo, las disposiciones que rigen la responsabilidad ampliada del productor deben aplicarse a estas categorías de vehículos y cubrir los costes de su recogida, [...], descontaminación y tratamiento al final de su vida útil.

- (9) Los problemas que plantea la exportación de vehículos usados afectan no solo a los turismos (M₁) y vehículos comerciales ligeros (N₁), sino también, como lo demuestran los estudios¹², a los vehículos de mayor tamaño. Por tanto, estas disposiciones deben aplicarse también a los vehículos pesados y a sus remolques (M₂, M₃, N₂, N₃, O).
- (10) 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. [...] Esto complica el cálculo de los coeficientes de aptitud para la reutilización, el reciclado y la valorización [...]. En el caso de [...] los vehículos especiales [...] basados en M₁ y N₁, [...] los costes de [...] recogida, descontaminación, retirada obligatoria de piezas y componentes y su tratamiento [...] deben correr a cargo de los productores en el marco del régimen de responsabilidad ampliada del productor. Las normas relativas a la estrategia de circularidad y a la exportación de vehículos usados no se deben aplicar a los vehículos especiales de las categorías M₂, M₃, N₂, N₃, O. Las disposiciones relativas a las sustancias contenidas en los vehículos también deben aplicarse a los vehículos especiales basados en M₁ y N₁, tal como se establece en la Directiva 2000/53/CE. El fabricante de la segunda fase de vehículos que han recibido la homologación de tipo multifásica no está en condiciones de calcular los coeficientes de aptitud para la reutilización, el reciclado y la valorización de los vehículos finalizados. Por consiguiente, procede exigir únicamente que el vehículo de base cumpla el presente Reglamento.

¹² <https://www.unep.org/es/resources/report/global-trade-used-vehicles-report>.

- (11) Uno de los mayores retos prácticos relacionados con la aplicación de la Directiva 2000/53/CE se refiere a la determinación de si un vehículo se ha convertido o no en un vehículo al final de su vida útil, en particular en los casos de traslados transfronterizos de vehículos. Esta valoración, a pesar de la publicación de orientaciones¹³ sobre esta cuestión, sigue siendo problemática. Por tanto, es necesario establecer criterios precisos jurídicamente vinculantes que permitan determinar si un vehículo está al final de su vida útil. Estos criterios deben utilizarlos todos los operadores económicos y los propietarios de vehículos que se ocupen de vehículos al final de su vida útil. No obstante, también es necesario prever exenciones para preservar la posibilidad de que los Estados miembros determinen situaciones en las que determinados vehículos no deban considerarse vehículos al final de su vida útil, a pesar de cumplir los criterios pertinentes, debido a su condición de vehículo de interés cultural especial. Estas situaciones pueden abarcar, por ejemplo, vehículos pertenecientes a coleccionistas o museos, vehículos construidos por encargo o vehículos de carreras, siempre que las autoridades competentes reconozcan el interés cultural especial pertinente.
- (12) La evaluación de la Directiva 2000/53/CE concluyó que las disposiciones de dicha Directiva sobre el diseño de los vehículos cuyo objetivo era facilitar su desmontaje y la utilización de materiales reciclados tenían un impacto muy limitado en el diseño y la fabricación de vehículos nuevos, ya que no eran suficientemente detalladas, específicas y mensurables.

¹³ Guía de Corresponsales n.º 9 sobre el traslado de vehículos de desguace, https://ec.europa.eu/environment/pdf/waste/shipments/correspondents_guidelines9_en.pdf

- (13) Para abordar el diseño de todos los vehículos introducidos en el mercado de la Unión, así como la fase final de su vida útil, es necesario establecer requisitos armonizados de circularidad que se verifiquen en la fase de homologación de tipo. Diseñar y fabricar vehículos con vistas a garantizar que sus piezas y componentes sean reutilizables y que los materiales que contienen sean reciclables es esencial para evitar que dichas piezas, componentes y materiales no puedan valorizarse de forma adecuada cuando un vehículo llega al final de su vida útil. Por tanto, los fabricantes de vehículos y sus proveedores deben integrar estrategias de diseño que mejoren la aptitud para la reutilización y el reciclado en una fase temprana del desarrollo de nuevos vehículos. En consecuencia, los nuevos tipos de vehículos deben seguir fabricándose de manera que sean reutilizables o reciclables en un mínimo del 85 % en masa y reutilizables o valorizables en un mínimo del 95 % en masa, como ya se prevé en la Directiva 2005/64/CE. Con el fin de garantizar que el cálculo de los coeficientes de aptitud para la reutilización, el reciclado y la valorización se realice de manera uniforme y se pueda controlar, debe establecerse una nueva metodología para el cálculo y la verificación de los coeficientes de aptitud para la reutilización, el reciclado y la valorización de un vehículo. Esta metodología debe reflejar mejor el potencial real de un vehículo nuevo para su reciclaje, reutilización y valorización al final de su vida útil, teniendo en cuenta al mismo tiempo el progreso tecnológico en curso. A fin de garantizar condiciones uniformes para la aplicación del presente Reglamento, deben conferirse a la Comisión competencias de ejecución para crear dicha metodología. Hasta que se establezca esta metodología, los coeficientes de aptitud para la reutilización, el reciclado y la valorización deben seguir calculándose de conformidad con la norma ISO 22628:2002, tal como se establece en la Directiva 2005/64/CE.

- (14) Los vehículos se deben diseñar y fabricar de manera que se limite la presencia de sustancias preocupantes. En su Comunicación, de 14 de octubre de 2020, titulada «Estrategia de sostenibilidad para las sustancias químicas. Hacia un entorno sin sustancias tóxicas» (en adelante, la «Estrategia de sostenibilidad para las sustancias químicas»)¹⁴, la Comisión señaló que las sustancias preocupantes se deben minimizar y sustituir en la medida de lo posible, eliminando progresivamente las más nocivas para usos sociales no esenciales, en particular en los productos de consumo. En consecuencia, las sustancias preocupantes como constituyentes de los materiales utilizados en los vehículos o de cualquiera de las piezas o componentes de los vehículos deben reducirse tanto como sea posible con el fin de garantizar que los vehículos, así como los materiales reciclados a partir de los vehículos, no tengan ningún efecto adverso en la salud humana ni en el medio ambiente durante todo su ciclo de vida.
- (15) La Directiva 2000/53/CE ya restringe el uso de plomo, mercurio, cadmio y cromo hexavalente en los vehículos y establece excepciones, cuando dichas sustancias puedan utilizarse en determinadas aplicaciones. El presente Reglamento debe recoger estas normas existentes. No obstante, para garantizar la coherencia de la legislación sobre sustancias químicas, las restricciones relativas a la comercialización y el uso de otras sustancias en los vehículos deben abordarse con arreglo al Reglamento (CE) n.º 1907/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo¹⁵. Del mismo modo, deben introducirse restricciones al uso de sustancias reguladas en el Reglamento (UE) 2019/1021 del Parlamento Europeo y del Consejo¹⁶, sobre la base de las disposiciones de dicho Reglamento. Por consiguiente, el presente Reglamento no debe establecer la posibilidad de restringir sustancias distintas del plomo, el mercurio, el cadmio y el cromo hexavalente en los vehículos.

¹⁴ Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones, de 14 de [...] **octubre** de 2020: «Estrategia de sostenibilidad para las sustancias químicas. Hacia un entorno sin sustancias tóxicas» [COM(2020) 667 final].

¹⁵ Reglamento (CE) n.º 1907/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de diciembre de 2006, relativo al registro, la evaluación, la autorización y la restricción de las sustancias y mezclas químicas (REACH), por el que se crea la Agencia Europea de Sustancias y Mezclas Químicas, se modifica la Directiva 1999/45/CE y se derogan el Reglamento (CEE) n.º 793/93 del Consejo y el Reglamento (CE) n.º 1488/94 de la Comisión, así como la Directiva 76/769/CEE del Consejo y las Directivas 91/155/CEE, 93/67/CEE, 93/105/CE y 2000/21/CE de la Comisión (DO L 396 de 30.12.2006, p. 1).

¹⁶ Reglamento (UE) 2019/1021 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de junio de 2019, sobre contaminantes orgánicos persistentes (DO L 169 de 25.6.2019, p. 45).

- (16) La Directiva 2000/53/CE establece exenciones a las restricciones al uso de plomo y cadmio en las baterías utilizadas en los vehículos, que se recogen en el presente Reglamento. Sin embargo, el uso de sustancias en las baterías está regulado de manera exhaustiva en el Reglamento (UE) 2023/[...]1542 del Parlamento Europeo y del Consejo¹⁷. Por tanto, se deben abordar estas sustancias y, en su caso, transferir sus restricciones y exenciones conexas a dicho Reglamento [...] mediante una disposición modificativa incluida en el presente Reglamento. [...]
- (17) A fin de tener en cuenta los avances científicos y técnicos, se deben seguir delegando poderes en la Comisión para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 290 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea en lo que respecta a la modificación de las exenciones a las restricciones de uso del plomo, mercurio, cadmio y cromo hexavalente en los vehículos en virtud del presente Reglamento. La modificación o supresión de estas exenciones debe ir precedida de una evaluación de las repercusiones socioeconómicas de dicho cambio, que no figura en la Directiva 2000/53/CE, incluido el estudio de la disponibilidad de sustancias alternativas y los efectos en la salud humana y el medio ambiente a lo largo del ciclo de vida de los vehículos. Para garantizar la eficacia de la adopción de decisiones, la coordinación y la gestión de los aspectos técnicos, científicos y administrativos de la modificación del presente Reglamento con respecto a las restricciones de uso de sustancias en los vehículos, la Agencia Europea de Sustancias y Mezclas Químicas debe asistir a la Comisión en dicha evaluación.

¹⁷ Reglamento (UE) 2023/1542 del Parlamento Europeo y del Consejo, de [...] 12 de julio de 2023, relativo a las pilas y baterías y sus residuos y por el que se modifican la Directiva 2008/98/CE y el Reglamento (UE) 2019/1020 y se deroga la Directiva 2006/66/CE (DO L 191 de 28.7.2023, p. 1 [...]).

- (18) Con vistas a aumentar la circularidad en el sector automovilístico, paulatinamente, los vehículos se deben diseñar y fabricar de forma que incorporen materiales reciclados en lugar de materias primas primarias. La utilización de materiales reciclados permite un uso más eficiente de los materiales, descarboniza la producción y reduce los impactos medioambientales negativos relacionados con el uso de materias primas primarias.
- Asimismo, una mayor circularidad de los vehículos fabricados en terceros países que se introducen en la Unión contribuirá a reducir las emisiones de gases de efecto invernadero a escala mundial y también en la Unión. Además, reduce la dependencia energética y de materias primas relacionadas con el suministro de materias primas primarias y, al mismo tiempo, refuerza el mercado de materias primas secundarias. Aunque no existen requisitos relativos al uso del contenido reciclado a escala mundial, muchos fabricantes ya han incorporado materiales reciclados en sus vehículos. Establecer objetivos y disposiciones uniformes sobre cómo calcular el contenido reciclado proporcionará seguridad jurídica y contribuirá a crear una competencia leal entre los fabricantes. Los requisitos se aplicarán a todos los fabricantes que tengan la intención de introducir vehículos en el mercado de la Unión, independientemente del lugar en el que estén radicados. Teniendo en cuenta la importancia de las cadenas de valor mundiales en el sector automovilístico, el Reglamento debe permitir el abastecimiento de materias primas secundarias de fuera de la Unión.

- (19) Habida cuenta de la baja tasa de reciclado de los plásticos, especialmente procedentes de los vehículos al final de su vida útil, y de los efectos negativos globales de otras formas de tratamiento de residuos plásticos, conviene aumentar la utilización de plásticos reciclados en los vehículos. Para ello, debe incluirse en los vehículos nuevos un objetivo obligatorio de plástico reciclado procedente de residuos posconsumo. En consecuencia, cada tipo de vehículo debe contener [...] plástico reciclado procedente de residuos plásticos posconsumo en unos porcentajes que se incrementarán progresivamente. El 25 % de este objetivo de contenido de plásticos reciclados en los tipos de vehículos debe alcanzarse incluyendo plásticos reciclados procedentes de vehículos al final de su vida útil[...]. [...]La selección de los plásticos incluidos en el ámbito de los objetivos se basa en los tipos reciclables de plásticos especificados en el estudio específico del Centro Común de Investigación (JRC)¹⁸ y en la evaluación de impacto. En estos documentos, los plásticos termoendurecibles distintos de las espumas de poliuretano de los asientos y los elastómeros no se tienen en cuenta para el cálculo de los objetivos, dado que los plásticos termoendurecibles son particularmente difíciles de reciclar y los neumáticos figuran entre los productos prioritarios propuestos por el Reglamento sobre diseño ecológico para productos sostenibles.[...]. No obstante, en caso de que la falta de disponibilidad o los precios excesivos de determinados plásticos reciclados dificulten en exceso el cumplimiento de los porcentajes mínimos, la Comisión debe estar facultada para completar el presente Reglamento mediante el establecimiento, en consulta con los Estados miembros, de excepciones temporales a los objetivos de contenido de plásticos reciclados. A fin de garantizar condiciones uniformes para la aplicación de esta obligación, deben conferirse a la Comisión competencias de ejecución para establecer una metodología de cálculo y verificación del porcentaje de plásticos recuperados a partir de residuos posconsumo y de vehículos al final de su vida útil[...] presentes e incorporados en el tipo de vehículo, en consonancia con las demás normas del Derecho de la Unión que abordan un abanico más amplio de productos y flujos de residuos y de manera coherente desde el punto de vista horizontal.

¹⁸ <https://op.europa.eu/es/publication-detail/-/publication/0980feaf-2146-11ee-94cb-01aa75ed71a1>.

(19 bis) El fomento del uso de plásticos reciclados en los vehículos se basa en la premisa de que el propio contenido reciclado se haya producido de manera sostenible desde el punto de vista medioambiental, de modo que se reduzca la huella de carbono y se promueva la economía circular. A tal fin, deben establecerse determinadas garantías para velar por que la obtención del contenido reciclado no anule los beneficios medioambientales de utilizar dicho contenido reciclado en los vehículos. Así pues, es necesario abordar los problemas medioambientales conexos de manera no discriminatoria en lo que respecta tanto a los plásticos reciclados de producción nacional como a los importados. A tal fin, para que se contabilicen a los efectos de los objetivos de contenido de plásticos reciclados establecidos en el presente Reglamento, los plásticos reciclados deben cumplir unas condiciones equivalentes en materia de protección de la salud humana, el clima y el medio ambiente, lo que incluye las emisiones y la gestión de residuos, independientemente de si el proceso de reciclado tiene lugar en la Unión Europea o fuera de esta.

(19 ter) La recogida separada de residuos plásticos es esencial, pues tiene un efecto directo y positivo en el índice de recogida, en la calidad del material recogido y en la calidad de los materiales reciclados. Permite un reciclado de alta calidad e impulsa la utilización de materias primas secundarias de calidad. Avanzar hacia una «sociedad del reciclado» contribuye a evitar la generación de residuos y promueve su utilización como recurso, al tiempo que evita bloquear recursos en los niveles inferiores de la jerarquía de residuos, algo que tiene efectos perjudiciales en el medio ambiente y supone no tener en cuenta una gestión de los residuos respetuosa con el medio ambiente. La recogida separada también evita que se mezclen residuos peligrosos con residuos no peligrosos, lo que permite garantizar la seguridad de los residuos y de su traslado, y evita la contaminación, de conformidad con lo establecido en normas internacionales como el Convenio de Basilea sobre el Control de los Movimientos Transfronterizos de los Desechos Peligrosos y su Eliminación¹⁹, de 22 de marzo de 1989, la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, de 10 de diciembre de 1982²⁰, el Convenio sobre la Prevención de la Contaminación del Mar por Vertimientos de Desechos y Otras Materias, hecho en Londres el 29 de diciembre de 1972, y su Protocolo de 1996, y el anexo V del Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques, de 2 de noviembre de 1973 (MARPOL), modificado por su Protocolo de 1978.

¹⁹ DO L 39 de 16.2.1993, p. 3.

²⁰ DO L 179 de 23.6.1998, p. 3.

(19 quater) El Convenio sobre la Contaminación Atmosférica Transfronteriza a Gran Distancia²¹, hecho en Ginebra el 14 de noviembre de 1979, exige a las partes de dicho Convenio que protejan el medio ambiente contra la contaminación atmosférica y se esfuercen por limitar y, en la medida de lo posible, reducir gradualmente e impedir la contaminación atmosférica, incluida la contaminación atmosférica transfronteriza a gran distancia. En virtud del Convenio sobre la Protección y Utilización de los Cursos de Agua Transfronterizos y de los Lagos Internacionales²², hecho en Helsinki el 17 de marzo de 1992, las partes están obligadas a adoptar medidas para prevenir, controlar y reducir todo impacto transfronterizo de la contaminación del agua. De conformidad con la Declaración de Río de 1992 de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Medio Ambiente y el Desarrollo, quien contamina debe, en principio, asumir el coste de la contaminación. Por lo tanto, las actividades industriales como el reciclado de plásticos deben ir acompañadas de medidas de prevención y reducción de la contaminación.

(19 quater bis) Las condiciones aplicables al material reciclado en terceros países, incluidos los requisitos de auditoría, solo deben aplicarse [cuarenta y ocho meses después de la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento] y la Comisión debe evaluar de manera más exhaustiva los efectos previstos de dichas condiciones a la luz de la evolución de la situación del mercado y de las relaciones comerciales, e informar de su evaluación al Consejo y al Parlamento Europeo [veinticuatro meses después de la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento].

(19. [...]quinquies) A fin de alcanzar los objetivos de incorporación de contenido reciclado establecidos en virtud del presente Reglamento, la Comisión debe publicar, a más tardar 95 meses después de la entrada en vigor del presente Reglamento, una revisión del estado de desarrollo tecnológico y del comportamiento medioambiental de los plásticos de origen biológico en los vehículos y, si ha lugar, presentar una propuesta legislativa con requisitos y objetivos de sostenibilidad.

²¹ DO L 171 de 27.6.1981, p. 13.

²² DO L 186 de 5.8.1995, p. 44.

- (20) El sector automovilístico es uno de los mayores usuarios de acero y el uso actual de acero reciclado en los vehículos nuevos sigue siendo bajo. A fin de contribuir a reducir la huella de carbono relacionada con la producción de vehículos nuevos y apoyar la transición de la industria del automóvil hacia la neutralidad climática, deben delegarse poderes en la Comisión para adoptar actos con arreglo al artículo 290 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea en lo que respecta al establecimiento de un porcentaje mínimo de acero reciclado procedente de residuos de acero posconsumo que debe estar presente e incorporarse en los tipos de vehículos. El establecimiento de un objetivo futuro debe ir precedido de un estudio específico de la Comisión, elaborado mediante consulta a las partes interesadas y que abarque todos los factores técnicos, medioambientales y económicos pertinentes relacionados con la viabilidad de dicho objetivo. A fin de garantizar condiciones uniformes para la aplicación de esta obligación, deben conferirse a la Comisión competencias de ejecución para establecer la metodología de cálculo y verificación del porcentaje de acero recuperado a partir de residuos posconsumo que debe estar presente e incorporarse en el tipo de vehículo.
- (21) Existe la posibilidad de aumentar en los vehículos el uso de contenido reciclado de otros materiales utilizados de forma habitual por la industria automovilística y para los que los mercados de materias primas secundarias están poco desarrollados, la huella relacionada con la producción de materias primas primarias es elevada o los niveles de reciclado son limitados, mientras que las tecnologías de clasificación y reciclado están mejorando. Por consiguiente, es conveniente que la Comisión evalúe la oportunidad, la viabilidad y el impacto de establecer objetivos sobre el contenido reciclado de neodimio, disprosio, praseodimio, terbio, samario, níquel, cobalto y boro utilizado en los imanes permanentes, así como sobre el aluminio y sus aleaciones, o el magnesio y sus aleaciones. En cuanto a la viabilidad de poder establecer objetivos sobre tipos específicos de aleaciones de aluminio y magnesio, el estudio debe abordar la adecuación de la demanda a la oferta secundaria en general y, en particular, investigar la solución intermedia entre maximizar las economías de escala especificando un número mínimo de familias de aleaciones y maximizar la conservación del valor mediante la clasificación en una gama más amplia de tipos específicos de aleaciones.

- (22) Con el fin de impulsar los mercados poco desarrollados de materias primas secundarias, deben delegarse poderes en la Comisión para adoptar actos con arreglo al artículo 290 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea en lo que respecta al establecimiento de un porcentaje mínimo de aluminio y sus aleaciones, magnesio y sus aleaciones, neodimio, disprosio, praseodimio, terbio, samario, níquel, cobalto o boro reciclados procedentes de residuos posconsumo que deberá estar presente e incorporarse en los tipos de vehículos. A fin de garantizar condiciones uniformes para la aplicación de esta obligación, deben conferirse a la Comisión competencias de ejecución para establecer la metodología de cálculo y verificación de los porcentajes de materiales reciclados a partir de residuos posconsumo en los tipos de vehículos. La metodología es necesaria para aclarar las definiciones de chatarra posconsumo y chatarra preconsumo. Esta aclaración es pertinente para incentivar la mejora de la calidad y la conservación del valor, en particular en el caso de las fracciones posconsumo. Para promover la descarbonización mediante el uso de un mayor contenido reciclado son necesarias definiciones claras que permitan incentivar el reciclado de la chatarra posconsumo y, al mismo tiempo, minimizar el uso de chatarra preconsumo, que suele tener la misma huella de carbono que la materia prima primaria.
- (23) En consonancia con los requisitos del Reglamento (UE) 2024/1252 [...] del Parlamento Europeo y del Consejo²³, y teniendo en cuenta que es necesario establecer en el presente Reglamento disposiciones sobre el contenido reciclado de los vehículos y las materias primas fundamentales utilizadas en las piezas y componentes de los vehículos, dichas disposiciones deben aplicarse como aplicación sectorial específica de las disposiciones contenidas en el Reglamento (UE) 2024/1252 [...]. De este modo se garantizará la racionalización y la integración de las distintas obligaciones en materia de información, etiquetado y retirada con arreglo a los procedimientos del presente Reglamento con las de otras piezas, componentes y materiales. Además, a fin de garantizar una aplicación homogénea de las disposiciones de ambos instrumentos, debe modificarse el Reglamento (UE) 2024/1252 en la medida necesaria mediante la inclusión de una disposición modificativa en el presente Reglamento.

²³ Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se establece un marco para garantizar el suministro seguro y sostenible de materias primas fundamentales y se modifican los Reglamentos (UE) 168/2013, (UE) 2018/858, (UE) 2018/1724 y (UE) 2019/1020 [COM(2023) 160 final].

- (24) A fin de garantizar que las baterías sean recicladas de conformidad con los requisitos del Reglamento (UE) 2023/1542 [...], y que los motores de accionamiento eléctrico, que contienen cantidades importantes de tierras raras, también se puedan sustituir y reciclar, es necesario introducir requisitos de diseño para los nuevos tipos de vehículos, garantizando que instalaciones de tratamiento autorizadas u operadores de reparación y mantenimiento puedan retirar fácilmente estas baterías y motores de accionamiento eléctrico en cualquier fase del ciclo de vida de un vehículo. Para tener en cuenta los avances técnicos y científicos, deben delegarse poderes en la Comisión para adoptar actos con arreglo al artículo 290 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea en lo que respecta a la modificación del presente Reglamento mediante la revisión de la lista de piezas y componentes que deben diseñarse para permitir su retirada y sustitución en los vehículos. A fin de garantizar condiciones uniformes para la aplicación de estos requisitos de diseño, deben conferirse a la Comisión competencias de ejecución.
- (25) El sistema de homologación de tipo establecido en el Reglamento (UE) 2018/858 requiere que los fabricantes fabriquen sus vehículos, sistemas, componentes y unidades técnicas independientes de conformidad con un tipo de vehículo homologado. Para garantizar que los fabricantes cumplan los requisitos de circularidad que les son aplicables en la fase de homologación de tipo y que se establecen en el presente Reglamento, y que las autoridades de homologación de tipo puedan verificar el cumplimiento, es necesario que los fabricantes incluyan en el expediente del fabricante la información requerida para el procedimiento de homologación de tipo. Para aumentar la transparencia y garantizar que la información sobre la homologación de tipo requerida se presente de manera coherente con los requisitos de otros actos legislativos que regulan los requisitos de homologación de tipo de los vehículos, la Comisión debe modificar las normas establecidas en el Reglamento de Ejecución (UE) 2020/683 de la Comisión²⁴, que normalizan los documentos y la información que deben incluirse en el expediente del fabricante y, por tanto, especifican los requisitos administrativos para la homologación de tipo.

²⁴ Reglamento de Ejecución (UE) 2020/683 de la Comisión, de 15 de abril de 2020, por el que se desarrolla el Reglamento (UE) 2018/858 del Parlamento Europeo y del Consejo en lo que concierne a los requisitos administrativos para la homologación y la vigilancia del mercado de los vehículos de motor y sus remolques y de los sistemas, los componentes y las unidades técnicas independientes destinados a dichos vehículos (DO L 163 de 26.5.2020, p. 1).

- (26) Para asegurarse de que los fabricantes de turismos y vehículos comerciales ligeros adopten medidas para garantizar el cumplimiento de los requisitos de circularidad con arreglo al presente Reglamento, y para incentivarlos a mejorar la circularidad de los tipos de vehículos que introducen en el mercado, deben elaborar una estrategia global de circularidad para cada categoría del vehículo en la que producen un nuevo tipo y facilitarla a la autoridad de homologación de tipo. Dicha estrategia debe basarse en tecnologías acreditadas, disponibles o en desarrollo en el momento de solicitar la homologación de tipo del vehículo y ser objeto de una actualización periódica. La Comisión debe informar periódicamente sobre la circularidad del sector automovilístico a partir de las estrategias de circularidad facilitadas por los fabricantes. A fin de tener en cuenta los avances técnicos y científicos en la fabricación y la gestión de los vehículos al final de su vida útil, la evolución del mercado en el sector automovilístico y los cambios reglamentarios, deben delegarse poderes en la Comisión para adoptar actos con arreglo al artículo 290 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea en lo que respecta a la modificación del anexo que contiene los requisitos sobre el contenido de la estrategia de circularidad y sus actualizaciones.
- (27) Para aumentar la transparencia sobre el uso de materiales reciclados por parte del sector automovilístico y ofrecer incentivos para aumentar los niveles de contenido reciclado, debe exigirse a los fabricantes de vehículos que faciliten documentación técnica que muestre el porcentaje de materiales reciclados de los nuevos tipos de vehículos que se presenten a la homologación de tipo. Este requisito debe aplicarse a una selección de materiales para los que un aumento del contenido reciclado en los vehículos aportaría beneficios medioambientales especialmente importantes. La declaración obligatoria debe presentarse a la autoridad de homologación junto con otros documentos que forman parte de la solicitud de homologación de tipo.

- (28) El acceso a información actualizada y la comunicación oportuna entre los fabricantes de vehículos y los operadores de gestión de residuos a lo largo de toda la cadena de valor del automóvil son esenciales para maximizar la reutilización, la remanufacturación y el reacondicionamiento de piezas y componentes de un vehículo y para garantizar un reciclado de alta calidad de los vehículos al final de su vida útil. Por tanto, los fabricantes deben proporcionar a los operadores de gestión de residuos y a los operadores de reparación y mantenimiento un acceso sin restricciones, normalizado y no discriminatorio a la información que permita la retirada y sustitución seguras de determinadas piezas, componentes y materiales presentes en un vehículo. La información debe guiar a los operadores de gestión de residuos y a los operadores de reparación y mantenimiento por todos los pasos y proporcionar instrucciones claras sobre el uso de las herramientas o tecnologías necesarias para el acceso a las baterías para vehículos eléctricos y para retirarlas, incluidas herramientas o tecnologías que permitan su descarga segura, y a los motores de accionamiento eléctrico. Esta información también debe ayudar a identificar, localizar y retirar las piezas, componentes y materiales que deben someterse a descontaminación y retirarse del vehículo antes de la fragmentación, así como las piezas y componentes que contienen materias primas fundamentales en los imanes permanentes a que se refiere el Reglamento (UE) [...] [2024/1252](#). Esto debe hacerse a través de plataformas de comunicación creadas por los fabricantes y la información debe facilitarse de forma gratuita, a excepción de los costes administrativos. Las autoridades de homologación de tipo deben verificar que los fabricantes han presentado la información requerida. A fin de actualizar el alcance de la información que los fabricantes deben facilitar a los operadores de gestión de residuos y los operadores de reparación y mantenimiento, deben delegarse poderes en la Comisión para adoptar actos con arreglo al artículo 290 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea en lo que respecta a la modificación del anexo V.
- (29) Si bien la codificación digital se utiliza cada vez más para controlar las distintas piezas y componentes del vehículo, la evaluación de la Directiva 2000/53/CE determinó que dicha codificación podría impedir el potencial de reutilización, remanufacturación y reacondicionamiento de determinadas piezas y componentes. Por tanto, es esencial que se requiera a los fabricantes de vehículos que faciliten información que permita a los operadores profesionales de la gestión de residuos superar los problemas que plantean estas piezas y componentes codificados digitalmente en un vehículo, cuando dicha codificación impida las operaciones de reparación, mantenimiento o sustitución en otro vehículo.

- (30) Los fabricantes y sus proveedores deben utilizar las normas de codificación de componentes y materiales, establecidas inicialmente en la Decisión 2003/138/CE de la Comisión²⁵, para el etiquetado y la identificación de las piezas, componentes y materiales de plástico y elastómero de los vehículos. Deben asegurarse de que todas las piezas y componentes de los vehículos estén marcados de conformidad con otra legislación aplicable de la Unión, en particular en lo que respecta al etiquetado de las baterías y de los imanes permanentes incluidos en los vehículos que introducen en el mercado. A fin de tener en cuenta los avances técnicos y científicos, deben delegarse en la Comisión los poderes para adoptar actos con arreglo al artículo 290 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea en lo que respecta a la modificación del anexo VI en el que se especifica cómo deben etiquetarse las piezas y componentes de los vehículos.

²⁵ 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).

- (31) Con el fin de facilitar el tratamiento de los vehículos al final de su vida útil, los fabricantes de vehículos deben proporcionar, a través de herramientas digitales, información precisa, completa y actualizada sobre la retirada y la sustitución seguras de las piezas y componentes de los vehículos. Por consiguiente, debe desarrollarse y hacer que esté disponible un pasaporte digital de circularidad de los vehículos como soporte de datos para dicha información, de manera coherente con otras herramientas y plataformas de información digital que ya existen o están en desarrollo en el sector automovilístico sobre el comportamiento medioambiental de los vehículos y en consonancia con las disposiciones correspondientes del Reglamento (UE) 2023/1542 [...], el Reglamento [...] 2024/1781 del Parlamento Europeo y del Consejo²⁶ y el Reglamento [...] 2024/1257 del Parlamento Europeo y del Consejo²⁷. A fin de garantizar condiciones uniformes para la aplicación del presente Reglamento, deben conferirse a la Comisión competencias de ejecución para establecer los requisitos técnicos de diseño y funcionamiento del pasaporte, así como normas sobre la ubicación del soporte de datos u otro identificador que permita acceder al pasaporte en el vehículo.

²⁶ Reglamento (UE) 2024/1781 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de junio de 2024, por el que se instaure un marco para el establecimiento de requisitos de diseño ecológico aplicables a los productos sostenibles, se modifiquen la Directiva (UE) 2020/1828 y el Reglamento (UE) 2023/1542 y se deroga la Directiva 2009/125/CE [...].

²⁷ Reglamento (UE) 2024/1257 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de abril de 2024, relativo a la homologación de tipo de los vehículos de motor y los motores y de los sistemas, componentes y unidades técnicas independientes destinados a esos vehículos en lo que respecta a sus emisiones y a la durabilidad de las baterías (Euro 7), por el que se modifica el Reglamento (UE) 2018/858 del Parlamento Europeo y del Consejo y por el que se derogan los Reglamentos (CE) n.º 715/2007 y (CE) n.º 595/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, el Reglamento (UE) n.º 582/2011 de la Comisión, el Reglamento (UE) 2017/1151 de la Comisión, el Reglamento (UE) 2017/2400 de la Comisión y el Reglamento de Ejecución (UE) 2022/1362 de la Comisión [...].

- (32) Para garantizar que los productores y otros operadores económicos estén sujetos a las mismas normas en todos los Estados miembros, es necesario establecer normas armonizadas para la gestión de residuos de los vehículos al final de su vida útil. Ello debería redundar en un elevado nivel de protección de la salud humana y del medio ambiente en toda la Unión. También daría lugar a una mayor armonización de la calidad de los servicios de gestión de residuos prestados por los operadores económicos y facilitaría el funcionamiento del mercado de materias primas secundarias.
- (33) Con el fin de garantizar un tratamiento seguro y respetuoso con el medio ambiente de los vehículos al final de su vida útil, todo establecimiento o empresa que tenga la intención de realizar operaciones de tratamiento de residuos de estos vehículos debe obtener una autorización de la autoridad competente. La autorización solo debe concederse si el establecimiento o empresa dispone de la capacidad [...] necesaria para llevar a cabo las operaciones de tratamiento de vehículos al final de la vida útil de conformidad con el Derecho nacional y de la UE aplicables, incluidos los requisitos de tratamiento específicos establecidos en el presente Reglamento. Además, solo las instalaciones de tratamiento autorizadas deben estar facultadas para expedir certificados de destrucción de conformidad con el presente Reglamento.
- (33 bis) [...] Cuando los productores o los sistemas de responsabilidad ampliada del productor celebren contratos con instalaciones de tratamiento autorizadas con el único propósito [...] de cumplir sus obligaciones en materia de responsabilidad del productor, estos contratos deben respetar los principios del Derecho de la competencia y no deben incluir disposiciones que prohíban a las instalaciones de tratamiento autorizadas vender piezas, componentes o materiales resultantes del desmontaje o de las operaciones de tratamiento de residuos de los vehículos al final de su vida útil a operadores distintos del productor o del sistema de responsabilidad ampliada del productor. Estos contratos pueden basarse en un modelo establecido por el Estado miembro. [...]

- (34) La Directiva 2000/53/CE establece una obligación básica de que los fabricantes de vehículos cubran parte de los costes de recogida de los vehículos al final de su vida útil. Sobre la base de esta obligación, en consonancia con el principio de que quien contamina paga y, en consonancia con los requisitos mínimos generales para los regímenes de responsabilidad ampliada del productor establecidos en la Directiva 2008/98/CE del Parlamento Europeo y del Consejo²⁸, conviene establecer a escala de la Unión requisitos sobre las responsabilidades de los fabricantes de vehículos en relación con la gestión de los vehículos al final de su vida útil. Los productores deben tener una responsabilidad ampliada respecto de los vehículos que hayan introducido en el mercado una vez que lleguen a la fase del final de su vida útil. La responsabilidad ampliada del productor debe cubrir las obligaciones de garantizar que los vehículos comercializados por los productores en un Estado miembro sean recogidos y tratados con arreglo al presente Reglamento y que los operadores de gestión de residuos que traten dichos vehículos cumplan los objetivos de reciclado establecidos en el presente Reglamento.
- (35) A fin de facilitar el control del cumplimiento por parte de los productores de sus obligaciones en materia de responsabilidad ampliada del productor, los Estados miembros deben establecer un registro de productores. Los requisitos de registro deben armonizarse en toda la Unión con el fin de facilitar el registro, en particular cuando los fabricantes comercialicen vehículos en diferentes Estados miembros. El registro también debe utilizarse para informar a las autoridades competentes sobre el cumplimiento de las obligaciones en materia de responsabilidad ampliada del productor. Las características y los aspectos procedimentales relacionados con este registro también deben ser coherentes con el registro de productores establecido por el Reglamento (UE) 2023/1542 [...] con el fin de que los productores de vehículos y los productores de baterías puedan utilizar el mismo registro. Para facilitar la inscripción en el registro de los productores en todos los Estados miembros, la Comisión debe crear un sitio web que contenga los enlaces a todos los registros nacionales.
- (36) En caso de que el productor comercialice vehículos por primera vez en el territorio de un Estado miembro en el que no esté establecido, este debe designar a un representante autorizado en materia de responsabilidad ampliada del productor. Si un representante autorizado representa a más de un productor en un Estado miembro, el representante autorizado debe facilitar por separado el nombre y los datos de contacto de cada uno de los productores a los que representa.

²⁸ Directiva 2008/98/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 19 de noviembre de 2008, sobre los residuos y por la que se derogan determinadas Directivas (DO L 312 de 22.11.2008, p. 3).

- (37) Los productores deben poder elegir si ejercerán sus obligaciones en materia de responsabilidad ampliada del productor de forma individual o colectiva, por medio de sistemas de responsabilidad ampliada del productor que asuman la responsabilidad en su nombre, a menos que un Estado miembro opte por exigir que un productor sea representado por un sistema de responsabilidad ampliada del productor. Los sistemas de responsabilidad ampliada del productor deben garantizar la confidencialidad de los datos que les faciliten los productores. Con el fin de garantizar que se tengan debidamente en cuenta los intereses de todos los operadores económicos y evitar que los operadores de gestión de residuos se vean perjudicados por las decisiones adoptadas en los regímenes de responsabilidad ampliada del productor, debe establecerse un diálogo periódico entre las partes interesadas con arreglo a lo dispuesto en el artículo 8 bis, apartado 6, de la Directiva 2008/98/CE, de conformidad con los principios del Derecho de la competencia. Debe garantizarse la protección de los secretos comerciales y empresariales. [...].
- (38) Los productores deben financiar parte de los costes de recogida y tratamiento de los vehículos al final de su vida útil necesarios para cumplir los requisitos establecidos en el presente Reglamento, en particular las obligaciones destinadas a garantizar una mayor calidad de las materias primas secundarias recuperadas a partir de los vehículos. El nivel exacto de los costes de estas operaciones que deben cubrir los productores debe determinarse teniendo en cuenta los ingresos de las instalaciones de tratamiento autorizadas y otros operadores de gestión de residuos obtenidos de la venta de piezas de recambio o componentes usados y materias primas secundarias recuperadas a partir de los vehículos al final de su vida útil. Para ello, las autoridades competentes, en cooperación con los productores y los operadores de gestión de residuos, deben supervisar los costes medios de las operaciones de recogida, reciclado y tratamiento, así como el nivel de las contribuciones financieras abonadas por los productores, a fin de garantizar una distribución justa de los costes entre todos los operadores interesados.

- (39) Las contribuciones financieras de los productores también deben cubrir los costes de las campañas educativas orientadas a aumentar la recogida de vehículos al final de su vida útil, el establecimiento del sistema de notificación para la expedición y transferencia de certificados de destrucción y la recogida y notificación de datos a las autoridades competentes. Todas estas acciones son indispensables para garantizar una gestión adecuada de los vehículos al final de su vida útil, en particular para el seguimiento de los vehículos que están bajo la responsabilidad de los productores, de conformidad con el presente Reglamento. Además, dado que el presente Reglamento introduce cambios en relación con la responsabilidad financiera de los productores para la recogida de los vehículos al final de su vida útil incluidos en el ámbito de aplicación de la Directiva 2000/53/CE, deben adoptarse las disposiciones adecuadas para tener en cuenta la transición de la Directiva 2000/53/CE al presente Reglamento.
- (40) Los productores que opten por cumplir sus obligaciones de responsabilidad ampliada del productor de forma individual también deben proporcionar una garantía para cubrir los costes de gestión de los vehículos al final de su vida útil. Dichas garantías podrán utilizarse, en particular, en los casos en que los productores en cuestión se declaren insolventes o cesen definitivamente sus actividades.
- (41) En caso de que un productor ejerza sus obligaciones de responsabilidad ampliada del productor de forma colectiva con un sistema de responsabilidad ampliada del productor, las contribuciones financieras abonadas por el productor deben modularse sobre la base de criterios armonizados. Estos criterios deben crear incentivos económicos para que los fabricantes aumenten la circularidad en el diseño y la producción de vehículos nuevos, teniendo en cuenta la cantidad de materiales primarios y reciclados de un vehículo, la medida en que contiene piezas, componentes y materiales difíciles de retirar, desmontar, reutilizar o reciclar, así como la cantidad de sustancias peligrosas que contiene. A fin de evitar distorsiones en el mercado único, [...] deben delegarse competencias de ejecución en la Comisión [...] para el establecimiento de normas detalladas sobre cómo deben aplicarse los criterios para la modulación de las contribuciones financieras abonadas a los sistemas de responsabilidad ampliada del productor.
- (41 bis) Es posible que algunos Estados miembros ya hayan establecido estructuras de responsabilidad ampliada del productor y sistemas de gestión de residuos, que constituyen la base de las autorizaciones nacionales y los acuerdos contractuales pertinentes, en el momento de aplicar la Directiva 2000/53/CE. Estos Estados miembros deben poder seguir utilizando estos sistemas, siempre que estén en consonancia con las obligaciones derivadas del presente Reglamento.

En el caso de los sistemas de responsabilidad ampliada del productor de gestión pública que no impliquen mandatos del productor representado, los requisitos establecidos en el presente Reglamento relativos a tales mandatos no deben ser de aplicación.

Cuando la tasa en concepto de responsabilidad ampliada del productor que aplica un sistema de responsabilidad ampliada del productor se clasifica como ingresos públicos, como sucede con los sistemas de responsabilidad ampliada del productor de gestión pública, y con el fin de cumplir las normas presupuestarias que exigen que los ingresos públicos se basen en datos exactos, el Estado miembro debe poder exigir que el productor notifique con una frecuencia superior a una vez al año la información indicada en el artículo 49 pertinente para determinar la tasa a la autoridad competente responsable del registro.

- (42) [...] Los vehículos a menudo llegan al final de su vida útil en un Estado miembro distinto del Estado miembro [...] en el que se introdujeron en el mercado. [...] Siempre que pueda identificarse un productor en el sentido del presente Reglamento en el Estado miembro en el que el vehículo llegue al final de su vida útil, dicho productor debe cubrir los costes de recogida y tratamiento. No obstante, no siempre es posible identificar a un productor en el Estado miembro en el que el vehículo llega la final de su vida útil, por lo que también es necesario introducir normas sobre la responsabilidad ampliada del productor transfronteriza, de aplicación exclusiva en dicha situación específica. Estas normas deben garantizar que la responsabilidad del productor cubra de forma adecuada los costes de recogida y tratamiento en los que incurran los operadores de gestión de residuos en el Estado miembro en el que el vehículo llegue al final de su vida útil. A tal fin, todo productor que introduzca un vehículo por primera vez en el mercado de la Unión debe designar a un representante para la responsabilidad ampliada del productor en cada Estado miembro y establecer mecanismos de cooperación transfronteriza con los operadores de gestión de residuos pertinentes. Los productores también deben poder encomendar al sistema de responsabilidad ampliada del productor que actúe como su representante autorizado. La introducción de dicho mecanismo contribuye a crear unas condiciones de competencia equitativas entre las instalaciones de tratamiento autorizadas de toda la Unión y, en caso de responsabilidad individual del productor, facilita el desarrollo de enfoques a escala de la Unión. Por último, con vistas a cubrir los costes de las operaciones de gestión de residuos, los Estados miembros deben poder solicitar a los propietarios de los vehículos que abonen una tasa administrativa por los vehículos usados o los vehículos para los que no pueda identificarse un productor que se matriculen por primera vez en un Estado miembro.

- (43) A fin de garantizar el cumplimiento de estas obligaciones y evitar distorsiones en el mercado único, deben delegarse poderes en la Comisión para adoptar actos con arreglo al artículo 290 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea en lo que respecta al establecimiento de normas detalladas adicionales sobre las obligaciones de los productores, los Estados miembros y los operadores de gestión de residuos, así como las características de los mecanismos transfronterizos.
- (44) Un requisito previo fundamental para el tratamiento adecuado de los vehículos al final de su vida útil es que se recojan todos los vehículos que se encuentran en esta fase. Por consiguiente, el presente Reglamento debe imponer determinadas obligaciones relacionadas con la recogida, principalmente a los productores y, de forma secundaria, a los Estados miembros. Los productores deben crear o participar en la creación de sistemas de recogida y los Estados miembros deben adoptar todas las medidas necesarias para garantizar la implantación de los sistemas y que dichos sistemas permitan cumplir los objetivos del presente Reglamento. Los sistemas de recogida deben permitir a los propietarios de vehículos y a otros titulares de vehículos entregar el vehículo a una instalación de tratamiento autorizada o a un punto de recogida autorizado sin esfuerzos ni costes innecesarios. Esto significa, en la práctica, que dichos sistemas deben abarcar de forma adecuada todo el territorio de cada Estado miembro. También deben permitir la recogida de todas las marcas de vehículos al final de su vida útil, así como de las piezas de desecho procedentes de la reparación de vehículos.
- (45) Los vehículos al final de su vida útil solo deben tratarse en instalaciones de tratamiento autorizadas, por lo que estas instalaciones desempeñan un papel fundamental en la recogida de los vehículos al final de su vida útil. Para facilitar la recogida y garantizar una disponibilidad adecuada de las instalaciones de recogida de vehículos al final de su vida útil, el presente Reglamento prevé la posibilidad de establecer puntos de recogida. El papel de estos puntos se limitaría a la recogida de vehículos al final de su vida útil, su almacenamiento en condiciones adecuadas y su transporte a la instalación de tratamiento autorizada. La explotación de un punto de este tipo requiere una autorización específica. Los puntos de recogida deben estar obligados a entregar todos los vehículos recogidos al final de su vida útil a instalaciones de tratamiento autorizadas.

- (46) Con el fin de recoger de forma eficaz todos los vehículos al final de su vida útil, es necesario informar al público sobre la existencia de sistemas de recogida. Los propietarios de vehículos deben ser conscientes de que, en principio, pueden entregar de forma gratuita un vehículo al final de su vida útil, con o sin la batería del vehículo eléctrico, a un punto de recogida o a una instalación de tratamiento autorizada. En caso de que un vehículo eléctrico carezca de batería, el propietario del vehículo debe demostrar que la batería ha sido manipulada por un operador profesional de conformidad con el Reglamento (UE) 2023/1542. A fin de prevenir el desmontaje ilegal de piezas y componentes valiosos de los vehículos al final de su vida útil y fomentar la recogida de vehículos completos al final de su vida útil, las medidas relativas a la gratuidad de la recogida de los vehículos al final de su vida útil pueden basarse en incentivos financieros. La campaña educativa de los productores o de los sistemas de responsabilidad ampliada del productor también debe presentar las consecuencias que suponen para el medio ambiente y la salud humana una recogida y tratamiento poco adecuados de los vehículos al final de su vida útil.
- (47) La instalación de tratamiento autorizada debe expedir un certificado de destrucción al último propietario del vehículo en el momento de la entrega del vehículo al final de su vida útil [...]. Este certificado es necesario para garantizar una supervisión adecuada de la gestión de los vehículos al final de su vida útil. Actualmente, los requisitos mínimos para este certificado están establecidos en la Decisión 2002/151/CE de la Comisión²⁹ y, con las adaptaciones necesarias, el contenido de esta Decisión debe incluirse en el presente Reglamento. Este certificado se expedirá en formato electrónico y se facilitará al último propietario de un vehículo al final de su vida útil y, posteriormente, las instalaciones de tratamiento autorizadas [...] deben transmitirlo a las autoridades pertinentes del Estado miembro, ya que su presentación permite cancelar la matriculación de un vehículo. El sistema electrónico de notificación debe permitir transmitir tanto el documento que confirma la recogida del vehículo al final de su vida útil como el certificado de destrucción.

²⁹ Decisión 2002/151/CE de la Comisión, de 19 de febrero de 2002, sobre los requisitos mínimos del certificado de destrucción expedido con arreglo al apartado 3 del artículo 5 de la Directiva 2000/53/CE del Parlamento Europeo y del Consejo relativa a los vehículos al final de su vida útil (DO L 50 de 21.2.2002, p. 94).

- (48) A pesar de la obligación establecida en la Directiva 2000/53/CE de transferir todos los vehículos al final de su vida útil para su tratamiento a una instalación de tratamiento autorizada, existe un porcentaje muy importante de vehículos cuyo paradero se desconoce y que podrían haber sido tratados o exportados de forma ilegal como vehículos al final de su vida útil, o cuya situación no se ha notificado debidamente a las autoridades de matriculación de los Estados miembros. Estos vehículos se denominan «vehículos desaparecidos». Los Estados miembros deben reforzar su cooperación para reducir el número de vehículos desaparecidos. El reconocimiento de los certificados de destrucción expedidos en otro Estado miembro y la obligación de informar a las autoridades de los Estados miembros en los que el vehículo esté matriculado de que se ha expedido un certificado de destrucción deben permitir un mejor seguimiento del paradero de los vehículos al final de su vida útil.
- (49) Para garantizar una recogida eficaz de los vehículos al final de su vida útil, deben imponerse obligaciones explícitas a los propietarios de vehículos. Cuando un vehículo llegue al final de su vida útil, deben entregarlo en puntos de recogida o instalaciones de tratamiento autorizadas [...]. Cuando los vehículos estén dañados y las compañías de seguros participen en la declaración de un siniestro total técnico o económico, también deben aplicárseles disposiciones específicas. En el caso de los vehículos abandonados, las autoridades deben establecer normas para declarar el vehículo como vehículo al final de su vida útil y proceder en consecuencia de acuerdo con las disposiciones del presente Reglamento. Los vehículos abandonados incluyen los casos en que hayan sido abandonados sin vigilancia o ilegalmente en bienes de dominio público, los vehículos que hayan sido estacionados en una propiedad privada sin el consentimiento del propietario de la propiedad, los vehículos que no hayan sido recuperados tras una notificación de las autoridades competentes al propietario del vehículo o los vehículos que, según las autoridades competentes, supongan un peligro para otros tipos de tráfico rodado.
- (50) Para garantizar un tratamiento uniforme y respetuoso con el medio ambiente de los vehículos al final de su vida útil en la Unión, es esencial garantizar que las instalaciones de tratamiento autorizadas acepten y traten todos los vehículos, piezas, componentes y materiales al final de su vida útil, incluidas las piezas de desecho procedentes de la reparación de vehículos, de conformidad con las condiciones establecidas en sus permisos, así como con los requisitos establecidos en el presente Reglamento, las mejores técnicas disponibles y la Directiva 2010/75/UE del Parlamento Europeo y del Consejo³⁰.

³⁰ Directiva 2010/75/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de noviembre de 2010, sobre las emisiones industriales (DO L 334 de 17.12.2010, p. 17).

- (51) Habida cuenta del papel clave que tienen las instalaciones de tratamiento autorizadas a la hora de gestionar los vehículos al final de su vida útil de una manera que no perjudique al medio ambiente ni a la salud humana y que contribuya a la consecución de los objetivos de economía circular de la Unión, es necesario establecer obligaciones aplicables a dichas instalaciones y que abarquen todas sus actividades, desde la aceptación y el almacenamiento de un vehículo al final de su vida útil hasta su tratamiento final.
- (52) Con el fin de garantizar la trazabilidad de sus actividades, las instalaciones de tratamiento autorizadas deben documentar las operaciones de tratamiento realizadas y almacenar electrónicamente el registro durante un mínimo de tres años, y ser capaces de presentarlo, previa solicitud, a las autoridades nacionales pertinentes.
- (53) La descontaminación de un vehículo al final de su vida útil es el primer paso para evitar daños al medio ambiente, la salud humana y los riesgos para la seguridad laboral. Por tanto, es esencial que un vehículo al final de su vida útil se someta a las operaciones de descontaminación necesarias [...] en un plazo de 30 días tras su entrega a la instalación de tratamiento autorizada, antes de su tratamiento posterior. En esta fase, los aceites usados se deben recoger y almacenar de forma separada de los demás fluidos y líquidos, y continuar su tratamiento de conformidad con la Directiva 2008/98/CE. Además, las piezas, componentes y materiales que contengan plomo, cadmio, mercurio y cromo hexavalente deben retirarse del vehículo al final de su vida útil para evitar efectos adversos para los seres humanos o el medio ambiente.
- (54) Con el fin de garantizar la correcta aplicación del Reglamento (UE) 2023/1542 [...], todas las baterías incorporadas en vehículos se deben retirar de un vehículo al final de su vida útil y almacenar en una zona designada para su tratamiento posterior.

- (55) Con el fin de maximizar el potencial de reutilización, remanufacturación y reacondicionamiento de las piezas y componentes, y mantener un valor alto para los materiales secundarios derivados de los vehículos al final de su vida útil, determinadas piezas y componentes deben retirarse obligatoriamente de un vehículo al final de su vida útil antes de su fragmentación. Estas [...] piezas y componentes [...] deben retirarse mediante un proceso de desmontaje manual o semiautomatizado de manera no destructiva. Cuando las piezas y componentes no puedan cumplir ninguno de estos fines, incluidos los casos en que no exista demanda en el mercado para su reutilización, remanufacturación o reacondicionamiento, estas piezas y componentes también pueden retirarse de manera destructiva (semiautomatizada). Para estimular el progreso de las tecnologías de desmontaje, clasificación, fragmentación y posfragmentación, debe ser posible desviarse del requisito de retirada obligatoria de las piezas y componentes [...]. Debe demostrarse que las piezas y componentes en cuestión pueden retirarse con estas tecnologías con la misma eficacia que con los procesos manuales o semiautomatizados y sin disminuir la calidad de las fracciones de tratamiento resultantes. Para ello, los criterios para la fragmentación con otros residuos y los valores límite para mejorar la calidad de las fracciones de salida se incluyen en la parte G del anexo VII. A fin de tener en cuenta el progreso técnico y científico, deben delegarse en la Comisión los poderes para adoptar actos con arreglo al artículo 290 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea en lo que respecta a la modificación del anexo VII.
- (56) Una vez que las instalaciones de tratamiento autorizadas hayan retirado las piezas y componentes de un vehículo al final de su vida útil, deben evaluar cuidadosamente y determinar si dichas piezas y componentes son aptos para la reutilización, la remanufacturación o el reacondicionamiento, sobre la base de criterios objetivos relacionados con las características técnicas de las piezas y componentes y con los requisitos de seguridad del vehículo.
- (57) El Reglamento (UE) 2023/1542 [...] establece normas sobre la sostenibilidad, el rendimiento, la seguridad, la recogida, el reciclado y la segunda vida de las baterías, así como sobre la información relativa a la retirada de las baterías para los operadores económicos. En el presente Reglamento debe tenerse en cuenta el potencial de una segunda vida de las baterías mediante la exclusión de las baterías para vehículos eléctricos de las piezas o componentes esenciales con el fin de permitir la entrega del vehículo eléctrico para su tratamiento gratuito sin la batería si el último propietario del vehículo proporciona documentación que demuestre que la batería ha sido manipulada por un operador profesional, de conformidad con el Reglamento (UE) 2023/1542.

- (58) Teniendo en cuenta el potencial de la remanufacturación y el reacondicionamiento en el sector automovilístico, y su contribución a la economía circular, es necesario aportar claridad jurídica a los operadores económicos que participan en este sector. Por tanto, debe aclararse que las piezas y componentes retirados de un vehículo al final de su vida útil que sean adecuados para su inmediata reutilización, remanufacturación o reacondicionamiento adicionales por operadores profesionales no deben considerarse residuos. Las piezas y componentes retirados de los vehículos al final de su vida útil y evaluados por instalaciones de tratamiento autorizadas como aptos para la reutilización se destinan habitualmente a un uso secundario y, en caso de reacondicionamiento o remanufacturación, se envían a operadores profesionales. Con el fin de respetar la jerarquía de residuos e impulsar el uso circular de las piezas de recambio, no debe restringirse la transferencia de estas piezas y componentes entre operadores económicos. Estas piezas y componentes deben ser debidamente controlados, limpiados y, en caso necesario, probados por una instalación de tratamiento autorizada para que puedan reutilizarse inmediatamente sin ningún otro tratamiento previo o, en otros casos, considerarse adecuados para su posterior remanufacturación o reacondicionamiento. Estas piezas y componentes no deben considerarse residuos una vez transferidos por una instalación de tratamiento autorizada. Toda transferencia de estas piezas o componentes debe incluir una evaluación técnica de su funcionamiento, un etiquetado adecuado y un embalaje adecuado contra los daños durante el transporte. Además, el vendedor de las piezas debe facilitar una copia de la factura o del contrato relativo a la transferencia. [...] Por otra parte, las piezas y componentes que no sean aptos para la reutilización, la remanufacturación o el reacondicionamiento deben considerarse residuos y, por tanto, su exportación debe regirse por el Reglamento (UE) 2024/1157 relativo a los traslados de residuos³¹. Las autoridades nacionales pertinentes deben estar en condiciones de solicitar a la instalación de tratamiento autorizada que haya retirado la pieza o componente de que se trate documentación que confirme, mediante una evaluación específica, la idoneidad técnica de las piezas y componentes pertinentes para su remanufacturación, reacondicionamiento o reutilización.

³¹ Reglamento (UE) 2024/1157 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de abril de 2024, relativo a los traslados de residuos, por el que se modifican los Reglamentos (UE) n.º 1257/2013 y (UE) 2020/1056, y se deroga el Reglamento (CE) n.º 1013/2006 (DO L, 2024/1157, 30.4.2024).

(59) En su evaluación de la Directiva 2000/53/CE, la Comisión constató que proveedores no identificados ofrecen al público piezas de recambio y componentes usados y, a menudo, proceden de actividades ilegales. Por tanto, deben establecerse nuevos requisitos relativos al comercio de piezas y componentes usados, remanufacturados o reacondicionados. Dichas piezas y componentes deben, sobre todo, estar marcados con una etiqueta que indique el número de identificación del vehículo del que se ha retirado la pieza o componente y los datos del operador que los ha retirado, estar adecuadamente protegidos contra daños durante el transporte, la carga y la descarga de las piezas y los componentes e ir acompañados de una copia de la factura o del contrato relativo a la transferencia de las piezas o componentes para su reutilización, remanufacturaación o reacondicionamiento [...].

(59 bis) Cuando el usuario final sea un consumidor, la venta de empresas a consumidores de piezas y componentes usados, remanufacturados o reacondicionados entraría en el ámbito de aplicación de la Directiva (UE) 2019/771 del Parlamento Europeo y del Consejo³². Esta Directiva exige que los bienes vendidos sean conformes al contrato de compraventa y establece la responsabilidad del vendedor y las medidas correctoras a disposición de los consumidores en caso de falta de conformidad, como la reparación gratuita o la sustitución de los bienes. Dado que las piezas y componentes retirados aptos para la reutilización o las piezas y componentes reacondicionados constituyen bienes de segunda mano en el sentido de la Directiva (UE) 2019/771, el vendedor y el consumidor pueden acordar un plazo de responsabilidad o de prescripción más breve, que no sea inferior a un año, si el Estado miembro de que se trate ha previsto tal posibilidad. Se anima a los operadores económicos afectados a proporcionar garantías comerciales sobre las piezas y componentes reutilizados, remanufacturados y reacondicionados a los consumidores y a sus clientes en las transacciones entre empresas.

³² Directiva (UE) 2019/771 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de mayo de 2019, relativa a determinados aspectos de los contratos de compraventa de bienes, por la que se modifican el Reglamento (UE) 2017/2394 y la Directiva 2009/22/CE y se deroga la Directiva 1999/44/CE (DO L 136 de 22.5.2019, p. 28).

- (60) En aras de la seguridad vial y de la protección del medio ambiente, determinados componentes y piezas que se han retirado de los vehículos al final de su vida útil no deben reutilizarse, remanufacturarse ni reacondicionarse. Estas piezas y componentes no deben utilizarse para la fabricación de vehículos nuevos ni en vehículos ya comercializados. Sin embargo, es necesario establecer las condiciones en las que la reutilización de dichas piezas y componentes resulta aceptable.
- (61) Con el fin de fomentar el desarrollo y el correcto funcionamiento del mercado de piezas y componentes reutilizables, reacondicionados y remanufacturados en la Unión, debe alentarse a los Estados miembros a que adopten los incentivos necesarios a escala nacional para promover la reutilización, el reacondicionamiento y la remanufactura de piezas y componentes, tanto si se retiran durante la fase de uso como al final de la vida útil de un vehículo. La Comisión debe facilitar el intercambio de información entre los Estados miembros compartiendo sus mejores prácticas sobre los incentivos adoptados a escala nacional con vistas a supervisar su eficacia.
- (62) En su evaluación de la Directiva 2000/53/CE, la Comisión constató que la definición de reciclado en dicha Directiva es demasiado amplia y no es coherente con la Directiva 2008/98/CE, ya que considera que el «relleno» es una operación de reciclado. Por consiguiente, el Reglamento debe alinear la definición de reciclado con la Directiva 2008/98/CE, excluyendo el relleno de su ámbito de aplicación.
- (63) El reciclado de todos los plásticos de los vehículos al final de su vida útil debe mejorarse continuamente, y es importante garantizar un suministro suficiente de materiales reciclados para satisfacer la demanda de plásticos reciclados en los vehículos. Por tanto, es necesario establecer un objetivo específico de reciclado del 30 % de plásticos procedentes de los vehículos al final de su vida útil. Este objetivo sería complementario de los objetivos (85 %) de los vehículos al final de su vida útil, así como de reutilización y valorización (95 %) de los vehículos al final de su vida útil por peso medio por vehículo y año. Para facilitar la aplicación de estos requisitos por parte de los operadores de gestión de residuos, es necesario un período transitorio de tres años. Mientras tanto, deben seguir aplicándose los objetivos actuales de reutilización y reciclado (85 %), así como de reutilización y valorización (95 %) de los vehículos al final de su vida útil, establecidos en la Directiva 2000/53/CE y basados en la definición de reciclado de dicha Directiva. Cuando las piezas o componentes se remanufacturen o renueven correctamente, deben contabilizarse a efectos de la consecución de los objetivos de reutilización por parte de las instalaciones de tratamiento autorizadas.

- (64) Es importante aumentar la valorización de materiales secundarios de alta calidad mediante la mejora de los procesos de fragmentación de los vehículos al final de su vida útil. Por tanto, los vehículos al final de su vida útil, sus piezas, componentes y materiales solo [...] deben tratarse en una trituradora junto con [...] otros residuos si se cumplen determinados criterios y valores límite.
- (65) Para seguir mejorando la calidad del tratamiento de los vehículos al final de su vida útil, solo [...] deben poder depositarse en vertederos las fracciones de residuos resultantes de la fragmentación de los vehículos al final de su vida útil que contengan residuos no inertes y que no [...] superen determinados valores límite.
- (66) Los vehículos al final de su vida útil están clasificados como residuos peligrosos y no pueden exportarse a países que no pertenezcan a la OCDE. Los vehículos al final de su vida útil descontaminados podrán tratarse fuera de la Unión, siempre que dichos vehículos al final de su vida útil descontaminados se trasladen de conformidad con el Reglamento (UE) [...] 2024/1157.
- (67) En caso de que un vehículo al final de su vida útil se traslade desde la Unión a un tercer país, el exportador debe presentar pruebas documentales aprobadas por la autoridad competente del país de destino que confirmen que las condiciones de tratamiento son equivalentes, en términos generales, a los requisitos del presente Reglamento y a los requisitos de protección de la salud humana y del medio ambiente establecidos en otros actos legislativos de la Unión, en consonancia con el Reglamento (UE) [...] 2024/1157.

- (68) Con el fin de garantizar que los vehículos al final de su vida útil sean tratados de manera sostenible desde el punto de vista medioambiental, es importante clarificar la situación de un vehículo a lo largo de toda su vida útil, en particular en situaciones en las que sea necesario distinguir los vehículos usados de los vehículos al final de su vida útil. Se debe exigir al propietario de un vehículo que tenga la intención de transferir la propiedad de un vehículo usado dentro de la Unión o a terceros países que [...] presente documentación que demuestre que no se trata de un vehículo al final de su vida útil. Esta documentación puede consistir en una evaluación con arreglo al anexo I —que contiene criterios que determinan si un vehículo es un vehículo al final de su vida útil— o un certificado de inspección técnica válido. La evaluación del anexo I, con criterios vinculantes en la parte A y criterios indicativos en la parte B, debe llevarse a cabo en cascada. Tan pronto como se cumpla un criterio vinculante de la parte A, el vehículo será considerado un vehículo al final de su vida útil. Si no se cumplen los criterios de la parte A, deberán comprobarse los criterios indicativos de la parte B. Si se cumple uno de estos criterios indicativos, sería necesaria una nueva evaluación técnica para determinar si el vehículo puede repararse para obtener un certificado de inspección técnica. De no ser así, el vehículo en cuestión se considerará un vehículo al final de su vida útil. No obstante, en la parte C del anexo I se deben establecer criterios de exención para vehículos de interés cultural especial que, de no ser ese el caso, se clasificarían como un vehículo al final de su vida útil en virtud de las partes A y B. La evaluación del anexo I debe ser realizada por un experto independiente del sector del automóvil, pero correspondería a los Estados miembros decidir cómo deben nombrarse exactamente dichos expertos independientes. Los expertos independientes del sector del automóvil deben ser profesionales con conocimientos especializados en el ámbito de la tecnología automovilística, la reparación y el mantenimiento o la evaluación del valor de los vehículos, designados para proporcionar conocimientos especializados imparciales, sin conflictos de intereses con las partes implicadas. A fin de evitar una carga excesiva para los propietarios de vehículos y centrarse principalmente en la situación de la mayoría de los vehículos que potencialmente han llegado al final de su vida útil, debe incluirse una exención para las ventas de vehículos aptos para circular por personas que no sean operadores económicos y cuya venta real no se realice mediante contratos a distancia o plataformas en línea. Cuando el vendedor y el comprador solo se hayan puesto en contacto en línea, pero la venta real tenga lugar en persona, dicha venta no debe considerarse venta realizada mediante contratos a distancia o plataformas en línea. Teniendo en cuenta el papel específico de las compañías de seguros en relación con los vehículos dañados, deben aplicarse disposiciones específicas a estas compañías de seguros para garantizar que los vehículos al final de su vida útil declarados siniestro total técnico o económico terminen en instalaciones de tratamiento autorizadas. [...] Con vistas a tener en cuenta los avances técnicos y científicos, deben delegarse poderes en la Comisión para adoptar actos con arreglo al artículo 290 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea en lo que respecta a la modificación de la parte A, la parte B y la parte C, sección 1, punto 1, del anexo I, en las que se determinan los criterios sobre cuándo un vehículo es un vehículo al final de su vida útil.

- (69) El Plan de Acción de la UE: «Contaminación cero para el aire, el agua y el suelo»³³ destacó la necesidad de que la Comisión proponga nuevas medidas para abordar la huella ambiental exterior de la Unión en relación con la exportación de vehículos al final de su vida útil y vehículos usados. Habida cuenta de que la exportación de vehículos usados plantea importantes retos medioambientales y de salud pública, como documenta el Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente³⁴, y que la Unión es el mayor exportador de vehículos usados de todo el mundo, es necesario establecer requisitos específicos a escala de la Unión que regulen la exportación de vehículos usados [desde la Unión]. Los requisitos deben basarse en criterios objetivos con arreglo a los cuales un vehículo usado no es un vehículo al final de su vida útil y debe estar en condiciones de circular con arreglo a la Directiva 2014/45/UE del Parlamento Europeo y del Consejo³⁵. Esto debe garantizar que solo se puedan exportar a un tercer país los vehículos usados que son aptos para circular por las carreteras de la Unión, reduciendo así los riesgos de que la exportación de vehículos usados desde la Unión contribuya a la contaminación atmosférica o a los accidentes de tráfico en terceros países. Para que las autoridades aduaneras puedan verificar el cumplimiento de dichos requisitos en el momento de la exportación, se debe exigir a toda persona que exporte un vehículo usado que facilite a dichas autoridades el número de identificación del vehículo y una declaración que confirme que el vehículo usado no es un vehículo al final de su vida útil y que se considera apto para circular. Debe preverse una exención adecuada para los vehículos de interés cultural especial de manera que no interfiera en los procedimientos aduaneros automatizados.

³³ COM(2021) 400.

³⁴ <https://www.unep.org/es/resources/report/global-trade-used-vehicles-report>.

³⁵ Directiva 2014/45/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 3 de abril de 2014, relativa a las inspecciones técnicas periódicas de los vehículos de motor y de sus remolques, y por la que se deroga la Directiva 2009/40/CE (DO L 127 de 29.4.2014, p. 51).

- (70) Es importante establecer un mecanismo que permita verificar con eficacia la conformidad de los vehículos usados con los requisitos de exportación sin obstaculizar el comercio entre la Unión y terceros países. Por consiguiente, la Comisión debe establecer un sistema electrónico que permita que las autoridades de los Estados miembros intercambien información en tiempo real sobre el número de identificación del vehículo y la situación de inspección técnica de los vehículos usados destinados a la exportación. Habida cuenta de sus características y funcionalidades existentes relacionadas con el intercambio de información relativa a los vehículos matriculados en la Unión entre las autoridades de matriculación de vehículos, la Comisión ha desarrollado MOVE-HUB, una plataforma de intercambio de mensajes para interconectar los registros electrónicos nacionales de los Estados miembros. La plataforma alberga actualmente la interconexión de los registros de empresas de transporte por carretera (ERRU), los registros de permisos de conducción (RESPER), la interconexión de los registros de formación de los conductores profesionales (ProDriveNet), la notificación de los fallos de inspección técnica en carretera de vehículos (RSI) y la interconexión de los registros de tarjetas de tacógrafo del conductor (TACHOnet). Por tanto, las funcionalidades de la plataforma MOVE-HUB deben ampliarse para permitir el intercambio de información sobre el número de identificación del vehículo y el estado de inspección técnica de los vehículos usados destinados a la exportación. Para que las aduanas puedan verificar por vía electrónica y de forma automática si un vehículo usado destinado a la exportación cumple los requisitos de exportación, el sistema electrónico gestionado por MOVE-HUB debe estar interconectado con el entorno de ventanilla única de la UE para las aduanas, de conformidad con el Reglamento (UE) 2022/2399 del Parlamento Europeo y del Consejo³⁶. Dicho Reglamento establece un marco global de controles automatizados que se aplican a una formalidad no aduanera específica de la Unión. Por consiguiente, el presente Reglamento debe establecer los principales elementos que han de controlarse, mientras que los aspectos técnicos de la aplicación de dicho control se establecerían en virtud del Reglamento (UE) 2022/2399. MOVE-HUB se utilizaría para el intercambio de mensajes entre los Estados miembros. Los Estados miembros podrán seguir utilizando sus propias aplicaciones o aplicaciones de terceros, incluido el sistema europeo de información sobre vehículos y permisos de conducción (EUCARIS), para conectarse al sistema electrónico MOVE-HUB.

³⁶ Reglamento (UE) 2022/2399 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de noviembre de 2022, por el que se establece el entorno de ventanilla única de la Unión Europea para las aduanas y por el que se modifica el Reglamento (UE) n.º 952/2013 (DO L 317 de 9.12.2022, p. 1).

- (71) Para garantizar condiciones uniformes de aplicación de los requisitos de exportación, deben conferirse a la Comisión competencias de ejecución para desarrollar los sistemas electrónicos necesarios que funcionen con los sistemas nacionales.
- (72) Los Estados miembros deben colaborar entre sí para garantizar la aplicación efectiva de los requisitos que regulan la exportación de vehículos usados y prestarse asistencia mutua. Esta asistencia debe incluir el intercambio de información para verificar la situación de los vehículos antes de su exportación, incluida la confirmación de la información de matriculación en el Estado miembro en el que se matricularon previamente. La cooperación debe implicar, entre otras cosas, facilitar el acceso a los documentos e información pertinentes, incluidos los resultados de las inspecciones, respetando al mismo tiempo la normativa aplicable en materia de protección de datos por la que se rige la autoridad requerida. Además, en aras de una cooperación global, las autoridades competentes de los Estados miembros deben colaborar con las autoridades de terceros países.
- (73) Es importante que las autoridades aduaneras puedan realizar controles de los vehículos usados destinados a la exportación, de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 952/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo³⁷. Una parte significativa de los vehículos usados que salen de la Unión están destinados a países en los que se han establecido o podrían establecerse requisitos de importación, como los requisitos relativos a la antigüedad del vehículo o a sus emisiones. Es importante que las autoridades aduaneras puedan verificar por vía electrónica y de forma automática, a través del entorno de ventanilla única de la UE para las aduanas, si un vehículo usado destinado a la exportación cumple estos requisitos, cuando los terceros países afectados los comuniquen oficialmente a la Comisión. A fin de proteger el medio ambiente y la seguridad vial en terceros países, deben delegarse poderes en la Comisión para adoptar actos con arreglo al artículo 290 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea en lo que respecta al establecimiento de estos requisitos.

³⁷ Reglamento (UE) n.º 952/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 9 de octubre de 2013, por el que se establece el código aduanero de la Unión (DO L 269 de 10.10.2013, p. 1).

- (74) Para evitar el riesgo de que los vehículos se exporten sin los documentos requeridos con la indicación del número de identificación y la inspección técnica del vehículo, y de que el incumplimiento de los requisitos de exportación solo se detecte cuando el vehículo ya haya salido de la Unión, no debe permitirse la [...] solicitud de anotación en los registros del declarante ni los procedimientos de autoevaluación establecidos en el Reglamento (UE) n.º 952/2013. Estos procedimientos impedirían que las autoridades aduaneras realizaran controles en tiempo real a través del entorno de la ventanilla única de la UE para las aduanas, lo cual aumentaría el riesgo de incumplimiento de las normas de la Unión en materia de exportación de vehículos usados.
- (75) En su evaluación de la Directiva 2000/53/CE, la Comisión consideró la falta de requisitos sobre inspecciones obligatorias como una deficiencia de la Directiva. Por tanto, el presente Reglamento debe imponer a los Estados miembros determinadas obligaciones relativas a la detección de actividades ilegales en el ámbito de la recogida, el tratamiento y la exportación de vehículos al final de su vida útil, así como establecer requisitos mínimos sobre la frecuencia y el alcance de las inspecciones de las instalaciones de tratamiento autorizadas y los puntos de recogida y [...] las características de las instalaciones sujetas a dichas inspecciones. De este modo, se salvaguardaría la competitividad de las instalaciones de tratamiento autorizadas frente a los operadores ilegales y se garantizaría el cumplimiento continuo de las condiciones de las autorizaciones y de los requisitos sobre la recogida y el tratamiento de los vehículos al final de su vida útil.
- (76) Las inspecciones deben abarcar el cumplimiento de las disposiciones sobre exportación de vehículos usados y sobre el tratamiento de los vehículos al final de su vida útil. Cada año, el número total de entidades que se debe inspeccionar [...] (incluidas las instalaciones de tratamiento autorizadas y los puntos de recogida, así como los operadores que sean objeto de una inspección en el marco de una estrategia de detección de actividades ilegales) debe [...] calcularse en al menos el 10 % de las instalaciones de tratamiento autorizadas y los puntos de recogida en funcionamiento en un Estado miembro[...]. [...] Otras instalaciones y operadores económicos también deben someterse a inspección si pueden tratar vehículos al final de su vida útil o vender recambios y componentes usados. Cabe destacar que las inspecciones realizadas en virtud del presente Reglamento deben complementar las inspecciones sobre el traslado de vehículos al final de su vida útil, que están reguladas de forma exhaustiva en el Reglamento (UE) 2024/1157[...].

- (77) Los Estados miembros deben establecer mecanismos de cooperación a nivel nacional e internacional para que las inspecciones puedan llevarse a cabo de forma eficaz. Estos mecanismos deben permitir el intercambio de datos de matriculación de vehículos, necesarios para el seguimiento de los vehículos y para comprobar si han sido objeto de un tratamiento adecuado cuando llegan a la fase final de su vida útil.
- (78) Los Estados miembros deben adoptar todas las medidas de ejecución necesarias para hacer frente al tratamiento ilegal de los vehículos al final de su vida útil, con el fin de evitar daños al medio ambiente o a la salud humana como consecuencia de dichas actividades. Por consiguiente, cualquier establecimiento o empresa que trate vehículos al final de su vida útil sin una autorización válida, o que incumpla las condiciones o requisitos establecidos en la autorización, debe ser objeto de sanciones. Asimismo, para garantizar el cumplimiento efectivo del presente Reglamento, los Estados miembros deben considerar otras medidas, como la retirada de la autorización o la suspensión de las operaciones de un operador.
- (79) Los Estados miembros deben establecer normas sobre las sanciones aplicables en caso de infracciones al presente Reglamento y velar por su aplicación. En particular, las sanciones deben establecerse en caso de incumplimiento de las disposiciones relativas a la exportación de vehículos usados, la entrega de vehículos al final de su vida útil a instalaciones de tratamiento o a puntos de recogida autorizados y al comercio de piezas y componentes utilizados, remanufacturados o reacondicionados. Las sanciones previstas deberán ser eficaces, proporcionadas y disuasorias.

- (80) El establecimiento de obligaciones de presentación de informes es necesario para garantizar la correcta aplicación, seguimiento y evaluación de la legislación de la Unión y para proporcionar a los mercados información actualizada sobre transparencia. Unos datos correctos y válidos son indispensables para que la Comisión evalúe si las medidas previstas en el Reglamento funcionan correctamente y proponga, en caso necesario, nuevos ajustes con vistas a garantizar un tratamiento respetuoso con el medio ambiente de los vehículos al final de su vida útil o a simplificar la aplicación del Reglamento. Con el fin de limitar la carga vinculada a la información, solo deben comunicarse los datos que sean indispensables a efectos de la aplicación del presente Reglamento y debe hacerse a través de herramientas digitales. Sobre la base de estos elementos, debe especificarse qué datos han de comunicar los operadores económicos a las autoridades pertinentes y los Estados miembros a la Comisión. A fin de garantizar condiciones uniformes de aplicación de los requisitos de presentación de informes, deben conferirse a la Comisión competencias de ejecución. Los actos de ejecución, que deben sustituir a la Decisión 2005/293/CE de la Comisión³⁸, también deben establecer una metodología para calcular y verificar si se han alcanzado los objetivos de reutilización, reciclado y valorización.
- (81) Las autoridades competentes de los Estados miembros desempeñan un papel importante a la hora de verificar el cumplimiento de las obligaciones establecidas en el presente Reglamento en relación con la recogida y la gestión de los vehículos al final de su vida útil, en particular un mejor seguimiento por parte de dichas autoridades del paradero de los vehículos y la lucha contra la manipulación ilegal de vehículos al final de su vida útil. Por consiguiente, los Estados miembros deben exigir que los operadores de gestión de residuos y otros operadores económicos pertinentes faciliten a las autoridades competentes datos que les permitan hacer un mejor seguimiento de cómo se aplican las disposiciones sobre recogida y gestión de vehículos al final de su vida útil.
- (82) Las competencias de ejecución que se confieran a la Comisión por el presente Reglamento, deben ejercerse de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo³⁹.

³⁸ Decisión 2005/293/CE de la Comisión, de 1 de abril de 2005, por la que se establecen normas de desarrollo para controlar el cumplimiento de los objetivos de reutilización y valorización así como de reutilización y reciclado fijados en la Directiva 2000/53/CE del Parlamento Europeo y del Consejo relativa a los vehículos al final de su vida útil (DO L 94 de 13.4.2005, p. 30).

³⁹ Reglamento (UE) n.º 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de febrero de 2011, por el que se establecen las normas y los principios generales relativos a las modalidades de control por parte de los Estados miembros del ejercicio de las competencias de ejecución por la Comisión (DO L 55 de 28.2.2011, p. 13).

- (83) Cuando la Comisión adopte actos delegados en virtud del presente Reglamento, reviste especial importancia que lleve a cabo las consultas oportunas durante la fase preparatoria, en particular con expertos, y que dichas consultas se realicen de conformidad con los principios establecidos en el Acuerdo Interinstitucional sobre la Mejora de la Legislación, de 13 de abril de 2016⁴⁰, con arreglo al cual debe consultarse puntualmente a los expertos de los Estados miembros sobre cada uno de los proyectos de actos delegados que preparen los servicios de la Comisión. Debe facilitarse a los expertos de los Estados miembros los proyectos de actos delegados, los proyectos de orden del día y cualquier otra documentación pertinente con tiempo suficiente para la preparación. A fin de garantizar una participación equitativa en la preparación de los actos delegados, el Parlamento Europeo y el Consejo reciben toda la documentación al mismo tiempo que los expertos de los Estados miembros, y sus expertos tienen acceso sistemáticamente a las reuniones de los grupos de expertos de la Comisión que se ocupen de la preparación de actos delegados.
- (84) El anexo II del Reglamento (UE) 2019/1020, que enumera la legislación de armonización de la Unión sin disposiciones en materia de sanciones, debe modificarse para suprimir las Directivas 2000/53/CE y 2005/64/CE de dicha lista, ya que es necesario que el Reglamento actual contenga disposiciones en materia de sanciones.
- (85) Es necesario garantizar que las disposiciones y los requisitos relacionados con la homologación de tipo del presente Reglamento se verifiquen durante el proceso de homologación de tipo UE. Procede, por tanto, modificar el Reglamento (UE) 2018/858 en consecuencia.

⁴⁰ DO L 123 de 12.5.2016, p. 1.

(86) Se ha reconocido que los vehículos desaparecidos son uno de los principales problemas de aplicación de la Directiva 2000/53/CE. La ausencia de un sistema eficaz que permita el intercambio de información en tiempo real entre los Estados miembros sobre el estado de matriculación de los vehículos dificulta la trazabilidad y se ha identificado como una de las razones del elevado número de «vehículos desaparecidos» en la Unión. Para abordar esta cuestión, la Comisión [...] propuso una revisión de la Directiva 1999/37/CE del Consejo⁴¹ relativa a los documentos de matriculación de los vehículos⁴²[...]. Esta revisión debe requerir que los Estados miembros registren electrónicamente, en el caso de los vehículos matriculados en su territorio, los datos que permitan documentar de forma adecuada las razones de la cancelación de la matrícula de un vehículo, especialmente si un vehículo ha sido tratado como vehículo al final de su vida útil en una instalación de tratamiento autorizada, se ha vuelto a matricular en otro Estado miembro, se ha exportado a un tercer país fuera de la Unión o ha sido robado. Además, para evitar el desmontaje o la exportación ilegales de vehículos que hayan sido dados de baja temporalmente, los propietarios de vehículos deben estar obligados a notificar sin demora cualquier cambio en su titularidad a la autoridad nacional de matriculación de vehículos. Estas modificaciones complementan y se basan en los requisitos existentes para que los Estados miembros registren electrónicamente los datos de todos los vehículos matriculados en su territorio.

⁴¹ Directiva 1999/37/CE del Consejo, de 29 de abril de 1999, relativa a los documentos de matriculación de los vehículos (DO L 138 de 1.6.1999, p. 57).

⁴² Propuesta de Directiva relativa a los documentos de matriculación de los vehículos y a los datos de matriculación de vehículos consignados en los registros nacionales de vehículos y por la que se deroga la Directiva 1999/37/CE del Consejo, COM/2025/179 final.

- (87) Habida cuenta de la necesidad de garantizar un nivel elevado de protección del medio ambiente y de tener en cuenta los avances científicos, la Comisión debe presentar al Parlamento Europeo y al Consejo un informe sobre la aplicación del presente Reglamento y sus repercusiones en el funcionamiento del mercado único y en el medio ambiente. La Comisión debe incluir en su informe una evaluación de las disposiciones sobre el diseño de vehículos nuevos, incluidos los objetivos relativos a la aptitud para la reutilización, el reciclado y la valorización, la gestión de los vehículos al final de su vida útil, incluidos los objetivos de reciclado, y sobre las sanciones, así como una evaluación de la necesidad y la viabilidad de ampliar el ámbito de aplicación del presente Reglamento a [...] los vehículos de categoría L, vehículos pesados y sus remolques y otras piezas de un vehículo que haya sido homologado en una homologación de tipo multifásica. Esta evaluación debe centrarse no solo en los aspectos relativos al tratamiento de los vehículos al final de su vida útil, sino también en la pertinencia y el valor añadido de establecer requisitos de diseño. La Comisión también debe revisar el estado del desarrollo tecnológico y el comportamiento medioambiental del contenido de plásticos de origen biológico en los vehículos, y presentar una propuesta legislativa para establecer los objetivos pertinentes, si ha lugar.
- (88) El informe de la Comisión también debe incluir una evaluación de las medidas relativas al suministro de información sobre las sustancias preocupantes presentes en los vehículos, así como determinar la necesidad de mejorar la trazabilidad de dichas sustancias. También debe evaluar si es necesario introducir medidas que aborden las sustancias que pueden afectar al tratamiento de los vehículos cuando lleguen a la fase final de su vida útil, con el fin de alinearlos más estrechamente con el Reglamento (UE) 2024/1781[...].
- (89) Es necesario conceder tiempo suficiente a los operadores económicos para que cumplan sus obligaciones en virtud del presente Reglamento y a los Estados miembros para que creen la infraestructura administrativa necesaria para su aplicación. Por consiguiente, debe aplazarse la aplicación del presente Reglamento.

- (90) A fin de que los Estados miembros puedan adoptar las medidas administrativas necesarias en relación con el establecimiento de sistemas de recogida y mantener al mismo tiempo la continuidad de los operadores económicos y los operadores de gestión de residuos, debe aplazarse la derogación de la Directiva 2000/53/CE.
- (91) El presente Reglamento no modifica las normas sobre restricciones al uso de plomo, mercurio cadmio y cromo hexavalente en los vehículos establecidas en virtud de la Directiva 2000/53/CE ni las exenciones a dichas restricciones. No obstante, establece normas más claras sobre cómo debe verificarse el cumplimiento de estas restricciones, así como de otros requisitos de circularidad, durante el proceso de homologación de tipo. A fin de garantizar que los fabricantes dispongan de tiempo suficiente para cumplir dichas normas, su aplicación debe aplazarse. Por consiguiente, las disposiciones de la Directiva 2000/53/CE relativas a las restricciones al uso de plomo, mercurio cadmio y cromo hexavalente deben seguir en vigor hasta que dichas normas sean aplicables, a fin de garantizar la continuidad y asegurarse de que los vehículos comercializados en la Unión no contengan tales sustancias, en casos distintos de los previstos en dicha Directiva.
- (92) Asimismo, el presente Reglamento establece disposiciones más claras que la Directiva 2000/53/CE respecto de la responsabilidad ampliada del productor. Dado que el establecimiento de estos sistemas y de las disposiciones nacionales sobre autorización de los productores y de los sistemas de responsabilidad ampliada del productor requiere tiempo, la aplicación de dichas disposiciones debe aplazarse. Las disposiciones correspondientes de la Directiva 2000/53/CE deben permanecer en vigor hasta que dichas disposiciones sean aplicables, a fin de garantizar la continuidad en lo que respecta a la financiación por parte de los productores de los costes de recogida de los vehículos al final de su vida útil.
- (93) Del mismo modo, el presente Reglamento contiene nuevos requisitos sobre el tratamiento de los vehículos al final de su vida útil, en particular sobre la retirada de piezas y componentes con el fin de fomentar su reutilización, remanufacturación o reacondicionamiento, así como de aumentar la calidad de los procesos de reciclado. Los operadores de gestión de residuos necesitan tiempo para adaptarse a estos nuevos requisitos, por lo que su aplicación debe aplazarse. Las disposiciones correspondientes de la Directiva 2000/53/CE deben permanecer en vigor hasta que dichos requisitos sean aplicables, a fin de garantizar la continuidad en lo que respecta al tratamiento de los vehículos al final de su vida útil.
- (94) Las obligaciones en virtud de la Directiva 2000/53/CE en materia de presentación de informes y las obligaciones conexas para la transmisión de datos a la Comisión deben permanecer en vigor durante un período de tiempo a fin de garantizar la continuidad hasta que la Comisión adopte las nuevas normas de cálculo y los formatos de los informes en virtud del presente Reglamento.

- (95) La aplicación de todas las disposiciones relativas a los vehículos de las categorías [...] L_{1e}-L_{7e}, M₂, M₃, N₂, N₃ y O debe aplazarse para que los operadores dispongan de tiempo suficiente para cumplir los nuevos requisitos. Esto es especialmente importante en lo que respecta a los permisos para las instalaciones de tratamiento autorizadas que puedan llevar a cabo la descontaminación y el tratamiento posterior de dichos vehículos.
- (96) En aras de la claridad, la racionalidad y la simplificación, dado que las normas sobre homologación de tipo de los vehículos de motor en lo que respecta a su aptitud para la reutilización, el reciclado y la valorización figuran todas en el presente Reglamento, debe aplazarse la derogación de la Directiva 2005[...]64/EC De este modo, se proporciona tiempo suficiente a los fabricantes para garantizar que los tipos de vehículos que diseñan y fabrican cumplan los requisitos de circularidad y para que las autoridades de homologación apliquen las nuevas normas.
- (97) Dado que los objetivos del presente Reglamento, a saber, contribuir al funcionamiento del mercado único, prevenir y reducir las repercusiones negativas de la gestión de los vehículos al final de su vida útil y garantizar un nivel elevado de protección de la salud humana y del medio ambiente no pueden alcanzarlos de manera suficiente los Estados miembros, sino que, debido a la necesidad de armonización, pueden lograrse mejor a escala de la Unión, esta puede adoptar medidas de acuerdo con el principio de subsidiariedad establecido en el artículo 5 del Tratado de la Unión Europea. De conformidad con el principio de proporcionalidad establecido en el mismo artículo, el presente Reglamento no excede de lo necesario para alcanzar dichos objetivos.

(98) El 1 de febrero de 2020, el Reino Unido se retiró de la Unión Europea. El Acuerdo de Retirada⁴³ se celebró entre la Unión Europea y la Comunidad Europea de la Energía Atómica, por una parte, y el Reino Unido, por otra. Se aprobó mediante la Decisión (UE) 2020/135 del Consejo⁴⁴, de 30 de enero de 2020, y entró en vigor el 1 de febrero de 2020. El Acuerdo de Retirada estableció un período transitorio que finalizó el 31 de diciembre de 2020. Al final del período transitorio, el Derecho de la Unión dejó de aplicarse al Reino Unido y pasó a aplicarse el Protocolo sobre Irlanda/Irlanda del Norte (ahora denominado Marco de Windsor)⁴⁵, que constituye una parte integral del Acuerdo de Retirada. De conformidad con el artículo 5, apartado 4, del Marco de Windsor y el punto 9 del anexo 2 del Marco de Windsor, la Directiva 2005/64/CE y los actos jurídicos de la Unión por los que se ejecute, se modifique o se sustituya dicho acto jurídico se aplican en el Reino Unido en lo que respecta a Irlanda del Norte. El presente Reglamento sustituye a la Directiva 2005/64/CE y, por lo tanto, se aplicaría al Reino Unido en lo que respecta a Irlanda del Norte. Teniendo en cuenta el ámbito de aplicación del Marco de Windsor, procede estipular que determinadas disposiciones del presente Reglamento no se deben aplicar al Reino Unido en lo que respecta a Irlanda del Norte.

HAN ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

-
- ⁴³ Acuerdo sobre la retirada del Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte de la Unión Europea y de la Comunidad Europea de la Energía Atómica (DO L 29 de 31.1.2020, p. 7).
- ⁴⁴ Decisión (UE) 2020/135 del Consejo, de 30 de enero de 2020, relativa a la celebración del Acuerdo sobre la retirada del Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte de la Unión Europea y de la Comunidad Europea de la Energía Atómica (DO L 29 de 31.1.2020, p. 1).
- ⁴⁵ Declaración conjunta n.º 1/2023 de la Unión y del Reino Unido en el Comité Mixto creado por el Acuerdo sobre la retirada del Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte de la Unión Europea y de la Comunidad Europea de la Energía Atómica, de 24 de marzo de 2023 (DO L 102 de 17.4.2023, p. 87).

CAPÍTULO I

DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 1

Objeto

El presente Reglamento establece requisitos de circularidad sobre el diseño y la producción de vehículos en relación con la aptitud para la reutilización, el reciclado y la valorización y el uso del contenido reciclado, que deben verificarse en la homologación de tipo de los vehículos, así como requisitos de información y etiquetado aplicables a las piezas, los componentes y los materiales de los vehículos. Asimismo, fija requisitos relativos a la responsabilidad ampliada del productor, la recogida y el tratamiento de los vehículos al final de su vida útil, así como relativos a la exportación de vehículos usados de la Unión a terceros países.

Artículo 2

Ámbito de aplicación

1. El presente Reglamento se aplicará:
 - a) a los vehículos y vehículos al final de su vida útil de las categorías M₁ y N₁ según lo establecido en el artículo 4, apartado 1, letra a), inciso i), y letra b), inciso i), del Reglamento (UE) 2018/858;
 - a bis) a partir del [OP: insértese la fecha correspondiente al primer día del mes siguiente a los treinta y seis meses posteriores a la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento] a los vehículos y vehículos al final de su vida útil de las categorías M₁ y N₁ de vehículos especiales, según se definen en el artículo 3, punto 31) del Reglamento (UE) 2018/858, excepto en lo relativo al artículo 34 sobre los objetivos de reutilización, reciclado y valorización;

- b) a partir del [OP: insértese la fecha correspondiente al primer día del mes siguiente a los sesenta meses posteriores a la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento] a los vehículos y vehículos al final de su vida útil de las categorías M₂, M₃, N₂, N₃ y O, tal y como se establece en el artículo 4, apartado 1, del Reglamento (UE) 2018/858;
- c) a partir del [OP: insértese la fecha correspondiente al primer día del mes siguiente a los sesenta meses después de la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento] a los vehículos y vehículos al final de su vida útil de las categorías L_{1e}, L_{2e}, L_{3e}, L_{4e}, L_{5e}, L_{6e} y L_{7e}, tal y como se establece en el artículo 4, apartado 2, letras c) a g) del Reglamento (UE) n.º 168/2013;
- d) a partir del [OP: insértese la fecha correspondiente al primer día del mes siguiente a los sesenta meses posteriores a la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento] a los vehículos especiales y vehículos al final de su vida útil de las categorías M₂, M₃, N₂, N₃ y O, según se definen en el artículo 3, punto 31) del Reglamento (UE) 2018/858, excepto en lo relativo a los artículos enumerados en el apartado 4 y en el artículo 9.

2. El presente Reglamento no se aplicará a:

[...]

[...]

- c) los vehículos fabricados en series cortas, según se definen en el artículo 3, punto 30, del Reglamento (UE) 2018/858;
- d) los vehículos de interés histórico, según se definen en el artículo 3, punto 7, de la Directiva 2014/45/UE;
- e) los vehículos especiales, según se definen en el artículo 3, punto 31, del Reglamento (UE) 2018/858, producidos por pequeños fabricantes, las piezas de los vehículos producidos por pequeños fabricantes que hayan sido homologadas en una homologación de tipo multifásica distinta a la del vehículo de base y las caravanas a que se refiere el punto 5.6 del anexo I de dicho Reglamento.

3. No obstante lo dispuesto en el apartado 1, letra b), las siguientes disposiciones no se aplicarán a los vehículos y a los vehículos al final de su vida útil de las categorías M₂, M₃, N₂, N₃ y O:

- a) artículo 4, sobre la aptitud para la reutilización, el reciclado y la valorización de los vehículos;
- b) artículo 5, sobre los requisitos relativos a las sustancias presentes en los vehículos;
- c) artículo 6, sobre el contenido mínimo reciclado en los vehículos;

[...][...][...]

- g) artículo 10, sobre la declaración relativa al contenido reciclado presente en los vehículos;
- h) artículo 12, apartado 1 sobre el etiquetado de piezas, componentes y materiales presentes en los vehículos;
- i) artículo 13, sobre el pasaporte digital de circularidad de los vehículos;
- j) artículo 21, sobre la modulación de las tasas;
- k) artículo 22, sobre el mecanismo de imputación de costes para los vehículos que se convierten en vehículos al final de su vida útil en otro Estado miembro;

[...] [...] [...] [...] [...]

- q) artículo 34, sobre los objetivos de reutilización, reciclado y valorización;

[...]

- s) artículo 36, apartado 2 sobre traslados de vehículos al final de su vida útil.

4. No obstante lo dispuesto en el apartado 1, letra c), las siguientes disposiciones no se aplicarán a los vehículos y a los vehículos al final de su vida útil de las categorías L_{1e}, L_{2e}, L_{3e}, L_{4e}, L_{5e}, L_{6e} y L_{7e}:

a) artículos enumerados en el apartado 3;

a 1) artículo 37 bis, sobre la autoridad competente;

b) artículo 38, sobre controles y requisitos relativos a la exportación de vehículos usados;

c) artículo 39, sobre la verificación automatizada del número de identificación del vehículo y la información sobre la situación del vehículo;

d) artículo 40, sobre gestión del riesgo y controles aduaneros;

e) artículo 41, sobre la suspensión;

f) artículo 42, sobre el despacho para la exportación;

g) artículo 43, sobre la denegación del despacho para la exportación;

h) artículo 44, sobre cooperación entre autoridades e intercambio de información;

i) artículo 45, sobre sistemas electrónicos;

j) los Estados miembros podrán eximir a las categorías L_{1e}, L_{2e} y L_{6e} de las obligaciones establecidas en el artículo 23, apartado 5, y los artículos 25 y 37.

5. [...]

6. No obstante lo dispuesto en el apartado 1, letras [.../ c)/[.../ d) y e), los artículos 7, 8, 9, 16, [.../], [.../ 27, 30 y 46 a 49 se aplicarán a los vehículos y a los vehículos al final de su vida útil de las categorías L_{1e}, L_{2e}, L₃, L₄, L₅, L₆, L₇, M₂, M₃, N₂, N₃, O, y [.../ a las categorías de vehículos especiales M₂, M₃, N₂ y N₃ con las siguientes modificaciones:

[.../][.../][.../][.../][.../][.../][.../]

a) el artículo 7 se aplicará únicamente con respecto a las entradas 1 a) , 2, 3, 5, 8 y 9 de la parte C del anexo VII;

- b) el artículo 8 se aplicará únicamente en lo que se refiere a las obligaciones aplicables para estas categorías de vehículos;
- c) el artículo 9, si es aplicable a estas categorías de vehículos, solo se aplicará con respecto a los apartados 5 a 7 de la parte A del anexo IV;
- d) no se aplicará la letra b) del artículo 16;
- e) el artículo 27 será de aplicación excepto el apartado 2, letra e);
- f) el artículo 30 se aplicará únicamente con respecto a las entradas 1 a), 1 b), 2, 3, 5, 8 y 9 de la parte C del anexo VII;
- g) los artículos 46 a 49 se aplicarán únicamente en lo que se refiere a la presentación de informes y a la ejecución de las obligaciones aplicables a estas categorías de vehículos.

Artículo 3

Definiciones

1. A los efectos del presente Reglamento, se entenderá por:
 - 1) «vehículo»: todo vehículo tal como se define en el artículo 3, punto 15, del Reglamento (UE) 2018/858 o enumerado en el artículo 4, apartado 2, letras c) a g), del Reglamento (UE) n.º 168/2013;
 - 2) «vehículo al final de su vida útil»: un vehículo que sea residuo tal como se define en el artículo 3, punto 1, de la Directiva 2008/98/CE, o [...] que sea residuo con arreglo a[...]l anexo I[...];
 - 3) «tipo de vehículo»: todo tipo de vehículo tal como se define en el artículo 3, punto 32, del Reglamento (UE) 2018/858 o tipo de vehículo tal como se define en el artículo 3, punto 73, del Reglamento (UE) n.º 168/2013;
 - 4) «aptitud para la reutilización»: el potencial de reutilización de las piezas y componentes extraídos de un vehículo al final de su vida útil;

- 5) «reutilización»: toda operación por la que las piezas y componentes de los vehículos al final de su vida útil se utilizan de nuevo para el mismo fin para el que fueron concebidos;
- 6) «aptitud para el reciclado»: el potencial de reciclado de las piezas, componentes o materiales extraídos de un vehículo al final de su vida útil;
- 7) «aptitud para la valorización»: el potencial de valorización de las piezas, componentes o materiales extraídos de un vehículo al final de su vida útil;
- 8) «proveedor»: toda persona física o jurídica que suministra piezas, componentes o materiales a un fabricante que los utiliza para fabricar vehículos;
- 9) «plástico»: un polímero en el sentido del artículo 3, punto 5, del Reglamento (CE) n.º 1907/2006, al que pueden haberse añadido aditivos u otras sustancias y que puede funcionar como principal componente estructural de los productos finales, con la excepción de los polímeros naturales que no han sido modificados químicamente;
- 10) «materias primas fundamentales»: las materias primas fundamentales [...] **en el sentido del** artículo [...] **4**, punto [...] **1**, del Reglamento (UE) [...] **2024/1252**;
- 11) «residuo posconsumo»: los residuos que se generan a partir de productos [...] que han sido introducidos en el mercado o se han suministrado para su distribución, consumo o utilización en un tercer país en el transcurso de una actividad comercial, ya sea a cambio de un pago o gratis;
- 12) «retirada»: manipulación manual, mecánica, química, térmica o metalúrgica con el resultado de que las piezas, componentes o materiales seleccionados de los vehículos al final de su vida útil se puedan identificar individualmente como un flujo de salida separado o como parte de un flujo de salida;
- 13) «motor de accionamiento eléctrico»: motor eléctrico que convierte la potencia eléctrica de entrada en potencia mecánica de salida para proporcionar tracción a un vehículo;
- 14) «batería para vehículos eléctricos»: batería para vehículos eléctricos tal como se define en el artículo 3, punto 14, del Reglamento (UE) 2023/**1542**[...];
- 15) «instalación de tratamiento autorizada»: toda empresa o establecimiento que esté autorizado, de conformidad con la Directiva 2008/98/CE y el presente Reglamento, a llevar a cabo la recogida, el almacenamiento y el tratamiento de vehículos al final de su vida útil;

- 16) «tratamiento»: toda actividad posterior a la entrega del vehículo al final de su vida útil a una instalación de descontaminación, desmontaje, compactación, cizallamiento, fragmentación, valorización o preparación [...] anterior a la eliminación de los residuos de la fragmentación, así como cualquier otra operación efectuada para la valorización o eliminación del vehículo y sus piezas, componentes y materiales;
- 17) «fragmentación»: toda operación utilizada para trocear o fragmentar vehículos al final de su vida útil;
- 18) «operador de reparación y mantenimiento»: toda persona física o jurídica que, en relación con su actividad comercial, negocio, oficio o profesión, presta servicios de reparación o mantenimiento, de forma independiente de los fabricantes o autorizada por ellos;
- 19) «introducción en el mercado»: comercialización de un vehículo por primera vez en la Unión;
- 20) «comercialización»: todo suministro en el mercado de un vehículo en el transcurso de una actividad comercial y de manera tanto remunerada como gratuita, para su distribución o uso;
- 21) «operador de gestión de residuos»: toda persona física o jurídica que se dedique profesionalmente a la recogida o el tratamiento de vehículos al final de su vida útil;
- 22) «productor»: cualquier fabricante, importador o distribuidor que, independientemente de la técnica de venta utilizada, incluso por medio de contratos a distancia conforme a la definición del artículo 2, punto 7, de la Directiva 2011/83/UE, suministra un vehículo por primera vez para su distribución o uso en el territorio de un Estado miembro con carácter profesional;
- 23) «sistema de responsabilidad ampliada del productor»: entidad jurídica que organiza, desde el punto de vista financiero, o financiero y operativo, el cumplimiento de las obligaciones de responsabilidad ampliada del productor en nombre de varios productores;

- 24) «representante [...] autorizado a efectos de la responsabilidad ampliada del productor»: una persona física o jurídica establecida en un Estado miembro [...] diferente del Estado miembro en que está establecido el productor y que ha sido designada por el productor, conforme a lo dispuesto en el artículo 8 *bis*, apartado 5, párrafo tercero, de la Directiva 2008/98/CE, a efectos del cumplimiento de las obligaciones de dicho productor con arreglo al capítulo IV del presente Reglamento;
- 25) «materias primas secundarias»: materiales que se han obtenido mediante procesos de reciclado y que pueden sustituir a materias primas primarias;
- 26) «propietario del vehículo»: toda persona física o jurídica titular del derecho de propiedad de un vehículo [...] o el titular del [...] vehículo en caso de que no sea posible identificar al propietario;
- 27) «tecnología de posfragmentación»: técnicas y tecnologías utilizadas para procesar materiales procedentes de vehículos al final de su vida útil, una vez fragmentados, para su posterior valorización con arreglo a la parte G, punto 2, del anexo VII;
- 28) «remanufacturación»: [...] las actuaciones profesionales mediante las que se fabrica una pieza o componente nuevos a partir de piezas y componentes retirados de vehículos [...] y [...] mediante las que se introduce al menos un cambio [...] que afecta sustancialmente a [...] la seguridad, rendimiento, finalidad o tipo de la pieza o componente;
- 29) «reacondicionamiento»: las acciones llevadas a cabo para preparar, limpiar, probar, proporcionar mantenimiento y, en caso necesario, reparar una pieza o componente que se haya retirado de un vehículo [...] con el fin de restablecer [...] su rendimiento o funcionalidad [...] dentro del uso previsto y de la gama de prestaciones inicialmente concebidas en la fase de diseño [...] en el momento de [...] la introducción de la pieza o componente en el mercado;
- 30) [...] ⁴⁶ [...]
- 31) [...] ⁴⁷ [...]
- 32) «residuos no inertes»: los residuos que no cumplen las condiciones de definición de «residuos inertes» establecidas en el artículo 2, letra e), de la Directiva 1999/31/CE del Consejo⁴⁸;

⁴⁶ [...]

⁴⁷ [...]

⁴⁸ Directiva 1999/31/CE del Consejo, de 26 de abril de 1999, relativa al vertido de residuos (DO L 182 de 16.7.1999, p. 1).

- 33) «vehículo usado»: un vehículo que ha sido matriculado en un Estado miembro o en cualquier otro país y que no es un vehículo al final de su vida útil;
- 34) «vehículo usado destinado a la exportación»: un vehículo usado que debe incluirse en el régimen aduanero establecido en el artículo 269 del Reglamento (UE) n.º 952/2013;
- 35) «operadores económicos»: los productores, [...], las compañías de seguros de vehículos, los proveedores, los operadores de reparación y mantenimiento, los operadores de gestión de residuos y cualquier otro operador que participe en el diseño de vehículos, el comercio de vehículos usados, la reutilización, la remanufacturación y el reacondicionamiento de las piezas y componentes de vehículos;
- 36) «vehículos aptos para la circulación»: los vehículos aptos para la circulación de conformidad con el artículo 5, apartado 1, letras a) y b), el artículo 5, apartado 4, y el artículo 8 de la Directiva 2014/45/UE;
- 37) «siniestro total económico»: toda pérdida o daño sufrido por el vehículo cuando el coste de la reparación supere su valor de mercado o el valor por el que estaba asegurado;
- 38) «siniestro total técnico»: todo daño grave o destrucción completa del vehículo cuando el vehículo no pueda repararse;
- 39) «punto de recogida»: un operador económico distinto de una instalación de tratamiento autorizada que almacena temporalmente vehículos al final de su vida útil y prepara la transferencia de los vehículos al final de su vida útil recogidos a instalaciones de tratamiento autorizadas para su tratamiento;
- 40) «plástico de origen biológico»: el plástico hecho a partir de recursos biológicos, como materias primas de biomasa, residuos orgánicos o subproductos orgánicos. Los plásticos de origen biológico pueden ser biodegradables o no biodegradables;

2. Junto a las definiciones a que se refiere el apartado 1, se aplicarán las siguientes definiciones:

- a) «residuos», «aceites usados», «poseedor de residuos», «gestión de residuos», «recogida», «prevención», «valorización», «reciclado» «relleno», «eliminación» y «régimen de responsabilidad ampliada del productor», establecidas en el artículo 3, puntos 1, 3, 6, 9, 10, 12, 15, 17, 17 *bis*, 19 y 21, de la Directiva 2008/98/CE;

- b) «homologación de tipo», «homologación de tipo multifásica», «componente», «piezas», «recambios», «vehículo de base», «vehículo fabricado en series cortas», «vehículo especial», «autoridad de vigilancia del mercado», «autoridad de homologación», «fabricante», «importador» y «distribuidor», establecidas en el artículo 3, puntos 1, 8, 19, 21, 23, 24, 28, 30, 31, 35, 36, 40, 42 y 43, del Reglamento (UE) 2018/858;
- c) «matriculación», «permiso de circulación», «suspensión», «titular del permiso de circulación» y «cancelación de una matrícula», establecidas en el artículo 2, letras b), c), d), e) y f), de la Directiva 1999/37/CE;
- d) «vehículo de interés histórico», «inspección técnica de vehículos» y «certificado de inspección técnica», establecidas en el artículo 3, puntos 7, 9 y 12, de la Directiva 2014/45/UE;
- e) «sustancia preocupante» y «soporte de datos», establecidas en el artículo 2, puntos 28 y 30 del Reglamento [sobre diseño ecológico para productos sostenibles].
- f) «autoridades aduaneras», establecida en el artículo 5, punto 1, del Reglamento (UE) 952/2013;
- g) «contrato a distancia», establecida en el artículo 2, punto 7, de la Directiva 2011/83/UE;
- h) «plataforma en línea», establecida en el artículo 3, letra i), del Reglamento (UE) 2022/2065;
- i) «consumidor», establecida en el artículo 2, punto 2, del Reglamento (UE) 2019/771;
- j) «pequeño fabricante», establecida en el artículo 3, punto 48, del Reglamento (UE) 2024/1257.

CAPÍTULO II

REQUISITOS DE CIRCULARIDAD

Artículo 4

Aptitud para la reutilización, el reciclado y la valorización de los vehículos

1. Cada vehículo perteneciente a un tipo de vehículo homologado a partir del [OP: insértese la fecha correspondiente al primer día del mes siguiente a los setenta y dos meses después de la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento] en virtud del Reglamento (UE) 2018/858 se fabricará de modo que sea:
 - a) reutilizable o reciclable en un mínimo del 85 % en masa;
 - b) reutilizable o valorizable en un mínimo del 95 % en masa.
2. Para cada tipo de vehículo mencionado en el apartado 1, los fabricantes adoptarán las siguientes medidas:
 - a) recopilar los datos necesarios 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 el fin de garantizar el cumplimiento continuado de los requisitos;
 - b) conservar todos los demás datos pertinentes del vehículo que requiera el proceso de cálculo a que se refiere la letra e);
 - c) verificar la exactitud y exhaustividad de la información recibida de los proveedores;
 - d) gestionar y documentar el desglose de los materiales;
 - e) calcular los coeficientes de aptitud para la reutilización, el reciclado y la valorización a efectos del apartado 1, de conformidad con la metodología establecida por la Comisión con arreglo al apartado 3 o, antes de que se haya adoptado dicha metodología, y haya comenzado a aplicarse de conformidad con la norma ISO 22628:2002, junto con los elementos establecidos en el anexo II, parte A;
 - f) marcar las piezas y componentes de los vehículos fabricados con polímeros y elastómeros de conformidad con el artículo 12, apartado 1;

g) garantizar que las piezas y componentes enumerados en la parte E del anexo VII no se reutilicen para la fabricación de vehículos nuevos.

3. La Comisión, a más tardar el [OP: *indíquese la fecha correspondiente al último día del mes siguiente a los [...] veinticuatro meses después de la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento*], adoptará un acto de ejecución por el que se establezca una nueva metodología para el cálculo y la verificación de los coeficientes de aptitud para la reutilización, el reciclado y la valorización de un vehículo, teniendo en cuenta los elementos establecidos en el anexo II.

Dicho acto de ejecución se adoptará de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 51, apartado 2.

Artículo 5

Requisitos relativos a las sustancias presentes en los vehículos

1. En la medida de lo posible, la presencia de sustancias preocupantes en los vehículos y en sus piezas y componentes se reducirá al mínimo.
2. Además de las restricciones establecidas en el anexo XVII del Reglamento (CE) n.º 1907/2006 y [...] de las restricciones establecidas en los anexos I y II del Reglamento (UE) 2019/1021 y en el Reglamento (UE) 2023/1542, el presente Reglamento especifica el régimen para las sustancias en los vehículos. [...] Ningún vehículo perteneciente a un tipo de vehículo homologado a partir del [OP: *insértese la fecha correspondiente al primer día del mes siguiente a los setenta y dos meses después de la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento*] en virtud del Reglamento (UE) 2018/858, ni ninguna pieza ni componente nuevos introducidos en el mercado para tal vehículo, contendrá plomo, mercurio, cadmio ni cromo hexavalente.
- 2 bis. A más tardar el [insértese una fecha no posterior a veinticuatro meses desde la adopción del presente Reglamento], la Comisión preparará un informe sobre la presencia de sustancias preocupantes en los vehículos, para determinar en qué medida afectan negativamente a la reutilización y reciclado de materiales o inciden en la seguridad química. Para todo cuanto afecte a la seguridad química, asistirá a la Comisión la Agencia Europea de Sustancias y Mezclas Químicas. El informe no abordará las sustancias preocupantes en las piezas y componentes de los vehículos para los que el Derecho de la Unión ya haya previsto una evaluación o detección.

La Comisión presentará el informe al Parlamento Europeo y al Consejo, detallando sus conclusiones, y estudiará las medidas de seguimiento adecuadas, en particular:

- i) el establecimiento de restricciones a las sustancias preocupantes que afecten negativamente a la reutilización y reciclado de materiales en los vehículos en los que estén presentes, como parte de los actos delegados establecidos de conformidad con el artículo 5, apartado 2 ter;
- ii) la imposición de requisitos de información como parte del pasaporte digital de circularidad de los vehículos, de conformidad con el artículo 13;
- iii) el recurso a los procedimientos para adoptar nuevas restricciones descritos en el artículo 68, apartados 1 y 2, del Reglamento (CE) n.º 1907/2006.

Si un Estado miembro considera que una sustancia afecta negativamente a la reutilización y reciclado de materiales en un vehículo en el que está presente, deberá, a más tardar [insértese fecha], facilitar dicha información a la Comisión y, para los aspectos relativos a la seguridad química, también a la Agencia Europea de Sustancias y Mezclas Químicas y, en su caso, hacer referencia a las evaluaciones de riesgos pertinentes u otros datos pertinentes.

2 ter. La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados, con arreglo a lo dispuesto en el artículo 50, para completar el presente Reglamento mediante el establecimiento de restricciones a la presencia de sustancias preocupantes que afecten negativamente a la reutilización y el reciclado de materiales en los vehículos y en sus piezas y componentes, por motivos no relacionados principalmente con la seguridad química.

3. No obstante lo dispuesto en el apartado 2, los tipos de vehículos o las piezas y componentes introducidos en el mercado para dichos vehículos podrán contener plomo, mercurio, cadmio o cromo hexavalente en las condiciones y hasta los valores máximos de concentración establecidos en el anexo III.

Lo dispuesto en los apartados 2 y 3 no se aplicará a las baterías incorporadas a los vehículos a los que se aplica el Reglamento (UE) 2023/1542.

4. La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados de conformidad con el artículo 50 para modificar el anexo III a fin de adaptarlo a los avances científicos y técnicos mediante:
- a) el establecimiento de valores máximos de concentración hasta los cuales se tolerará la presencia de plomo, mercurio, cadmio o cromo hexavalente en determinadas piezas, componentes y materiales homogéneos de los vehículos;
 - b) la exención de determinadas piezas, componentes y materiales homogéneos de vehículos de la prohibición de la presencia de plomo, mercurio, cadmio o cromo hexavalente establecida en el apartado 2 cuando se cumplan las condiciones siguientes:
 - i) el uso de dichas sustancias es inevitable;
 - ii) se demuestra que los beneficios socioeconómicos compensan el riesgo derivado del uso de dichas sustancias para la salud humana o el medio ambiente;
 - iii) no existen sustancias o tecnologías alternativas adecuadas;
 - c) la eliminación de piezas, componentes y materiales homogéneos de los vehículos del anexo III si puede evitarse el uso de plomo, mercurio, cadmio o cromo hexavalente;
 - d) la designación de aquellas piezas, componentes y materiales homogéneos de vehículos que deberán retirarse antes de someterlos a otro tratamiento y exigir que se etiqueten o identifiquen por otros medios adecuados.

La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 50 a fin de modificar el anexo III, en particular eliminando de la lista determinadas exenciones para materiales y componentes homogéneos en caso de que la exención específica esté contemplada en otros actos legislativos de la Unión.

La Comisión, al adoptar un acto delegado de conformidad con el presente apartado, tendrá en cuenta las repercusiones socioeconómicas de introducir, modificar o suprimir una exención a la restricción del uso de plomo, mercurio, cadmio o cromo hexavalente en los tipos de vehículos, incluida la disponibilidad de alternativas y los efectos en la salud humana y el medio ambiente durante todo el ciclo de vida de los vehículos.

5. A petición de la Comisión, y en un plazo de doce meses a partir de la solicitud, la Agencia Europea de Sustancias y Mezclas Químicas (en lo sucesivo, la «Agencia») elaborará un informe sobre la viabilidad técnica y económica de las alternativas relativas a las exenciones vigentes enumeradas en el anexo III y, sobre la base de dicha evaluación, una propuesta motivada para la modificación específica de la exención.
6. Tan pronto como reciba la solicitud de la Comisión, la Agencia publicará en su sitio web un anuncio de que se elaborará un informe sobre una posible modificación de una exención que figura en el anexo III e invitará a los Estados miembros y a todas las partes interesadas a presentar observaciones en el plazo de ocho semanas a partir de la fecha de publicación del anuncio. La Agencia publicará en su sitio web todas las observaciones recibidas de los Estados miembros y las partes interesadas.
7. A más tardar, nueve meses después de la presentación a la Comisión del informe a que se refiere el apartado [...] 5, el Comité de Análisis Socioeconómico de la Agencia, creado en virtud del artículo 76, apartado 1, letra d), del Reglamento (CE) n.º 1907/2006, adoptará un dictamen sobre el informe y sobre las modificaciones específicas propuestas. La Agencia enviará dicho dictamen a la Comisión sin demora.
8. [...]

Artículo 6

Contenido mínimo reciclado en los vehículos

1. El plástico contenido en cada tipo de vehículo que haya recibido la homologación de tipo a partir del [OP: insértese la fecha correspondiente al primer día del mes siguiente a los setenta y dos meses después de la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento] en virtud del Reglamento (UE) 2018/858 contendrá como mínimo el 15 % en peso de plástico reciclado procedente de residuos plásticos posconsumo.

Al menos el 25 % del objetivo establecido en el párrafo primero se alcanzará mediante la inclusión en el tipo de vehículo de que se trate de plásticos reciclados procedentes de vehículos al final de su vida útil [...] o de los residuos a que se refiere el artículo 23, apartado 2, letra c), del presente Reglamento.

El peso del plástico presente en cada vehículo y el peso del plástico reciclado a que se refiere el párrafo primero excluirá los elastómeros, los plásticos termoendurecibles distintos de las espumas de poliuretano utilizadas para el almohadillado y los plásticos que contengan o estén contaminados por cualquiera de las sustancias reguladas en el artículo 7 del Reglamento (UE) 2019/1021 cuando se superen los umbrales del anexo IV de dicho Reglamento.

1 bis. El plástico contenido en cada tipo de vehículo que haya recibido la homologación de tipo a partir del [OP: insértese la fecha correspondiente al primer día del mes siguiente a los noventa y seis meses después de la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento] en virtud del Reglamento (UE) 2018/858 contendrá como mínimo el 20 % en peso de plástico reciclado procedente de residuos plásticos posconsumo.

Al menos el 25 % del objetivo establecido en el párrafo primero se alcanzará mediante la inclusión en el tipo de vehículo de que se trate de plásticos reciclados procedentes de vehículos al final de su vida útil o de los residuos a que se refiere el artículo 23, apartado 2, letra c), del presente Reglamento.

1 ter El plástico contenido en cada tipo de vehículo que haya recibido la homologación de tipo a partir del [OP: insértese la fecha correspondiente al primer día del mes siguiente a los ciento veinte meses después de la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento] en virtud del Reglamento (UE) 2018/858 contendrá como mínimo el 25 % en peso de plástico reciclado procedente de residuos plásticos posconsumo.

Al menos el 25 % del objetivo establecido en el párrafo primero se alcanzará mediante la inclusión en el tipo de vehículo de que se trate de plásticos reciclados procedentes de vehículos al final de su vida útil o de los residuos a que se refiere el artículo 23, apartado 2, letra c), del presente Reglamento.

1 quater A los efectos del presente artículo, el contenido reciclado se valorizará a partir de residuos posconsumo que se hayan reciclado en:

- a) una instalación ubicada en la Unión que cumpla los requisitos de protección de la salud humana, el clima y el medio ambiente establecidos en el Derecho de la Unión; o
- b) una instalación situada en un tercer país [...], **a partir de [cuarenta y ocho meses después de la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento], deberá cumplir los requisitos de protección de la salud humana, el clima y el medio ambiente equivalentes a los establecidos en el Derecho de la Unión[...]; a más tardar [veinticuatro meses después de la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento], la Comisión evaluará de manera más exhaustiva las repercusiones previstas en el comercio mundial, así como en las industrias del automóvil y el reciclado de la UE, e informará de su evaluación al Consejo y al Parlamento Europeo.**

2. A más tardar el [OP: insértese la fecha correspondiente al último día del mes siguiente a los veintitrés meses después de la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento], la Comisión adoptará un acto de ejecución de conformidad con el artículo 51, apartado 2, a fin de [...]establecer[...] la metodología para el cálculo y la verificación, a efectos del apartado 1, *1 bis*, *1 ter* y *1 quater* del presente artículo, del porcentaje de plástico revalorizado a partir de residuos posconsumo y de vehículos al final de su vida útil [...], presentes e incorporados en el tipo de vehículo. La metodología de verificación incluirá la obligación de que los fabricantes se aseguren de que todas las instalaciones que produzcan los materiales de contenido reciclado que utilicen se someten, al menos cada cinco años, a auditorías externas independientes. Estas auditorías comprobarán el cumplimiento de las condiciones establecidas en los apartados 1, *1 bis*, *1 ter* y *1 quater* y, a este respecto, el cumplimiento de los requisitos y criterios establecidos en el anexo XIII. En el caso del material reciclado en terceros países, este requisito de auditoría y los requisitos y criterios establecidos en el anexo XIII se aplicarán a partir de [cuarenta y ocho meses después de la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento]. En el marco de sus obligaciones generales establecidas en el artículo 8, apartado 2, los fabricantes deberán tener disponible, conservar y remitir a las autoridades de homologación de tipo competentes la documentación, incluidos los informes de auditoría, que acredite que las instalaciones cumplen estas condiciones, requisitos y criterios.

2 bis. Cuando la falta de disponibilidad o los precios excesivos de determinados plásticos reciclados dificulten en exceso el cumplimiento de los porcentajes mínimos de contenido reciclado establecidos en los apartados 1, *1 bis*, *1 ter* y *1 quater* del presente artículo, la Comisión estará facultada para adoptar un acto delegado de conformidad con el artículo 50 al objeto de completar dichos apartados mediante el establecimiento de excepciones temporales a los objetivos de contenido de plásticos reciclados.

3. La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 50 a fin de completar el presente Reglamento mediante el establecimiento de un porcentaje mínimo de acero reciclado procedente de residuos de acero posconsumo que deberá estar presente e incorporado en tipos de vehículos que deban homologarse de conformidad con el presente Reglamento y el Reglamento (UE) 2018/858.

El porcentaje mínimo de acero reciclado a que se refiere el párrafo primero se basará en un estudio de viabilidad que llevará a cabo la Comisión. El estudio deberá estar finalizado a más tardar el [OP: insértese la fecha correspondiente al último día del mes siguiente a los veintitrés meses después de la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento] y estudiará en particular los siguientes aspectos:

- a) la disponibilidad actual y prevista de acero reciclado procedente de fuentes posconsumo de residuos de acero;

- b) el porcentaje actual de residuos posconsumo en diversos productos siderúrgicos semiacabados e intermedios utilizados en los vehículos;
- c) la posible utilización del acero reciclado posconsumo por parte de los fabricantes de vehículos que deban homologarse en el futuro;
- d) la demanda relativa del sector automovilístico con respecto a la demanda de residuos de acero posconsumo de otros sectores;
- e) la viabilidad económica, los avances técnicos y científicos, incluidos los cambios habidos en la disponibilidad de tecnologías de reciclado en relación con los porcentajes de reciclado del acero;
- f) la contribución de un porcentaje mínimo de contenido de acero reciclado en los vehículos a la autonomía estratégica abierta de la Unión y a los objetivos climáticos y medioambientales;
- g) la necesidad de evitar efectos negativos desproporcionados en la asequibilidad de los vehículos; así como
- h) la influencia en los costes globales y la competitividad del sector automovilístico.

[...]

[...]

4. A más tardar el [OP: insértese la fecha correspondiente al último día del mes siguiente a los treinta y cinco meses después de la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento] la Comisión evaluará la viabilidad del establecimiento de un requisito respecto del porcentaje mínimo de:

- a) aluminio y sus aleaciones, magnesio y sus aleaciones, reciclados a partir de residuos posconsumo e incorporados en los tipos de vehículos; así como
- b) neodimio, disprosio, praseodimio, terbio, samario, níquel, cobalto o boro reciclados a partir de residuos posconsumo e incorporados a imanes permanentes.

Una vez finalizada la evaluación a que se refiere el párrafo primero, la Comisión estará facultada para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 50 a fin de completar el presente Reglamento mediante el establecimiento de un porcentaje mínimo de aluminio y sus aleaciones, magnesio y sus aleaciones, neodimio, disprosio, praseodimio, terbio, samario, níquel, cobalto o boro reciclados a partir de residuos posconsumo que deberá estar presente e incorporado en los tipos de vehículos que deban homologarse con arreglo al presente Reglamento y al Reglamento (UE) 2018/858.

El porcentaje mínimo de contenido reciclado de los materiales a que se refiere el párrafo segundo se basará en el estudio de viabilidad mencionado en el párrafo primero teniendo en cuenta todo lo siguiente:

- a) la disponibilidad actual y prevista de los materiales enumerados en el párrafo segundo reciclados a partir de residuos posconsumo;
- b) los porcentajes actuales de contenido reciclado a partir de residuos posconsumo de los materiales enumerados en el párrafo segundo en los vehículos introducidos en el mercado;
- c) la viabilidad económica, los avances técnicos y científicos, incluidos los cambios en la disponibilidad de tecnologías de reciclado en relación con el tipo de materiales reciclados y su porcentaje de reciclado;
- d) la contribución de un porcentaje mínimo en los vehículos de contenido de los materiales reciclados enumerados en el párrafo segundo a la autonomía estratégica de la Unión y a sus objetivos climáticos y medioambientales;
- e) los posibles efectos en el funcionamiento de los vehículos derivados de la incorporación del contenido reciclado de los materiales enumerados en el párrafo segundo en las piezas y componentes del vehículo;
- f) la necesidad de evitar efectos negativos desproporcionados en la asequibilidad de los vehículos que contengan los materiales enumerados en el párrafo segundo;
- g) la influencia en los costes globales y la competitividad del sector automovilístico.

5. A más tardar [...] a los treinta meses de la entrada en vigor del presente Reglamento, [...] la Comisión [...] adoptará un acto de ejecución en el que se establezca la metodología para el cálculo y la verificación del porcentaje de los materiales a que se refieren los apartados 3 y 4 reciclados a partir de residuos posconsumo en los tipos de vehículos.

Dicho acto de ejecución se adoptará de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 51, apartado 2.

Artículo 7

Diseño que permita la retirada y sustitución de determinadas piezas y componentes de los vehículos

1. Cada vehículo perteneciente a un tipo de vehículo homologado a partir del [OP: insértese la fecha correspondiente al primer día del mes siguiente a los setenta y dos meses después de la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento] se diseñará de manera que no dificulte que las instalaciones de tratamiento autorizadas retiren del vehículo en cuestión las piezas y componentes enumerados en la parte C del anexo VII durante la fase de residuo del vehículo.
2. Cada vehículo perteneciente a un tipo de vehículo homologado a partir del [OP: insértese la fecha correspondiente al primer día del mes siguiente a los setenta y dos meses después de la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento] con arreglo al Reglamento (UE) 2018/858 estará diseñado, en lo que respecta a los elementos de unión, fijación y sellado, de manera que permita que instalaciones de tratamiento u operadores de reparación y mantenimiento autorizados lleven a cabo la retirada y sustitución de las baterías y motores de accionamiento eléctrico del vehículo de forma fácil y no destructiva durante las fases de utilización y de residuo del vehículo.
3. La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 50 a fin de modificar el apartado 2 mediante la revisión de la lista de piezas y componentes que han de diseñarse para su retirada y sustitución de los vehículos con el fin de incluir en dicho apartado piezas y componentes adicionales enumerados en la parte C del anexo VII, teniendo en cuenta los avances técnicos y científicos.
4. La Comisión podrá adoptar actos de ejecución que establezcan las condiciones del diseño para la retirada y sustitución de las piezas y componentes a que se refiere el apartado 2 cuando sea necesario para garantizar la aplicación armonizada de la obligación establecida en el apartado 2.

Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 51, apartado 2.

CAPÍTULO III

OBLIGACIONES DE LOS FABRICANTES

Artículo 8

Obligaciones generales

1. Los fabricantes demostrarán que los vehículos nuevos que han fabricado y que se introducen en el mercado están homologados de conformidad con los requisitos del Reglamento (UE) 2018/858, del Reglamento (UE) n.º 168/2013 y del presente Reglamento.
2. A efectos de la homologación de tipo de los tipos de vehículos a los que se aplican los requisitos establecidos en los artículos 4, 5, 6 o 7, el fabricante facilitará la documentación que demuestre el cumplimiento de dichos requisitos y:
 - a) la incluirá en el expediente del fabricante a que se refiere el artículo 24 del Reglamento (UE) 2018/858 o el artículo 27 del Reglamento (UE) n.º 168/2013, según proceda; y
 - b) la presentará a la autoridad de homologación de tipo con arreglo al artículo 23 del Reglamento (UE) 2018/858 o al artículo 26 del Reglamento (UE) n.º 168/2013, según proceda.
3. A efectos de la homologación de tipo de los vehículos a los que se aplica el requisito del artículo 9, el fabricante presentará la estrategia de circularidad a la autoridad de homologación junto con la solicitud de homologación de tipo a que se refiere el artículo 23 del Reglamento (UE) 2018/858 o el artículo 26 del Reglamento (UE) n.º 168/2013, según proceda.
4. A efectos de la homologación de tipo de los vehículos a los que se aplican los requisitos establecidos en el artículo 10, el fabricante elaborará la información a que se refiere el artículo 10, apartado 1, y la presentará, de conformidad con el artículo 24, apartado 1, letra a), del Reglamento (UE) 2018/858, a la autoridad de homologación junto con la solicitud de homologación de tipo a que se refiere el artículo 23 de dicho Reglamento.

5. A efectos de la homologación de tipo de los vehículos a los que se aplican los requisitos establecidos en el artículo 11, el fabricante presentará la declaración que confirma el cumplimiento de los requisitos establecidos en el artículo 11, apartado 1, de conformidad con el artículo 24, apartado 1, letra a), del Reglamento (UE) 2018/858, o con el artículo 27, apartado 1, del Reglamento (UE) n.º 168/2013, según proceda, a la autoridad de homologación junto con la solicitud de homologación de tipo[...].

Artículo 9

Estrategia de circularidad

1. Para cada categoría de vehículo en la cual un fabricante haya producido vehículos homologados con arreglo al Reglamento (UE) 2018/858 a partir del [OP: insértese la fecha correspondiente al primer día del mes siguiente a los treinta y seis meses después de la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento] el fabricante elaborará y aplicará una estrategia de circularidad, con el fin de presentar su plan general de circularidad para el quinquenio siguiente. Con respecto a la parte A, puntos 3 y 4 del anexo IV, la estrategia incluirá información específica sobre el tipo de vehículo de que se trate.
2. La estrategia de circularidad describirá las medidas que los fabricantes adoptarán para hacer un seguimiento de sus obligaciones a fin de garantizar el cumplimiento de los requisitos de circularidad establecidos en el capítulo II, que se verifican en los procedimientos de homologación de tipo y que son aplicables a la categoría de vehículo de que se trate.
3. La estrategia de circularidad contendrá los elementos establecidos en la parte A del anexo IV.
4. El fabricante facilitará a la Comisión una copia de la estrategia de circularidad en un plazo de treinta días a partir de la concesión de la primera homologación de tipo para [...] un vehículo de la categoría de que se trate.
5. El fabricante supervisará y hará un seguimiento de las medidas incluidas en la estrategia de circularidad y actualizará la estrategia cada cinco años de conformidad con la parte B del anexo IV. La estrategia de circularidad actualizada se facilitará a la autoridad de homologación que expidió la homologación de tipo para un vehículo de la categoría de que se trate y a la Comisión.
6. La Comisión pondrá a disposición del público las estrategias de circularidad y cualquier actualización de dichas estrategias, excepto en el caso de información confidencial.

7. La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 50 a fin de modificar la parte B del anexo IV mediante la adaptación de los requisitos relativos al contenido de la estrategia de circularidad y las actualizaciones de dicha estrategia a los avances técnicos y científicos en la fabricación y gestión de vehículos al final de su vida útil, a la evolución del mercado en el sector automovilístico y a los cambios reglamentarios.
8. A más tardar el [OP: insértese la fecha correspondiente al último día del mes siguiente a los ochenta y tres meses después de la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento] y, posteriormente cada seis años, la Comisión redactará y publicará un informe sobre la circularidad del sector automovilístico. El informe se basará, en particular, en las estrategias de circularidad y en las actualizaciones de dichas estrategias.

Artículo 10

Declaración relativa al contenido reciclado presente en los vehículos

1. Los fabricantes declararán para cada tipo de vehículo homologado a partir del [OP: *insértese la fecha* correspondiente al primer día del mes siguiente a los [...] doce meses después de la [...] adopción del acto de ejecución por el que se establezca la metodología para el cálculo y la verificación del porcentaje de materiales reciclados a partir de residuos posconsumo en los tipos de vehículos, tal como se menciona en el artículo 6, apartado/[...] 5] en virtud del Reglamento (UE) 2018/858 el respectivo porcentaje de contenido reciclado de:
 - a) neodimio, disprosio, praseodimio, terbio, samario, níquel, cobalto y boro de los imanes permanentes en los motores de accionamiento eléctrico;
 - b) aluminio y sus aleaciones;
 - c) magnesio y sus aleaciones;
 - d) acero.

La declaración se referirá al contenido reciclado de estos materiales presente en el tipo de vehículo e indicará, en porcentaje del material, si el material se ha reciclado a partir de residuos preconsumo o posconsumo.

2. Las autoridades de homologación de tipo verificarán que los fabricantes han presentado la documentación requerida y que esta contiene la información mencionada el apartado 1.
3. No obstante lo dispuesto en el apartado 1, el requisito de declarar el porcentaje de contenido reciclado de un determinado material no se aplicará cuando se haya establecido un objetivo para dicho material con arreglo al artículo 6, apartados 3 o 4.

Artículo 11

Información sobre la retirada y sustitución de piezas, componentes y materiales presentes en los vehículos

1. A partir del [OP: insértese la fecha correspondiente al primer día del mes siguiente a los treinta y seis meses después de la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento], los fabricantes proporcionarán a los operadores de gestión de residuos y a los operadores de reparación y mantenimiento un acceso sin restricciones, normalizado y no discriminatorio a la información enumerada en el anexo V que permita el acceso a lo siguiente, así como su retirada y sustitución seguras:
 - [...]/[...]/c) piezas, componentes y materiales que contengan los fluidos y líquidos enumerados en la parte B del anexo VII y que estén contenidos en los vehículos;
 - d) piezas y componentes enumerados en la parte C del anexo VII contenidos en los vehículos;
 - e) piezas y componentes que contengan las materias primas fundamentales a que se refiere el [...] artículo 28, apartado 1, letra b), del Reglamento (UE) 2024/1252 en el momento de la homologación de tipo del vehículo;
 - f) piezas y componentes codificados digitalmente en un vehículo, cuando esta codificación impida su reparación, mantenimiento o sustitución en otro vehículo.
2. Los fabricantes garantizarán la cooperación con los operadores de tratamiento autorizados y los operadores de reparación y mantenimiento mediante el establecimiento de las plataformas de comunicación necesarias para proporcionar y mantener actualizada la información a que se refiere el apartado 1 y la información especificada en el anexo V.

Los fabricantes facilitarán de forma gratuita la información a que se refiere el párrafo primero. Los fabricantes podrán cobrar tasas a los operadores de gestión de residuos y a los operadores de reparación y mantenimiento por el importe necesario para cubrir los costes administrativos de asegurar el acceso a la información requerida a través de plataformas de comunicación.

3. La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 50 a fin de modificar el anexo V mediante la revisión de la lista de piezas, componentes y materiales de los vehículos y el alcance de la información que deben facilitar los fabricantes.

Artículo 12

Etiquetado de piezas, componentes y materiales presentes en los vehículos

1. Los fabricantes y sus proveedores utilizarán la nomenclatura de las normas de codificación de componentes y materiales que figuran en los puntos 1 a 3 del anexo VI para el etiquetado y la identificación de las piezas, componentes y materiales de los vehículos.
2. A más tardar el 24 de mayo de 2029, [...] los fabricantes se asegurarán de que [...] las piezas y los componentes de vehículos que contengan imanes permanentes lleven una etiqueta bien visible, claramente legible e indeleble que indique la información [...] conforme a lo dispuesto en el artículo 28 del Reglamento (UE) 2024/1252. [...]
3. La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados de conformidad con el artículo 50 para modificar el anexo VI a fin de adaptarlo a los avances científicos y técnicos.

Artículo 13

Pasaporte digital de circularidad de los vehículos

1. A partir del [OP: *insértese una fecha correspondiente al primer día del mes siguiente a los [...] setenta y dos meses después de la entrada en vigor del Reglamento*] cada vehículo introducido en el mercado tendrá un pasaporte digital de circularidad, que se adaptará y, cuando sea posible, se integrará en otros pasaportes medioambientales relacionados con los vehículos establecidos en virtud del Derecho de la Unión, y en particular a los pasaportes a que se refiere el artículo 77 del Reglamento (UE) 2023/1542 y el artículo 3, punto 68, del Reglamento (UE) 2024/1257.

El pasaporte digital de circularidad de los vehículos se adaptará, según proceda, a los requisitos establecidos en el Reglamento (UE) 2024/1781 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de junio de 2024, por el que se instaure un marco para el establecimiento de requisitos de diseño ecológico aplicables a los productos sostenibles, y en particular en sus artículos 11 a 13.

2. El pasaporte digital de circularidad de los vehículos que sean introducidos en el mercado será accesible de manera gratuita y contendrá:

- a) en formato digital, la información a que se refiere el artículo 11 del presente Reglamento [...][...];
- b) información sobre las piezas del vehículo que contengan plomo, mercurio, cadmio o cromo hexavalente a las que se refiere la excepción establecida en el artículo 5, apartado 3; [...]
- b1) declaración sobre la proporción de contenido reciclado de plástico y los materiales enumerados en el artículo 10, apartado 1, letras a) a d);
- b2) la estrategia de circularidad para el tipo de vehículo de que se trate; [...]
- b3) una referencia al catálogo de piezas de recambio para el tipo de vehículo de que se trate, incluida la ubicación de cada una de las piezas en el vehículo.

3. El fabricante que introduzca el vehículo en el mercado se asegurará de que la información que figure en el pasaporte digital de circularidad del vehículo sea exacta, completa y esté actualizada.

3 bis. [...]

4. Toda la información incluida en el pasaporte digital de circularidad de los vehículos deberá cumplir las normas establecidas por la Comisión en virtud del apartado 6 y deberá:

- a) basarse en normas abiertas;
- b) estar desarrollada con un formato interoperable;
- c) ser transferible a través de una red abierta de intercambio de datos interoperable sin dependencia de un proveedor;
- d) ser legible electrónicamente, estructurada y con posibilidad de búsqueda.

5. El pasaporte digital de circularidad de un vehículo que haya llegado al final de su vida útil dejará de existir como muy pronto [...] doce meses después de la expedición del certificado de destrucción de ese vehículo al final de su vida útil.
6. A más tardar [a los cuarenta y ocho meses de la entrada en vigor del Reglamento], [...]la Comisión adoptará actos de ejecución para establecer normas sobre lo siguiente:
- a) la forma y las especificaciones técnicas de la solución que ha de utilizarse para acceder al pasaporte digital de circularidad de los vehículos;
 - b) los requisitos técnicos de diseño y funcionamiento del pasaporte digital de circularidad de los vehículos, incluidas normas sobre:
 - i) la coherencia e interoperabilidad del pasaporte digital de circularidad de los vehículos con otros pasaportes y certificados requeridos por la legislación de la Unión a que se refiere el apartado 1 del presente artículo;
 - ii) el almacenamiento y el tratamiento de la información incluida en el pasaporte digital de circularidad de los vehículos;
 - iii) la disponibilidad del pasaporte digital de circularidad de los vehículos después de que el fabricante responsable del cumplimiento de las obligaciones establecidas en el apartado 3 deje de existir o cese su actividad en la Unión;
 - c) la introducción, modificación y actualización de la información incluida en el pasaporte digital de circularidad de los vehículos por terceras partes distintas del fabricante;
 - d) la ubicación del soporte de datos u otro identificador que permita acceder al pasaporte digital de circularidad de los vehículos.

A la hora de establecer las normas a que se refiere el párrafo primero, la Comisión tendrá en cuenta la necesidad de garantizar un alto nivel de seguridad y privacidad.

Los actos de ejecución a que se refiere el párrafo primero [...] se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen indicado en el artículo 51, apartado 2.

CAPÍTULO IV

GESTIÓN DEL FINAL DE LA VIDA ÚTIL DE LOS VEHÍCULOS

SECCIÓN 1

DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 14

Autoridad competente

1. Los Estados miembros designarán a una o varias autoridades competentes responsables de las obligaciones previstas en el presente capítulo, en particular para supervisar y verificar el cumplimiento por parte de los operadores económicos, los productores y los sistemas de responsabilidad ampliada del productor de las obligaciones que les incumben en virtud de los artículos 15 a [...]37 y del anexo I.
2. Cada Estado miembro podrá designar un punto de contacto, entre las autoridades competentes mencionadas en el apartado 1, a efectos de comunicarse con la Comisión.
3. Los Estados miembros establecerán los detalles de la organización y el funcionamiento de las autoridades competentes, incluidas las normas administrativas y de procedimiento que regulen:
 - a) el registro de los productores con arreglo al artículo [...] 19;
 - b) la autorización de los productores y sistemas de responsabilidad ampliada del productor con arreglo al artículo [...] 18;
 - c) la supervisión de la aplicación de las obligaciones de responsabilidad ampliada del productor con arreglo a los artículos 16 y 20;
 - d) la recogida de datos sobre vehículos y vehículos al final de su vida útil de conformidad con el artículo [...] 19, apartado 12, y el artículo 49, apartado 6;
 - e) la facilitación de información con arreglo al artículo 49.

4. A más tardar el [*OP: insértese la fecha correspondiente al último día del mes siguiente a los [...] doce meses después de la entrada en vigor del presente Reglamento*], los Estados miembros notificarán a la Comisión los nombres y direcciones de las autoridades competentes designadas en virtud de lo previsto en el apartado 1. Los Estados miembros informarán sin dilación indebida a la Comisión de cualquier cambio en los nombres o direcciones de las autoridades competentes.

Artículo 15

Instalaciones de tratamiento autorizadas

1. Sin perjuicio de lo dispuesto en la Directiva 2010/75/UE, todo establecimiento o empresa que tenga la intención de realizar operaciones de tratamiento en vehículos al final de su vida útil deberá obtener una autorización de la autoridad competente, de conformidad con el artículo 23 de la Directiva 2008/98/CE y deberá cumplir las condiciones establecidas en dicha autorización.
2. Para expedir la autorización a que se refiere el apartado 1, la autoridad competente comprobará si el establecimiento o empresa dispone de la capacidad [...] necesaria para cumplir las obligaciones establecidas en el artículo 27.
3. Las autorizaciones contempladas en el apartado 1 deberán indicar que las instalaciones de tratamiento tienen competencia para expedir el certificado de destrucción a que se refiere el artículo 25. Los Estados miembros podrán disponer, en términos generales, que las instalaciones de tratamiento estén habilitadas para expedir el certificado de destrucción a que se refiere el artículo 25.
- 3 bis. Los productores o, cuando así se haya designado con arreglo al artículo 17, apartado 1, los sistemas de responsabilidad ampliada del productor, podrán celebrar contratos con instalaciones de tratamiento autorizadas a efectos del cumplimiento de sus obligaciones en materia de responsabilidad del productor. Dichos contratos serán justos, transparentes y no discriminatorios y podrán basarse en un modelo que establezca el Estado miembro.

4. [...] Los Estados miembros velarán por que las condiciones y procedimientos de concesión de la autorización estén plenamente coordinados cuando en dichos procedimientos de autorización intervenga más de una autoridad competente o más de un establecimiento o empresa que tenga la intención de realizar operaciones de tratamiento de vehículos al final de su vida útil, con el fin de garantizar que todas las autoridades competentes en este procedimiento tengan un enfoque integrado efectivo.
5. La Comisión [...] está facultada para [...] adoptar un acto de ejecución que fije unos requisitos detallados aplicables a los contratos a que se refiere el apartado 3 bis, con el fin de garantizar unas condiciones justas, transparentes y no discriminatorias. Dicho acto de ejecución se adoptará de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 51, apartado 2.

SECCIÓN 2

RESPONSABILIDAD AMPLIADA DEL PRODUCTOR

Artículo 16

Responsabilidad ampliada del productor

A partir del [OP: *insértese la fecha correspondiente al primer día del mes siguiente a los treinta y seis meses después de la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento*] los productores deberán tener la responsabilidad ampliada del productor respecto de los vehículos que comercialicen por primera vez en el territorio de un Estado miembro. El régimen de responsabilidad ampliada del productor [...] [...] será coherente con los artículos 8 y 8 bis de la Directiva 2008/98/CE y cumplirá los requisitos del presente capítulo.

La responsabilidad ampliada del productor incluirá la obligación de que los productores garanticen que:

- a) los vehículos que han comercializado por primera vez en el territorio de un Estado miembro y que se convierten en vehículos al final de su vida útil son:
 - i) recogidos de conformidad con el artículo 23;
 - ii) tratados de conformidad con el artículo 27;

- b) los operadores de gestión de residuos que traten los vehículos al final de su vida útil a que se refiere la letra a) cumplen los objetivos establecidos en el artículo 34.

En las regiones ultraperiféricas, los Estados miembros podrán adaptar las obligaciones de los productores para garantizar un servicio y cubrir los costes de gestión de los vehículos al final de su vida útil en función de las características de estas regiones.

Además de la información a que se refiere el artículo 8 bis, apartado 3, letra e), de la Directiva 2008/98/CE, los productores publicarán en sus sitios web una vez al año, con sujeción a la confidencialidad comercial e industrial, la información sobre la recogida de vehículos al final de su vida útil y la consecución de los objetivos de reutilización y reciclado, reutilización y valorización y reciclado de plásticos.

Artículo [...] 17

Sistema de responsabilidad ampliada del productor

1. Los productores podrán optar por cumplir sus obligaciones en materia de responsabilidad ampliada del productor de forma individual o confiar en un sistema de responsabilidad ampliada del productor autorizado el cumplimiento en su nombre de las obligaciones de responsabilidad ampliada del productor, de conformidad con el artículo [...] 18.

Los Estados miembros podrán adoptar medidas para exigir a los productores que confíen en un sistema de responsabilidad ampliada del productor el cumplimiento de sus obligaciones en materia de responsabilidad ampliada establecidas en el artículo 16.

2. Los sistemas de responsabilidad ampliada del productor garantizarán la confidencialidad de los datos que se encuentren en su poder en lo relativo a la información de dominio privado o a la información directamente procedente de productores individuales o sus representantes [...] autorizados para la responsabilidad ampliada de productor.

3. Además de la información a que se refiere el artículo 8 *bis*, apartado 3, letra e), de la Directiva 2008/98/CE, los sistemas de responsabilidad ampliada del productor publicarán en sus sitios web [...] una vez al año, con sujeción a la confidencialidad comercial e industrial, la información sobre la recogida de vehículos al final de su vida útil y la consecución de los objetivos de reutilización y reciclado, reutilización y valorización y reciclado de plásticos de los productores que hayan confiado en el sistema de responsabilidad ampliada del productor.
4. Los sistemas de responsabilidad ampliada del productor se asegurarán de mantener [...] un diálogo periódico entre los interesados, conforme al artículo 8 *bis*, apartado 6, de la Directiva 2008/98/CE.

Artículo [...] 18

Autorización sobre el cumplimiento de la responsabilidad ampliada del productor

1. El productor, si se trata del cumplimiento individual de las obligaciones por la responsabilidad ampliada del productor, y los sistemas de responsabilidad del productor designados, si se trata del cumplimiento colectivo de las obligaciones de responsabilidad ampliada del productor, deberán solicitar una autorización a la autoridad competente.
2. La autorización solo se concederá si se demuestra que se cumplen los requisitos establecidos en el artículo 8 *bis*, apartado 3, letras a) a d), de la Directiva 2008/98/CE y que las medidas adoptadas por el productor o el sistema de responsabilidad ampliada del productor son suficientes para cumplir las obligaciones establecidas en el presente capítulo con respecto al número de vehículos comercializados por primera vez en el territorio de un Estado miembro por parte del productor o los productores en cuyo nombre actúa el sistema de responsabilidad ampliada del productor.

El productor, si se trata del cumplimiento individual de las obligaciones por la responsabilidad ampliada del productor, y los sistemas de responsabilidad del productor designados, si se trata del cumplimiento colectivo de las obligaciones de responsabilidad ampliada del productor, solo podrán ser registrados si poseen una autorización de la autoridad competente con arreglo al presente artículo. Lo anterior se entiende sin perjuicio de la posibilidad de combinar el procedimiento de inscripción en el registro con arreglo al artículo 19 y el procedimiento de autorización con arreglo al presente artículo en un único procedimiento.

3. Los Estados miembros deberán establecer, en sus medidas relativas a la fijación de las normas administrativas y de procedimiento previstas en el artículo 14, apartado 3, letra b), los detalles del procedimiento de autorización, que podrán diferir según se refiera al cumplimiento individual o colectivo de las obligaciones de responsabilidad ampliada del productor, y las modalidades de verificación del cumplimiento por parte de los productores o de los sistemas de responsabilidad ampliada del productor, incluida la información que deberán facilitar los productores o los sistemas de responsabilidad ampliada del productor a tal efecto.
4. El productor o los sistemas de responsabilidad ampliada del productor informarán a la autoridad competente, sin retrasos indebidos, de cualquier cambio en la información recogida en la autorización, de cualquier cambio relativo a las condiciones de la autorización o del cese permanente de las operaciones.
5. El mecanismo de autocontrol previsto en el artículo 8 *bis*, apartado 3, letra d), de la Directiva 2008/98/CE se aplicará de forma periódica, al menos cada tres años, y a petición de la autoridad competente, a fin de verificar que se cumplen las disposiciones de dicho punto y que siguen cumpliéndose las condiciones de autorización previstas en el apartado 2. El productor o el sistema de responsabilidad ampliada del productor presentará a la autoridad competente, previa solicitud, un informe de autocontrol y, en su caso, el proyecto de plan de medidas correctoras. Sin perjuicio de las competencias previstas en el apartado 6, la autoridad competente podrá formular observaciones sobre el informe de autocontrol y sobre el proyecto de plan de medidas correctoras y comunicará dichas observaciones al productor o al sistema de responsabilidad ampliada del productor. El productor o el sistema de responsabilidad ampliada del productor elaborará y aplicará el plan de medidas correctoras sobre la base de dichas observaciones.
6. La autoridad competente podrá decidir revocar la autorización si el productor, o el sistema de responsabilidad ampliada del productor, ha dejado de cumplir los requisitos en lo que respecta a la organización de la recogida y el tratamiento al final de la vida útil, o no ha realizado la comunicación de información a la autoridad competente o la notificación de cualquier cambio que afecte a las condiciones de la autorización, o ha cesado sus operaciones.

Matriculación[...]

1. A más tardar el [OP: insértese la fecha correspondiente al último día del mes siguiente a los treinta y cinco meses después de la entrada en vigor del presente Reglamento] los Estados miembros crearán un registro de productores que servirá para hacer un seguimiento del cumplimiento por parte de los productores de los requisitos establecidos en el presente capítulo.

El registro proporcionará los enlaces a otros registros nacionales de productores para facilitar, en todos los Estados miembros, la inscripción de los productores o de los representantes [...] autorizados a efectos de la responsabilidad ampliada del productor y a los sitios web nacionales que contengan información sobre el procedimiento de inscripción en el registro, si se dispone de ellos.

A más tardar el [OP: insértese la fecha correspondiente a treinta meses después de la entrada en vigor del presente [...] Reglamento], la Comisión creará un sitio web que contendrá los enlaces a todos los registros nacionales para facilitar la inscripción de los productores en todos los Estados miembros y a los sitios web nacionales que contengan información sobre el procedimiento de inscripción en el registro, si se dispone de ellos.

2. Los productores se registrarán en el registro mencionado en el apartado 1. A tal fin, deberán presentar una solicitud de registro en cada uno de los Estados miembros en los que comercialicen un vehículo por primera vez.

Los productores deberán presentar la solicitud de registro a través del sistema electrónico de tratamiento de datos a que se refiere el apartado 8, letra a).

Los productores solo deberán comercializar vehículos en el mercado de un Estado miembro si ellos o, en caso de autorización, sus representantes [...] autorizados a efectos de la responsabilidad ampliada del productor, están registrados en ese Estado miembro.

3. La solicitud de registro incluirá la información que figura en el anexo VIII. Los Estados miembros podrán solicitar información o documentación adicional, en su caso, para usar el registro de productores de manera eficaz.
4. No obstante lo dispuesto en el apartado 3, la información a que se refiere el punto 1, letra d), del anexo VIII se facilitará en la solicitud de registro contemplada en el apartado 3 o en la solicitud de autorización con arreglo al artículo [...] 18.

5. Cuando un productor haya designado un sistema de responsabilidad ampliada del productor de conformidad con el artículo [...] 17, dicho sistema cumplirá, *mutatis mutandis*, las obligaciones previstas en el presente artículo, salvo disposición en contrario del Estado miembro en el que el vehículo se haya comercializado por primera vez.
6. Las obligaciones previstas en el presente artículo podrá cumplirlas en nombre del productor un representante [...] autorizado a efectos de la responsabilidad ampliada del productor.

Si un representante autorizado representa a más de un productor en un Estado miembro, el representante autorizado facilitará por separado el nombre y los datos de contacto de cada uno de los productores a los que representa.

7. Los Estados miembros podrán decidir que el procedimiento de registro con arreglo al presente artículo y el procedimiento de autorización con arreglo al artículo [...] 18 constituyan un procedimiento único, siempre que la solicitud de autorización cumpla los requisitos establecidos en los apartados 3 a 6 del presente artículo.
8. La autoridad competente:
- a) publicará en su sitio web información sobre el proceso de solicitud mediante un sistema electrónico de procesamiento de datos;
 - b) concederá el registro y facilitará un número de registro en un plazo máximo de 12 semanas a partir del momento en que se haya suministrado toda la información requerida en los apartados 2 y 3.
9. La autoridad competente podrá:
- a) fijar modalidades respecto de los requisitos y del proceso de registro, sin añadir requisitos sustantivos a los establecidos en los apartados 2 y 3;
 - b) cobrar tasas proporcionadas y basadas en los costes a los productores por la tramitación de las solicitudes a que se refieren el apartado 2 y el artículo 18, apartado 1.
10. La autoridad competente podrá negarse a registrar a un productor o retirar la inscripción del productor cuando la información contemplada en el apartado 3 y las correspondientes pruebas documentales no se faciliten o sean insuficientes, o cuando el productor deje de cumplir los requisitos establecidos en el punto 1, letra d) del anexo VIII.

La autoridad competente retirará el registro del productor si este ha dejado de existir.

11. El productor o, según el caso, el representante [...] autorizado en materia de responsabilidad ampliada del productor o el sistema de responsabilidad ampliada del productor designado en nombre de los productores que representa comunicará a la autoridad competente, sin retrasos indebidos, cualquier cambio en la información recogida en el registro y cualquier cese permanente de la comercialización en el territorio del Estado miembro de los vehículos mencionados en el registro.
12. El productor o, en su caso, el representante [...] autorizado del productor respecto de la responsabilidad ampliada del productor o el sistema de responsabilidad ampliada del productor deberán informar a la autoridad competente responsable del registro sobre el cumplimiento de las obligaciones de responsabilidad ampliada del productor.

Artículo 20

Responsabilidad financiera de los productores

1. Las contribuciones financieras abonadas por el productor cubrirán los siguientes costes relacionados con los vehículos que dicho productor comercialice:
 - a) los costes de la recogida de los vehículos al final de su vida útil [...] que sean necesarios para cumplir los requisitos establecidos en los artículos 23 a 26 y los costes de su transporte posterior desde el punto de recogida a la instalación de tratamiento autorizada que haya expedido el certificado de destrucción, y los costes del tratamiento de los vehículos al final de su vida útil que sean necesarios para cumplir los requisitos previstos en los artículos 27 a [...] 31, 34 y [...] 36, siempre que, [...] en virtud del artículo 8 bis, apartado 4, letras a) a c) de la Directiva 2008/98/CE, tengan en cuenta los ingresos de los operadores de gestión de residuos relacionados con la venta de piezas de recambio y componentes de repuesto usados, vehículos al final de su vida útil descontaminados o materias primas secundarias recicladas procedentes de vehículos al final de su vida útil;
 - b) los costes de la realización de campañas de sensibilización cuyo objetivo sea mejorar la recogida de los vehículos al final de su vida útil;
 - c) los costes de establecimiento del sistema de notificación a que se refiere el artículo 25;

- d) los costes de la recogida de datos y la presentación de informes a las autoridades competentes.

En el caso de los vehículos incluidos en el ámbito de aplicación de la Directiva 2000/53/CE introducidos en el mercado antes de la entrada en vigor del presente Reglamento y no obstante lo dispuesto en el párrafo primero, letra a), y en el apartado 1 bis del presente artículo, en los Estados miembros en los que, de conformidad con el artículo 5, apartado 4, párrafo segundo, de la Directiva 2000/53/CE, los productores no tuvieran que correr con todos los costes, sino solo una parte significativa de los costes, las contribuciones financieras que el productor de dichos vehículos deba aportar corresponderán a un nivel que constituya una parte significativa de los costes en él mencionados.

- 1 bis. Las contribuciones financieras abonadas por los productores que introduzcan el vehículo en el mercado cubrirán también los costes a que se refiere el apartado 1, letra a), relacionados con vehículos cuyo productor no pueda ser identificado o haya dejado de existir en el Estado miembro en el que el vehículo se haya convertido en vehículo al final de su vida útil, en proporción a su cuota de mercado respectiva.
- 2. La autoridad competente, en estrecha colaboración con los productores, los sistemas de responsabilidad ampliada del productor y los operadores de gestión de residuos, supervisará:
 - a) los costes medios de las operaciones de recogida, reciclado y tratamiento, así como los ingresos de los operadores de gestión de residuos;
 - b) el nivel de las contribuciones financieras que han de pagar los productores a los sistemas de responsabilidad ampliada del productor designados en caso de cumplimiento colectivo de las obligaciones de responsabilidad ampliada del productor, de modo que los costes se repartan de forma equitativa entre todos los operadores interesados.
- 3. Las contribuciones financieras abonadas por los productores que comercialicen vehículos especiales cubrirán únicamente los costes a que se refiere el apartado 1, letra a), relativos a la recogida y la descontaminación de dichos vehículos.
- 4. En caso de cumplimiento individual de las obligaciones en materia de responsabilidad ampliada del productor, los productores constituirán una garantía para los vehículos que comercialicen por primera vez en el territorio de un Estado miembro. Esta garantía deberá asegurar que las operaciones mencionadas en el apartado 1 relativas a dichos vehículos serán financiadas.

El importe de la garantía lo determinarán los Estados miembros en los que el vehículo haya sido comercializado por primera vez, teniendo en cuenta los criterios establecidos en el artículo 21.

La garantía podrá consistir en la participación del productor en sistemas adecuados de financiación de la gestión de los vehículos al final de su vida útil, [...] una garantía financiera o un seguro equivalente.

5. Sin perjuicio de lo dispuesto en los artículos 107 y 108 del TFUE, en el caso de un sistema de responsabilidad ampliada del productor de gestión pública, dicha garantía podrá revestir la forma de un fondo público que sea financiado por las tasas de los productores y del que sea responsable solidario el Estado miembro que gestiona la organización.
6. El fabricante del vehículo de base será considerado el productor y podrá recaudar contribuciones prorrateadas de los fabricantes de fases posteriores de la homologación de tipo.

Artículo 21

Modulación de las tasas

1. En caso de cumplimiento colectivo de las obligaciones en materia de responsabilidad ampliada del productor, los sistemas de responsabilidad ampliada del productor velarán por que las contribuciones financieras que les abonen los productores se modulen teniendo en cuenta, al menos, lo siguiente:
 - a) el peso total del vehículo;
 - b) el tipo de transmisión;
 - c) el coeficiente de aptitud para el reciclado y aptitud para la reutilización del tipo de vehículo al que pertenece el vehículo, sobre la base de la información presentada a la autoridad de homologación de tipo de conformidad con el artículo 4;

- d) el tiempo necesario para desmontar el vehículo en una instalación de tratamiento autorizada, especialmente en el caso de las piezas y componentes que deban retirarse antes de la fragmentación con arreglo al artículo 30;
 - e) el porcentaje de materiales y sustancias que impiden que el proceso de reciclado sea de alta calidad, como adhesivos, plásticos complejos o materiales reforzados con carbono;
 - f) el porcentaje de contenido reciclado de los materiales enumerados en los artículos 6 y 10 utilizados en el vehículo;
 - g) la presencia y la cantidad de sustancias mencionadas en el artículo 5, apartado 2.
2. La Comisión estará facultada para adoptar [...] un acto de ejecución de conformidad con el artículo [...] 51, apartado 2, que [...] establezca [...] normas detalladas sobre la forma de aplicar los criterios previstos en el apartado 1. Dicho acto de ejecución se adoptará de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 51, apartado 2.

Artículo 22

Mecanismo de imputación de costes para los vehículos que se convierten en vehículos al final de su vida útil en otro Estado miembro

1. Cuando un vehículo llegue al final de su vida útil en un Estado miembro distinto del Estado miembro en cuyo territorio se haya introducido en el mercado por primera vez el vehículo, y no pueda identificarse a ningún productor en el territorio donde llegue al final de su vida útil, el productor [...] que introdujo dicho vehículo en el mercado o, cuando así se haya designado de conformidad con el artículo [...] 17, el sistema de responsabilidad ampliada del productor a que se refiere el apartado 2 del presente artículo velará por que se cubran los costes [...] de las operaciones de gestión de residuos a que se refiere el artículo 20 en los que incurran los operadores de gestión de residuos de otros Estados miembros.
2. Un productor que introduzca un vehículo en el mercado o, cuando así se haya designado de conformidad con el artículo [...] 17, un sistema de responsabilidad ampliada del productor en el Estado miembro en el que el productor haya introducido el vehículo en el mercado:

- a) designará mediante mandato escrito a un representante [...] autorizado para la responsabilidad ampliada del productor en cada Estado miembro;
- b) establecerá mecanismos de cooperación transfronteriza con los operadores de gestión de residuos que lleven a cabo las operaciones de gestión de residuos a que se refiere el artículo 20.

2 bis. Los Estados miembros podrán solicitar a los propietarios de vehículos que paguen una tasa administrativa por los vehículos usados o los vehículos cuyo productor no pueda identificarse que hayan sido matriculados por primera vez en dicho Estado miembro con el fin de cubrir los costes de las operaciones de gestión de residuos a que se refiere el artículo 20, apartado 1. La tasa administrativa no excederá de la contribución financiera contemplada en el artículo 20, apartado 1.

- 3. El Estado miembro en el que el vehículo se haya convertido en un vehículo al final de su vida útil supervisará el cumplimiento de lo dispuesto en los apartados 1 y 2 por parte de los productores o, cuando así se haya designado de conformidad con el artículo [...] 17, por los sistemas de responsabilidad ampliada del productor. La supervisión se basará en la información comunicada y verificada por los productores o, cuando así se haya designado de conformidad con el artículo [...] 17, por los sistemas de responsabilidad ampliada del productor, a las autoridades competentes sobre la aplicación de los apartados 1 y 2, en particular sobre el cálculo y la imputación de los costes de la gestión de los vehículos al final de su vida útil a que se refiere el apartado 1, teniendo debidamente en cuenta la confidencialidad comercial y otras preocupaciones relacionadas con la competitividad.
- 4. Cuando sea necesario para garantizar el cumplimiento del presente artículo y evitar distorsiones del mercado único, y teniendo en cuenta la información proporcionada por los Estados miembros en virtud de las actividades de cooperación y supervisión a que se refieren los apartados 2 y 3, la Comisión estará facultada para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 50 del presente Reglamento mediante el establecimiento de normas detalladas sobre las obligaciones de los productores, los Estados miembros y los operadores de gestión de residuos y las características de los mecanismos mencionados en el apartado 1.

SECCIÓN 3

RECOGIDA DE VEHÍCULOS AL FINAL DE SU VIDA ÚTIL

Artículo 23

Recogida de vehículos al final de su vida útil

1. Los productores o, cuando así se haya designado de conformidad con el artículo [...] 17, los sistemas de responsabilidad ampliada del productor crearán sistemas de recogida, [...] o participarán en su creación, para todos los vehículos [...] que hayan comercializado por primera vez en el territorio de un Estado miembro y que se hayan convertido en vehículos al final de su vida útil.

Los Estados miembros adoptarán las medidas necesarias para garantizar que los productores o, cuando así se haya designado con arreglo al artículo [...] 17, los sistemas de responsabilidad ampliada del productor creen sistemas de recogida para todos los vehículos al final de su vida útil.

2. Los productores o, cuando así se haya designado con arreglo al artículo [...] 17, los sistemas de responsabilidad ampliada del productor velarán por que los sistemas de recogida a que se refiere el apartado 1:
 - a) abarquen todo el territorio del Estado miembro;
 - b) [...] estén dotados de la disponibilidad adecuada de instalaciones de tratamiento autorizadas o puntos de recogida, teniendo en cuenta el tamaño y la densidad de la población, así como el volumen previsto de vehículos al final de su vida útil, sin limitarse a las zonas en las que la recogida y posterior gestión sean más rentables;
 - c) garanticen la recogida de las piezas de desecho procedentes de las reparaciones de vehículos;
 - d) permitan la recogida de vehículos al final de su vida útil de todas las marcas, independientemente de su origen;
 - e) permitan la [...] aceptación gratuita de todos los vehículos al final de su vida útil por parte de los puntos de recogida o instalaciones de tratamiento autorizadas con arreglo a lo dispuesto en el artículo 24, apartado 2.

3. Los productores o, cuando así se haya designado de conformidad con el artículo [...] 17, los sistemas de responsabilidad ampliada del productor publicarán y actualizarán periódicamente la lista de puntos de recogida e instalaciones de tratamiento autorizadas en sus sitios web y llevarán a cabo campañas educativas para promover el sistema de recogida de los vehículos al final de su vida útil e informar sobre las consecuencias medioambientales de una recogida y manipulación inadecuadas de estos vehículos. Los Estados miembros podrán exigir que las campañas educativas se coordinen dentro del Estado miembro, en colaboración tanto con los productores como, cuando así se haya designado de conformidad con el artículo [...] 17, con los sistemas de responsabilidad ampliada del productor y las autoridades competentes.
4. Los Estados miembros podrán autorizar a los [...] puntos de recogida distintos de las instalaciones de tratamiento autorizadas a [...] recoger los vehículos al final de su vida útil.
- [...]

Los puntos de recogida obtendrán un permiso de la autoridad competente de conformidad con el artículo 23 de la Directiva 2008/98/CE y cumplirán las condiciones dispuestas en dicho permiso.

Para expedir un permiso, la autoridad competente deberá comprobar que el establecimiento o la empresa en cuestión tiene la capacidad necesaria para cumplir las siguientes obligaciones:

- a) [...] recoger los vehículos al final de su vida útil y almacenarlos temporalmente de conformidad con lo dispuesto en la [...] parte A del anexo VII;
- b) [...] preparar la transferencia de los vehículos al final de su vida útil recogidos a instalaciones de tratamiento autorizadas evitando la fuga accidental de fluidos y los accesos no autorizados al punto de recogida;
- b bis) organizar el transporte a una instalación de tratamiento autorizada cuando se almacenen simultáneamente ocho o más vehículos al final de su vida útil en el punto de recogida; y
- c) garantizar que todos los vehículos al final de su vida útil recogidos se transfieran a una instalación de tratamiento autorizada en el plazo de un [...] mes a partir de la recepción del vehículo al final de su vida útil; [...]

[...] [...]

5. Los puntos de recogida [...] deberán expedir un documento en formato electrónico que confirme la recepción de un vehículo al final de su vida útil al propietario del vehículo, y lo facilitarán mediante un procedimiento de notificación electrónica establecido con arreglo al artículo 25, apartado 2, a las autoridades pertinentes del Estado miembro, incluidas las autoridades competentes designadas con arreglo al artículo 14.

Artículo 24

Entrega de vehículos al final de su vida útil [...]

1. El propietario, y cualquier operador económico que actúe en nombre del propietario, de un vehículo que se convierta en un vehículo al final de su vida útil deberá entregarlo a una instalación de tratamiento autorizada o a un punto de recogida sin demora indebida. [...]
2. La entrega de un vehículo al final de su vida útil, incluidas las piezas o los recambios tras una reparación o mantenimiento del vehículo, [...] será gratuita para el último propietario del vehículo, a menos que dicho vehículo carezca de cualquiera de las piezas o componentes esenciales del vehículo [...] o contenga residuos que se hayan añadido al vehículo al final de su vida útil.

A efectos del presente artículo, se entenderá por piezas esenciales:

- a) los motores de accionamiento eléctrico, incluidas sus carcasas y sus unidades de control, cableado y otras piezas, componentes y materiales asociados;
- b) las baterías para vehículos eléctricos, según se definen en el artículo 3, punto 14, del Reglamento (UE) 2023/1542;
- c) los motores;
- d) los convertidores catalíticos;
- e) las cajas de cambio;
- f) la carrocería.

En caso de que un vehículo eléctrico carezca de batería, la entrega del vehículo al final de su vida útil seguirá siendo gratuita si el último propietario del vehículo aporta documentación que demuestre que la batería ha sido manipulada por un operador profesional de conformidad con el Reglamento (UE) 2023/1542.

3. Los requisitos establecidos en el apartado 2 no se aplicarán a los vehículos que hayan sido declarados siniestro total técnico por las compañías de seguros.

Artículo 25

Certificado de destrucción

1. Las instalaciones de tratamiento autorizadas expedirán un certificado de destrucción al último propietario del vehículo en el momento de la entrega del vehículo al final de su vida útil a la instalación de tratamiento autorizada. El certificado de destrucción [...] se expedirá de conformidad con el modelo que figura en el anexo IX. Esta obligación no se aplicará a los vehículos de la categoría L que no estén sujetos a matriculación en el Estado miembro de que se trate.
2. El certificado de destrucción deberá expedirse en formato electrónico y facilitarse mediante un procedimiento de notificación electrónica a las autoridades pertinentes del Estado miembro, incluidas las autoridades competentes designadas con arreglo al artículo 14. La instalación de tratamiento autorizada facilitará una copia de la notificación electrónica al último propietario del vehículo y a cualquier operador económico que actúe en nombre del propietario del vehículo.
3. En caso de que el vehículo al final de su vida útil para el que se haya expedido un certificado de destrucción en un Estado miembro esté matriculado en otro Estado miembro, las autoridades [...] pertinentes designadas por el Estado miembro en el que se haya expedido el certificado de destrucción informarán a las autoridades [...] pertinentes designadas por el Estado miembro en el que esté matriculado el vehículo de que se ha expedido un certificado de destrucción para el vehículo en cuestión.
4. Las autoridades de matriculación pertinentes [...] solo cancelarán la matriculación de un vehículo al final de su vida útil después de haber recibido el certificado de destrucción de dicho vehículo.
5. Los certificados de destrucción expedidos en un Estado miembro se reconocerán en todos los demás Estados miembros.

Artículo 26

[.../ [...] [...] [...]

SECCIÓN 4

TRATAMIENTO DE VEHÍCULOS AL FINAL DE SU VIDA ÚTIL

Artículo 27

Obligaciones de las instalaciones de tratamiento autorizadas

1. Las instalaciones de tratamiento autorizadas deberán garantizar que todos los vehículos al final de su vida útil, y sus piezas, componentes y materiales, así como las piezas de desecho procedentes de las reparaciones de vehículos, sean aceptados y tratados de conformidad con las condiciones establecidas en sus autorizaciones, así como con el presente Reglamento.
2. [...]
3. Las instalaciones de tratamiento autorizadas deberán:
 - a) almacenar, incluso de forma temporal, todos los vehículos al final de su vida útil y sus piezas, componentes y materiales de conformidad con los requisitos mínimos establecidos en la parte A del anexo VII;
 - b) descontaminar todos los vehículos al final de su vida útil, de conformidad con el artículo 29 y los requisitos mínimos establecidos en la parte B del anexo VII;
 - c) retirar las piezas y componentes enumerados en la parte C del anexo VII del vehículo al final de su vida útil [...], de conformidad con lo dispuesto en los artículos 30 y 31;

- d) tratar todos los vehículos al final de su vida útil y sus piezas, componentes y materiales de conformidad con los artículos 28, 29, 30, 31, 32, 35 y 36 y el anexo VII del presente Reglamento, la jerarquía de residuos y los requisitos generales establecidos en el artículo 4 de la Directiva 2008/98/CE [...];
- e) garantizar que todo el tratamiento de los vehículos al final de su vida útil a que se refiere el apartado 2 dé lugar al cumplimiento de los objetivos del artículo 34, y aplicar las mejores técnicas disponibles cuando proceda, tal como se definen en el artículo 3, apartado 10, de la Directiva 2010/75/UE.

Además de los requisitos establecidos en el artículo 35 de la Directiva 2008/98/CE, las instalaciones de tratamiento autorizadas deberán conservar de forma electrónica el registro de todas las operaciones de tratamiento a que se refieren las letras a) a e) realizadas con los vehículos al final de su vida útil durante tres años y estar en disposición de presentar esta información a petición de las autoridades nacionales competentes.

4.[...] [...]La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 50 por los que se modifique el anexo VII mediante la adaptación de los requisitos mínimos de tratamiento de los vehículos al final de su vida útil a los avances científicos y técnicos en el ámbito de las tecnologías de tratamiento, incluido lo siguiente:

- a) añadir, eliminar o revisar las piezas y componentes enumerados en la parte C del anexo VII;
- b) revisar los valores objetivo de las fracciones de salida enumeradas en la parte G, punto 2 del anexo VII;
- c) ampliar la lista de tipos de aleaciones de aluminio enumerados en la parte G, punto 2 *ter*, del anexo VII;
- d) añadir requisitos de calidad para mejorar la separación de los plásticos reciclables y los valores objetivo para las tecnologías de reciclado posteriores aplicables la parte G, punto 2, del anexo VII.[...]

5. Los Estados miembros alentarán a las instalaciones de tratamiento autorizadas a que introduzcan sistemas certificados de gestión medioambiental de conformidad con el Reglamento (CE) n.º 1221/2009.

Artículo 28

Requisitos generales para la fragmentación

1. A partir del [OP: insértese la fecha correspondiente al primer día del mes siguiente a los [...] treinta y seis meses posteriores a la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento] las instalaciones de tratamiento autorizadas y otros operadores de gestión de residuos que lleven a cabo operaciones de fragmentación solicitarán que los vehículos al final de su vida útil que reciban para su fragmentación, o las piezas estructurales de gran tamaño y los componentes del bastidor o la carrocería de los vehículos al final de su vida útil de las categorías N2, N3, M2, M3 y O que les sean entregados para su fragmentación o desmontaje estén [...]
 - a) [...] descontaminados, de conformidad con el artículo 29, y con sus piezas y componentes retirados de conformidad con el artículo 30; y
 - b) acompañados de una copia del certificado de destrucción expedido para el vehículo al final de su vida útil en cuestión.
2. Las instalaciones de tratamiento autorizadas y los operadores de gestión de residuos que lleven a cabo operaciones de fragmentación y reciban vehículos al final de su vida útil que no cumplan los requisitos establecidos en el apartado 1 deberán:
 - a) informar del incumplimiento a la autoridad competente, incluyendo el nombre y los datos de contacto de la persona física o jurídica que entregó el vehículo al final de su vida útil a la instalación de tratamiento autorizada u otro operador de gestión de residuos para su fragmentación;
 - b) abstenerse de utilizar dichos vehículos al final de su vida útil en sus operaciones de fragmentación, a menos que la autoridad competente autorice dichas operaciones o hasta que se hayan adoptado las medidas necesarias para tratar el vehículo al final de su vida útil de conformidad con los artículos 29 y 30 y para expedir un certificado de destrucción de conformidad con el artículo 25.
3. Las instalaciones de tratamiento autorizadas y los operadores de gestión de residuos que realicen la fragmentación de vehículos al final de su vida útil solo fragmentarán vehículos al final de su vida útil, sus piezas, componentes y materiales junto con [...] otros residuos si se cumplen los criterios y los valores límite de la parte G, puntos 1 y 2, del anexo VII.

Artículo 29

Descontaminación de vehículos al final de su vida útil

1. [...] En un plazo de treinta días tras la entrega de un vehículo al final de su vida útil a la instalación de tratamiento autorizada, dicha instalación descontaminará estos vehículos antes de someterlos de nuevo a tratamiento, de conformidad con los requisitos mínimos establecidos en la parte B del anexo VII.
2. Los fluidos y líquidos enumerados en la parte B del anexo VII se recogerán y almacenarán por separado, de conformidad con los requisitos establecidos en la parte A del anexo VII. Los aceites usados se recogerán y almacenarán por separado de los demás fluidos y líquidos, y se tratarán de conformidad con el artículo 21 de Directiva 2008/98/CE.
3. Las piezas, componentes y materiales que contengan las sustancias a que se refiere el artículo 5, apartado 2, se retirarán de los vehículos al final de su vida útil y se manipularán de conformidad con el artículo 17 de la Directiva 2008/98/CE.
4. Las baterías se retirarán por separado de los vehículos al final de su vida útil y se almacenarán en una zona designada para su tratamiento posterior de conformidad con el artículo 70, apartado 3, del Reglamento (UE) 2023/1542 [...].
5. Las piezas, componentes y materiales descontaminados se manipularán y etiquetarán de conformidad con los artículos 18 y 19 de la Directiva 2008/98/CE.
6. La instalación de tratamiento autorizada documentará la descontaminación de los vehículos al final de su vida útil registrando la información que figura en la parte B, punto 3 del anexo VII, y comunicará dicha información para cada año civil a la autoridad competente del Estado miembro en el que se recogieron los vehículos al final de su vida útil, en un plazo de seis meses a partir del final del año civil y en un formato determinado por la autoridad competente del Estado miembro.

Artículo 30

Retirada obligatoria de piezas y componentes para su reutilización y reciclado antes de la fragmentación

1. A partir del [OP: insértese la fecha correspondiente al primer día del mes siguiente a los treinta y seis meses después de la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento] las instalaciones de tratamiento autorizadas velarán por que las piezas y componentes enumerados en la parte C del anexo VII se retiren de un vehículo al final de su vida útil, antes de su fragmentación o compactación, una vez finalizadas las operaciones de descontaminación previstas en el artículo 29, de forma no destructiva para las piezas y componentes con potencial de reutilización, remanufacturación o reacondicionamiento conforme al artículo 31.

Las instalaciones de tratamiento autorizadas velarán por que las piezas y componentes retirados del párrafo primero que no tengan potencial de reutilización, remanufacturación o reacondicionamiento se envíen para ser reciclados con arreglo a los requisitos de tratamiento indicados en la parte F del anexo VII.

2. [...] No es obligatorio retirar las piezas y componentes que no tengan potencial de reutilización, remanufacturación o reacondicionamiento antes de la fragmentación en los casos en que una instalación de tratamiento autorizada demuestre que las tecnologías de posfragmentación separan los materiales de las piezas y componentes [...] designados en la segunda columna de la parte C[...] del anexo VII con la misma eficacia que los procesos de desmontaje manual o semiautomatizado y que se cumplen los criterios y los valores límite de la parte G, puntos 1 y 2, del anexo VII.

A efectos del párrafo primero, la instalación de tratamiento autorizada facilitará la información enumerada en la parte G, punto 3, del anexo VII.

3. Además de las obligaciones establecidas en el artículo 35 de la Directiva 2008/98/CE, las instalaciones de tratamiento autorizadas llevarán registros de los vehículos al final de su vida útil que sean tratados sin retirar previamente las piezas, componentes y materiales de conformidad con el apartado 2, incluidos el nombre y la dirección de las instalaciones de tratamiento y el número de identificación del vehículo (NIV) de los vehículos al final de su vida útil en cuestión.

Las instalaciones de tratamiento autorizadas facilitarán a la autoridad competente la información de los registros mencionada en el párrafo primero, de conformidad con el artículo 49, apartado 6.

Artículo 31

Requisitos relativos a las piezas y componentes retirados

1. Las instalaciones de tratamiento autorizadas evaluarán [...] todas las piezas y componentes retirados de un vehículo al final de su vida útil con arreglo al artículo 30, apartado 1 [...], para determinar si son aptos para:
 - a) la reutilización, de conformidad con la parte D, punto 1, letra a), del anexo VII;
 - b) la remanufacturación o reacondicionamiento, de conformidad con la parte D, punto 1, letra b), del anexo VII;
 - c) el reciclado; o
 - d) otras operaciones de tratamiento, teniendo en cuenta los requisitos de tratamiento específicos de la parte F del anexo VII.

[...]

La evaluación se llevará a cabo teniendo en cuenta, en particular, la viabilidad técnica de la realización de los procesos a que se refiere el párrafo primero y los requisitos de seguridad de los vehículos.

[...]

2. [...] Las instalaciones de tratamiento autorizadas:

[...] a) [...] etiquetarán las piezas y componentes retirados aptos para la reutilización, la remanufacturación o el reacondicionamiento de conformidad con la parte D, punto 2, del anexo VII;

[...] [...]

b) garantizarán una protección adecuada contra daños durante el transporte, la carga y la descarga de las piezas y componentes;

c) facilitarán una copia de la factura o el contrato relacionado con la transferencia de las piezas o componentes para la reutilización, remanufacturación o reacondicionamiento.

3. Las piezas y componentes enumerados en la parte E del anexo VII no se reutilizarán a menos que la evaluación técnica realizada confirme que el uso de dichas piezas y componentes cumple los requisitos aplicables del vehículo establecidos en el Reglamento (UE) 2018/858. Estas piezas de recambio solo podrán transferirse a otro operador económico para su reutilización si deben ser instaladas por un operador cualificado de reparación y mantenimiento.

4. Las piezas y componentes que sean considerados aptos para la reutilización, la remanufacturación o el reacondicionamiento no se considerarán residuos. Las instalaciones de tratamiento autorizadas pondrán a disposición de las autoridades nacionales pertinentes, a petición de estas, la documentación que confirme la evaluación realizada, incluso cuando las piezas y componentes se transporten con fines de reutilización, remanufacturación o reacondicionamiento.

5. Las disposiciones establecidas en el apartado 4 no se aplicarán a las baterías extraídas de un vehículo al final de su vida útil al que se aplique el Reglamento 2023/1542.

Artículo 32

Comercio de piezas y componentes usados, remanufacturados o reacondicionados

1. A partir del [OP: insértese la fecha correspondiente al primer día del mes siguiente a los treinta y seis meses después de la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento] todo [...] operador económico que venda [...] piezas de recambio y componentes usados, remanufacturados y reacondicionados[...]:

[...] garantizará que las piezas y componentes [...] estén etiquetadas de conformidad con el artículo 31, apartado 2, letra a).

[...].

2. En el caso de la venta a los consumidores de las piezas y componentes usados, remanufacturados o reacondicionados, los operadores económicos velarán por que dichas piezas y componentes sean capaces de mantener las funciones y prestaciones requeridas durante un uso normal y cumplan otros requisitos aplicables a los bienes vendidos de conformidad con la Directiva (UE) 2019/771.
3. Estos requisitos se aplicarán con independencia de la técnica de negociación utilizada, incluso a través de plataformas en línea, tal como se definen en el artículo 3, letra i), del Reglamento (UE) 2022/2065.

Artículo 33

Reutilización, remanufacturaación y reacondicionamiento de piezas y componentes

1. A partir del [OP: insértese la fecha correspondiente al primer día del mes siguiente a los treinta y seis meses después de la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento], los Estados miembros adoptarán los incentivos necesarios para promover la reutilización, la remanufacturaación y el reacondicionamiento de las piezas y componentes, tanto si se han retirado durante la fase de uso como al final de la vida útil de un vehículo.

Los incentivos a que se refiere el párrafo primero podrán incluir:

- a) el requisito de que los operadores de mantenimiento y reparación ofrezcan a los clientes la reparación de un vehículo con piezas de recambio y componentes usados, remanufacturados o reacondicionados, junto con el ofrecimiento de reparar el vehículo con piezas y componentes nuevos, siempre que dicho requisito se formule de modo que no genere cargas administrativas o costes excesivos para las microempresas y las pequeñas empresas;
- b) el uso de incentivos económicos [...].

La Comisión facilitará el intercambio de información y de mejores prácticas sobre estos incentivos entre los Estados miembros.

2. La Comisión hará un seguimiento de la eficacia de los incentivos ofrecidos por los Estados miembros.

Artículo 34

Reutilización, reciclado y valorización

1. A partir del [OP: insértese la fecha correspondiente al primer día del mes siguiente a los treinta y seis meses después de la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento] los Estados miembros adoptarán las medidas necesarias que deberán ser respetadas por los productores o, cuando así se haya designado de conformidad con el artículo [...] 17, los sistemas de responsabilidad ampliada del productor, de los siguientes objetivos [...] que deben ser alcanzados por los operadores de gestión de residuos:
 - a) la reutilización y la valorización, calculadas de forma conjunta, serán como mínimo del 95 % por peso medio por vehículo, excluidas las baterías, y año;
 - b) la reutilización y el reciclado, calculados de forma conjunta, serán como mínimo del 85 % por peso medio por vehículo, excluidas las baterías, y año.
2. A partir del [OP: insértese la fecha correspondiente al primer día del año civil siguiente a los sesenta meses después de la fecha de entrada en vigor del Reglamento], los Estados miembros adoptarán las medidas necesarias para los productores o, cuando así se haya designado de conformidad con el artículo [...] 17, los sistemas de responsabilidad ampliada del productor, para velar por que los operadores de gestión de residuos alcancen un objetivo anual de reciclado de plásticos de como mínimo el 30 % del peso medio total de los plásticos de los vehículos al final de su vida útil [...].

[...]El peso del plástico reciclado y el peso total de los plásticos a que se refiere el párrafo primero excluirán los elastómeros, los plásticos termoendurecibles distintos de las espumas de poliuretano utilizadas para el almohadillado y los plásticos que contengan cualquiera de las sustancias [...]mencionadas en el artículo 7 del Reglamento (UE) 2019/1021, o estén contaminadas por ellas, cuando se superen los umbrales del anexo IV de dicho Reglamento.[...]

Artículo 35

Prohibición de depositar residuos no inertes en vertederos

A partir del [OP: insértese la fecha correspondiente al primer día del mes siguiente a los treinta y seis meses después de la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento] [...] las fracciones pesadas y ligeras de vehículos [...] al final de su vida útil que queden tras el tratamiento de fragmentación, que contengan residuos no inertes [...] no se aceptarán en un vertedero si superan los valores límite establecidos en la parte G, punto 2, letras c) y d), del anexo VII.

Artículo 36

Traslados de vehículos al final de su vida útil

1. El tratamiento de los vehículos al final de su vida útil podrá realizarse fuera del Estado miembro afectado o fuera de la Unión, siempre que el traslado de dichos vehículos o de los residuos generados durante el proceso de su tratamiento cumpla lo dispuesto en el Reglamento [...] (UE) 2024/1157.

1 bis. Con el fin de distinguir entre vehículos usados y vehículos al final de su vida útil, las autoridades competentes de los Estados miembros podrán inspeccionar los traslados de vehículos usados sospechosos de ser vehículos al final de su vida útil para comprobar que se cumplen los requisitos establecidos en el artículo 37 y en el anexo I y hacer un seguimiento de dichos traslados como corresponda.

Cuando las autoridades competentes de un Estado miembro comprueben que el traslado previsto de un vehículo usado implica uno o varios vehículos al final de su vida útil, los costes de los análisis, inspecciones y almacenamiento adecuados de los vehículos que se sospeche que son vehículos al final de su vida útil podrán imputarse a las personas que organicen el traslado.

2. Los traslados de vehículos al final de su vida útil desde la Unión a un tercer país de conformidad con el apartado 1 solo se contabilizarán a efectos del cumplimiento de las obligaciones y objetivos establecidos en el artículo 34 si el exportador de los vehículos al final de su vida útil aporta pruebas documentales aprobadas por la autoridad de destino competente que demuestren que el tratamiento se ha llevado a cabo en condiciones equivalentes, en términos generales, a los requisitos establecidos en el presente Reglamento y a los requisitos de protección de la salud humana y del medio ambiente establecidos en otros actos legislativos de la Unión.

CAPÍTULO V

DISTINCIÓN ENTRE VEHÍCULOS USADOS Y VEHÍCULOS AL FINAL DE SU VIDA ÚTIL [...]

SECCIÓN 1 [...]

[...] *Artículo 37*

Distinción entre vehículos usados y vehículos al final de su vida útil

1. A efectos de la transferencia de la propiedad de un vehículo usado, el propietario del vehículo deberá presentar documentación a cualquier persona física o jurídica interesada en adquirir la propiedad del vehículo en cuestión [...] que demuestre que no se trata de un vehículo al final de su vida útil. [...] Esta documentación consistirá en una evaluación de conformidad con el anexo I o en un certificado de inspección técnica válido.

El párrafo primero no se aplicará cuando la propiedad de vehículos aptos para circular sea transferida por personas físicas que no sean operadores económicos, siempre que la venta no se celebre mediante contratos a distancia o plataformas en línea.

Cuando un operador económico transfiera la propiedad del vehículo, este conservará la documentación mencionada en el párrafo primero durante al menos dos años a partir de la fecha de la transferencia.

2. A efectos de la transferencia de la propiedad de un vehículo que haya sido declarado como siniestro total económico, el propietario del vehículo facilitará la siguiente documentación, además de los requisitos establecidos en el apartado 1:
- a) una copia del historial de daños basada en la evaluación realizada por la compañía de seguros;
 - b) un cálculo de los costes de las reparaciones necesarias para reparar el vehículo hasta alcanzar unas condiciones técnicas suficientes para superar la inspección técnica de vehículos de conformidad con la Directiva 2014/45/UE.
3. Sin perjuicio de lo dispuesto en el apartado 1, párrafo segundo, los requisitos establecidos en los apartados 1 y 2 se aplicarán con independencia de la técnica de negociación utilizada, incluso mediante subastas específicas para operadores económicos, contratos a distancia o plataformas en línea.
4. Al evaluar los daños de un vehículo accidentado, la compañía de seguros o cualquier otro experto del sector del automóvil que lleve a cabo la evaluación en su nombre también evaluará si el vehículo es o no un vehículo al final de su vida útil con arreglo al anexo I.
- Las compañías de seguros [...] velarán por que se facilite a las autoridades competentes al menos una vez al año una lista con:
- a) los números de identificación de todos los vehículos que hayan sido declarados siniestro total económico, especificando aquellos que se consideren vehículos al final de su vida útil de conformidad con el anexo I;
 - b) los números de identificación de todos los vehículos declarados siniestro total técnico.
5. En caso de duda de que un vehículo usado pudiera ser un vehículo al final de su vida útil, las autoridades competentes podrán exigir al propietario que presente documentación que demuestre que el vehículo en cuestión no es un vehículo al final de su vida útil. Esta documentación consistirá en una evaluación de conformidad con el anexo I o en un certificado de inspección técnica válido.
- 5 bis. Al adoptar las medidas relativas a la fijación de los requisitos administrativos y de procedimiento referentes a la evaluación con arreglo al anexo I, los Estados miembros también podrán especificar más los criterios para la evaluación de los costes de reparación.

6. La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 50 del presente Reglamento a fin de modificar los criterios enumerados en la parte A, parte B, y parte C, sección 1, punto 1, del anexo I para determinar si un vehículo usado es un vehículo al final de su vida útil siempre que el progreso tecnológico en el ámbito de la trazabilidad, la reparabilidad y la seguridad justifique limitar los casos en que el vehículo se considerará un vehículo al final de su vida útil.

SECCIÓN 2

[...]

[...] CAPÍTULO V *BIS*

EXPORTACIÓN DE VEHÍCULOS USADOS A TERCEROS PAÍSES

Artículo 37 bis

Autoridad competente

1. Los Estados miembros designarán a una o varias autoridades competentes responsables de las obligaciones previstas en el presente capítulo.
2. A más tardar el [OP: insértese la fecha correspondiente al último día del mes siguiente a los doce meses después de la entrada en vigor del presente Reglamento], los Estados miembros notificarán a la Comisión los nombres y direcciones de las autoridades competentes designadas en virtud de lo previsto en el apartado 1. Los Estados miembros informarán sin dilación indebida a la Comisión de cualquier cambio en los nombres o direcciones de las autoridades competentes.

Artículo 38

Controles y requisitos relativos a la exportación de vehículos usados

1. A partir del [OP: insértese la fecha correspondiente al primer día del mes siguiente a los treinta y seis meses después de la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento], los vehículos usados destinados a la exportación estarán sujetos a los controles y requisitos establecidos en este [...] capítulo.

2. El presente [...] capítulo se entiende sin perjuicio de cualesquiera otras disposiciones del presente Reglamento, así como de otros actos jurídicos de la Unión que regulen el despacho de mercancías para la exportación, en particular del Reglamento (UE) n.º 952/2013 y sus artículos 46, 47, 267 y 269.
3. Los vehículos usados solo podrán exportarse si:
 - a) no son vehículos al final de su vida útil [...] y
 - b) [...] son aptos para la circulación en la fecha de presentación de la declaración de exportación, a menos que hayan sido reconocidos como vehículos de interés cultural especial de conformidad con la parte C del anexo I del presente Reglamento [...].
4. En relación con cada vehículo usado destinado a la exportación, se facilitará o pondrá a disposición de las autoridades aduaneras la siguiente información:
 - a) el número de identificación del vehículo (NIV) del vehículo usado y la identificación del Estado miembro en el que el vehículo se matriculó por última vez;
 - b) una declaración que confirme que el vehículo usado cumple los requisitos establecidos en el apartado 3, o se facilitará el certificado al que se hace referencia en el anexo I, parte C, punto 1, último párrafo.

5. Con el fin de verificar el cumplimiento del presente [...] capítulo sobre la autorización de despacho de un vehículo usado para la exportación:
- a) hasta que la interconexión a que se refiere el artículo 45, apartado 4, sea operativa, las autoridades aduaneras [...] podrán intercambiar información y colaborar con las autoridades competentes con arreglo al artículo 44 y, cuando sea necesario, tendrán en cuenta dicho intercambio de información y colaboración con vistas a autorizar el despacho para la exportación de un vehículo usado;
 - b) una vez que la interconexión contemplada en el artículo 45, apartado 4, esté operativa, se aplicarán el artículo 39, el artículo 40, apartados 2 y 3 y el artículo 42, apartado 3, y las notificaciones y otros intercambios en virtud de los artículos 41 a 43 se efectuarán a través de dichos sistemas electrónicos.
6. Los vehículos usados destinados a la exportación no:
- [...] [...]
- b) serán inscritos en los registros del declarante de conformidad con el artículo 182 del Reglamento (UE) n.º 952/2013;
 - c) serán sometidos a autoevaluación con arreglo al artículo 185 del Reglamento (UE) n.º 952/2013.
7. [...]

Artículo 39

Verificación automatizada de la información sobre la situación del vehículo

1. Antes de despachar un vehículo usado para la exportación, las aduanas verificarán por vía electrónica y automática, a través de los sistemas electrónicos a que se refiere el artículo 45, apartado 4, que, sobre la base del número de identificación del vehículo y de la información sobre el Estado miembro de última matriculación, el vehículo [...] es apto para circular [...]. **Esta obligación no se aplicará con respecto a los vehículos que hayan sido reconocidos como vehículos de interés cultural especial de conformidad con la parte C del anexo I del presente Reglamento.**

2. Cuando la información que se facilita o pone a disposición de las aduanas no se corresponda con la información de los registros nacionales de vehículos y los sistemas electrónicos nacionales de inspección técnica de conformidad con el apartado 1, las autoridades aduaneras no despacharán dicho vehículo para la exportación e informarán de ello [...] a la persona física o jurídica de que se trate a través de [...] sus sistemas.

Artículo 40

Gestión de riesgos y controles aduaneros

1. A efectos del cumplimiento de las disposiciones establecidas en el artículo 38, las autoridades aduaneras llevarán a cabo controles de los vehículos usados destinados a la exportación de conformidad con [...] las disposiciones sobre gestión de riesgos y controles aduaneros establecidas en el Reglamento (UE) n.º 952/2013. Sin perjuicio de lo establecido en el artículo 39, dichos controles se basarán principalmente en el análisis de riesgos contemplado en el [...] Reglamento (UE) n.º 952/2013.
2. Además de la gestión de riesgos a que se refiere el apartado 1, una vez que esté operativa la interconexión prevista en el artículo 45, [...] los sistemas electrónicos mencionados en el artículo 45, apartado 1, contendrán información sobre [...] si un vehículo usado destinado a la exportación cumple las condiciones específicas relacionadas con la protección del medio ambiente o la seguridad vial, de conformidad con el apartado 3 del presente artículo, y las aduanas lo verificarán automáticamente de forma electrónica a través de la interconexión a que se refiere el artículo 45, apartado 4.
3. La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 50 a fin de completar el presente Reglamento mediante el establecimiento de las condiciones de cumplimiento a que se refiere el apartado 2, incluidas las condiciones específicas aplicadas a la importación de vehículos usados por el tercer país de importación relacionadas con la protección del medio ambiente y la seguridad vial, cuando este tercer país haya notificado dichas condiciones a la Comisión. Dichas condiciones podrán verificarse con respecto a la información disponible en los sistemas electrónicos a que se refiere el artículo 45, apartado 1.

Artículo 41

Suspensión

1. Cuando existan motivos razonables para creer que un vehículo usado destinado a la exportación podría no cumplir los requisitos del presente [...] capítulo, las autoridades aduaneras suspenderán el despacho para la exportación de dicho vehículo usado, [...] notificarán la suspensión de forma inmediata a las autoridades competentes designadas en virtud del artículo 37 bis y transmitirán toda la información pertinente necesaria para que las autoridades competentes determinen si el vehículo usado cumple los requisitos del presente Reglamento y puede ser despachado para la exportación.
2. A efectos de determinar si un vehículo usado sujeto a suspensión a que se refiere el apartado 1 cumple lo dispuesto en el presente Reglamento, las autoridades competentes podrán solicitar información adicional a cualquier persona implicada en la exportación de dicho vehículo usado, en particular información sobre la venta o la transferencia de la propiedad del vehículo, como una copia de la factura o el contrato, y pruebas documentales de que el vehículo usado está destinado a un uso ulterior.

Artículo 42

Despacho para la exportación

1. Si el despacho para la exportación de un vehículo usado se suspende con arreglo al artículo 41, dicho vehículo usado será despachado cuando se cumplan los demás requisitos y formalidades relativos a dicho despacho y se cumpla cualquiera de las siguientes condiciones:
 - a) las autoridades competentes designadas en virtud del artículo 37 bis no han solicitado a las autoridades aduaneras su mantenimiento en un plazo de cuatro días hábiles a partir del inicio de la suspensión, o
 - b) las autoridades competentes designadas en virtud del artículo 37 bis han informado a las autoridades aduaneras de su acuerdo respecto del despacho para la exportación con arreglo a lo dispuesto en el presente [...] capítulo.
2. El despacho para la exportación no se considerará una prueba del cumplimiento del Derecho de la Unión y, en particular, del presente Reglamento o del Reglamento (UE) n.º 952/2013.

3. [...] Las autoridades aduaneras notificarán automáticamente la salida del vehículo de la Unión a través de la interconexión a que se refiere el artículo 45, apartado 4, [...] a [...] la autoridad de matriculación de vehículos del Estado miembro de última matriculación [...]. La autoridad de matriculación de vehículos consignará en su registro nacional de vehículos que el vehículo ha sido exportado al tercer país.

Artículo 43

Denegación del despacho para la exportación

1. Cuando la autoridad competente llegue a la conclusión de que un vehículo usado para el que se ha notificado la suspensión de conformidad con el artículo 41 no cumple lo dispuesto en el presente [...] capítulo, instará inmediatamente a las autoridades aduaneras a que no lo despachen para la exportación y les notificarán este hecho.
2. Tras la notificación de la autoridad competente con arreglo al apartado 1, las autoridades aduaneras no autorizarán la exportación del vehículo usado.
3. Cuando la autoridad competente concluya que un vehículo usado suspendido es un vehículo al final de su vida útil, se aplicará el Reglamento (UE) 2024/1157.

Artículo 44

Cooperación entre autoridades e intercambio de información

1. Las autoridades competentes de los Estados miembros se prestarán asistencia mutua en la aplicación del presente [...] capítulo mediante el intercambio bilateral de información, en particular con el fin de verificar la situación de un vehículo, incluida la verificación de su matriculación en el Estado miembro en el que estuviera matriculado previamente.
2. Cuando proceda, las autoridades competentes de los Estados miembros también cooperarán con las autoridades administrativas de terceros países. Dicha cooperación podrá incluir el intercambio de información pertinente, la realización de inspecciones conjuntas y otras formas de asistencia mutua que se consideren necesarias para garantizar el cumplimiento de las disposiciones legales y reglamentarias aplicables en materia de exportación de vehículos usados.

3. Las autoridades aduaneras y las autoridades competentes de los Estados miembros cooperarán de conformidad con el artículo 47, apartado 2, del Reglamento (UE) n.º 952/2013 e intercambiarán la información necesaria para el desempeño de sus funciones en virtud del presente Reglamento, también por medios electrónicos. Las autoridades aduaneras podrán comunicar, de conformidad con el artículo 12, apartado 1, y el artículo 16, apartado 1, del Reglamento (UE) n.º 952/2013, a la autoridad competente del Estado miembro en donde esté establecido el comerciante, la información confidencial obtenida por las autoridades aduaneras en el ejercicio de sus funciones o proporcionada a las autoridades aduaneras con carácter confidencial.
4. Cuando las autoridades competentes hayan recibido información de conformidad con los apartados 1 a 3 del presente artículo, podrán comunicar dicha información a las autoridades competentes de otros Estados miembros.
5. La información relativa a los riesgos se intercambiará como sigue:
 - a) entre las autoridades aduaneras, de conformidad con el artículo 46, apartado 5, del Reglamento (UE) n.º 952/2013;
 - b) entre las autoridades aduaneras y la Comisión, de conformidad con el artículo 47, apartado 2, del Reglamento (UE) n.º 952/2013;
 - c) entre las autoridades aduaneras y las autoridades competentes, incluidas las autoridades competentes de otros Estados miembros, de conformidad con el artículo 47, apartado 2, del Reglamento (UE) n.º 952/2013.

Artículo 45

Sistemas electrónicos

1. El sistema electrónico MOVE-HUB desarrollado por la Comisión se utilizará para intercambiar el número de identificación de vehículos y la información sobre la matriculación y la situación de inspección técnica de los vehículos entre los registros nacionales de vehículos y los sistemas electrónicos de inspección técnica de los Estados miembros, así como para interconectarse con el entorno de ventanilla única de la UE para las aduanas, cuando sea necesario para los controles y requisitos establecidos en el presente [...] capítulo.

2. El sistema electrónico MOVE-HUB a que se refiere el apartado 1 ofrecerá al menos las siguientes funcionalidades:
 - a) intercambiar los datos en tiempo real con los registros nacionales de vehículos y los sistemas electrónicos nacionales de inspección técnica de los Estados miembros interconectados con este sistema;
 - b) permitir una comprobación electrónica automatizada de los datos facilitados en el certificado de inspección técnica a que se refiere el anexo II de la Directiva 2014/45/UE de la fecha de la primera matriculación de un vehículo, así como del Estado miembro en el que un vehículo se haya matriculado por última vez, tal como se contempla en la Directiva 1999/37/CE, para determinar si un vehículo usado destinado a la exportación cumple los requisitos establecidos en el artículo 38, el artículo 39, apartado 1, y el artículo 40;
 - c) interconectarse con el entorno de ventanilla única de la UE para las aduanas, de conformidad con el Reglamento (UE) 2022/2399, a efectos de intercambiar datos y apoyar el proceso de intercambio de información a que se refieren el artículo 39, apartado 1, y el artículo 40, apartado 2, así como apoyar las notificaciones a que se refieren los artículos 41 a 43;
 - d) a efectos de la cooperación con terceros países con arreglo al artículo 44, apartado 2, permitir el intercambio electrónico de información con las autoridades competentes de terceros países que hayan notificado a la Comisión, de conformidad con el artículo 40, apartado 2, las condiciones específicas que aplican a la importación de vehículos usados.
3. Los Estados miembros interconectarán sus registros nacionales de vehículos y sus sistemas electrónicos nacionales de inspección técnica con el sistema electrónico MOVE-HUB mencionado en el apartado 1. Esta interconexión estará operativa en un plazo de dos años a partir de la fecha de adopción del acto de ejecución a que se refiere el apartado 5.
4. La Comisión interconectará el sistema MOVE-HUB mencionado en el apartado 1 con el sistema de intercambio de certificados de ventanilla única aduanera de la UE establecido en el artículo 4 del Reglamento (UE) 2022/2399, de modo que puedan realizarse los controles automatizados a que se refieren el artículo 39 y el artículo 40, apartado 2, y las notificaciones a que se refieren los artículos 41, 42 y 43. Esta interconexión estará operativa en un plazo de cuatro años a partir de la fecha de adopción del acto de ejecución pertinente a que se refiere el apartado 5.

5. La Comisión, a más tardar el [OP: insértese la fecha correspondiente al último día del mes siguiente a los veinticuatro meses después de la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento], adoptará los actos de ejecución por los que se establezcan las disposiciones necesarias para la aplicación de las funcionalidades de MOVE-HUB a que se refiere el apartado 2, en particular los aspectos técnicos necesarios para la interconexión de los sistemas electrónicos nacionales y las condiciones de conexión a MOVE-HUB, los datos que deben transmitir los sistemas nacionales y el formato para la transmisión de dichos datos a través de los sistemas nacionales interconectados.

[...] El acto de ejecución se adoptará de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 51, apartado 2.

CAPÍTULO VI

EJECUCIÓN Y CUMPLIMIENTO

Artículo 45 bis

Obligaciones de determinadas plataformas en línea

13. A efectos del cumplimiento del artículo 30, apartado 1, letras d) y e), del Reglamento (UE) 2022/2065, los prestadores de plataformas en línea que entren en el ámbito de aplicación del capítulo III, sección 4, del Reglamento (UE) 2022/2065 que permitan a los consumidores celebrar contratos a distancia con productores deberán obtener la información siguiente de los productores que ofrezcan vehículos a consumidores situados en la Unión antes de que se les permita usar sus servicios:
- (a) información sobre la inscripción en el registro, conforme al artículo 19, de los productores en el Estado miembro en el que esté situado el consumidor y el número o números de inscripción en el registro del productor en dicho registro;
 - (b) una certificación del propio productor por la que se comprometa a ofrecer únicamente productos o servicios que cumplan las normas aplicables del Derecho de la Unión, incluida una certificación del propio productor que confirme que solo ofrece vehículos con respecto a los cuales se cumplen las obligaciones en materia de responsabilidad ampliada del productor a que se refiere el artículo 16 del presente Reglamento en el Estado miembro en el que esté situado el consumidor.

Artículo 46

Inspecciones

0. A efectos de la aplicación del presente Reglamento, los Estados miembros establecerán estrategias de inspección destinadas a detectar actividades ilegales en el ámbito de la recogida, tratamiento y exportación de vehículos al final de su vida útil y de sus piezas y componentes. Estas estrategias contemplarán las acciones a que se refieren los apartados 1, 2 y 3 del presente artículo.
1. A efectos de la aplicación del presente Reglamento, los Estados miembros inspeccionarán:
 - a) las instalaciones de tratamiento autorizadas;
 - b) [...]/los puntos de recogida;
 - c) otras instalaciones y operadores económicos que [...] pudieran estar implicados en la recogida, tratamiento y exportación de vehículos al final de su vida útil, o en la venta de piezas de recambio usadas y componentes usados.
2. El [...] número total de presuntas actividades ilegales y entidades que operen legalmente que deben ser inspeccionadas cada año civil se calculará como al menos el 10 % de los operadores a que se refiere el apartado 1, letras a) y [...]b)[...].
3. Asimismo, los Estados miembros realizarán inspecciones relativas a la exportación de vehículos usados con el fin de comprobar el cumplimiento de lo dispuesto en los artículos 36 y 38.

Artículo 47

Cooperación en materia de ejecución a escala nacional y entre los Estados miembros

1. Los Estados miembros establecerán, por lo que respecta a todas las autoridades competentes pertinentes implicadas en la ejecución del presente Reglamento, mecanismos eficaces que permitan a dichas autoridades cooperar y coordinarse a escala nacional en lo que respecta al desarrollo y la aplicación de políticas y actividades de ejecución relacionadas con el control de la matriculación, la baja del registro, la suspensión y la cancelación de la matriculación de los vehículos, así como la prevención del tratamiento ilegal de los vehículos al final de su vida útil.

2. Los Estados miembros colaborarán entre sí, de forma bilateral y multilateral, a fin de facilitar la prevención y detección del tratamiento ilícito de vehículos al final de su vida útil. Intercambiarán la información pertinente sobre la matriculación, baja, suspensión y cancelación de la matriculación de vehículos, a través del sistema de intercambio electrónico a que se refiere el artículo 45. Asimismo, intercambiarán información pertinente sobre las instalaciones de tratamiento autorizadas y los operadores de reparación y mantenimiento que no disponen de autorización como instalaciones de tratamiento, así como sobre otras instalaciones y operadores económicos que puedan realizar operaciones relativas al tratamiento de vehículos al final de su vida útil. Intercambiarán experiencias y conocimientos sobre las medidas de ejecución dentro de las estructuras establecidas.

El intercambio de datos de matriculación de vehículos incluirá el acceso y el intercambio de datos sobre el rendimiento, la naturaleza y los resultados de los controles realizados con las autoridades competentes de otros Estados miembros para facilitar la ejecución del presente Reglamento.

3. Los Estados miembros notificarán a la Comisión qué miembros de su personal permanente son responsables de la cooperación a que se refiere el apartado 2 del presente artículo y el artículo 44.

Artículo 48

Sanciones

A más tardar el [OP: insértese la fecha correspondiente al primer día del mes siguiente a los treinta y seis meses después de la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento], los Estados miembros establecerán el régimen de sanciones aplicable a las infracciones del artículo 15, apartado 1, del artículo 16, del artículo [...] 18, apartado 1, del artículo 22, apartados 1 y 2, de los artículos 23 y 24, del artículo 25, apartados 1 y 2, de los artículos [...]27 a 32, y de los artículos 34, 35, 37 y 38 del presente Reglamento, y adoptarán todas las medidas necesarias para garantizar su aplicación. Tales sanciones serán efectivas, proporcionadas y disuasorias. Los Estados miembros comunicarán a la Comisión el régimen establecido y las medidas adoptadas, sin demora, y le notificarán sin demora toda modificación posterior.

Artículo 49

Comunicación de datos a la Comisión

1. A partir del [OP: insértese la fecha correspondiente al primer día del mes siguiente a los treinta y seis meses después de la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento], los Estados miembros pondrán a disposición del público, de forma agregada para cada año civil y en el formato establecido por la Comisión de conformidad con el apartado 5, los siguientes datos, que se basarán en la información y los datos recibidos de los productores, los sistemas de responsabilidad ampliada del productor y los operadores de gestión de residuos:
 - a) el número de vehículos matriculados en el Estado miembro;
 - b) las categorías de vehículos que el productor tiene la intención de comercializar por primera vez en el territorio de un Estado miembro;
 - c) el número y el peso de los vehículos al final de su vida útil recogidos y descontaminados en el Estado miembro;
 - d) el número y el peso de los vehículos al final de su vida útil reciclados en el territorio del Estado miembro;
 - e) el número y el peso de los vehículos al final de su vida útil exportados o trasladados para su tratamiento posterior a otro Estado miembro o a un tercer país;
 - f) el número de certificados de destrucción expedidos;
 - g) [...] el peso total de las piezas, componentes y materiales retirados de los vehículos al final de su vida útil y, cuando proceda, su cantidad, a efectos de:
 - i) reutilización;
 - ii) remanufacturación o reacondicionamiento;
 - iii) reciclado;
 - iv) valorización, incluida la valorización energética;
 - v) eliminación;

- h) la cantidad y el peso de los vehículos al final de su vida útil tratados de manera diferente a la indicada en la letra d);
- i) la cantidad y el peso de los vehículos al final de su vida útil utilizados para el relleno;
- j) los porcentajes de los objetivos establecidos en el artículo 34 alcanzados por todos los operadores de gestión de residuos activos en el Estado miembro;
- k) el uso de la exención prevista en el artículo 30, apartado 2, y qué seguimiento ha realizado el Estado miembro declarante;
- l) datos sobre los sistemas de responsabilidad ampliada del productor, incluidos los nombres de las personas jurídicas a las que representan;
- m) datos sobre la aplicación del artículo 21.

Los Estados miembros facilitarán los datos contemplados en el apartado 1 en el plazo de dieciocho meses a partir del final del período de referencia para el que se hayan recogido. Los datos serán legibles por máquina y clasificables, se podrán realizar búsquedas en ellos y respetarán las normas abiertas sobre el uso por parte de terceros. Los Estados miembros informarán a la Comisión cuando se faciliten los datos a que se refiere el párrafo primero.

El primer período de referencia será el primer año civil a partir de la fecha de adopción del acto de ejecución pertinente a que se refiere el apartado 5.

2. Los datos facilitados por los Estados miembros de conformidad con el apartado 1 irán acompañados de un informe de control de calidad. Dicha información se presentará en el formato determinado por la Comisión con arreglo a lo dispuesto en el apartado 5.
3. Los Estados miembros elaborarán cada cinco años un informe en el que se resuman:
 - n) los incentivos introducidos para fomentar la reutilización, la remanufacturación y el reacondicionamiento de piezas y componentes de conformidad con el artículo 33;
 - a) la aplicación de penalizaciones y otras sanciones previstas en su legislación nacional para las infracciones del presente Reglamento adoptadas de conformidad con el artículo 48, incluida una lista de los tipos de infracciones notificadas y los tipos de medidas adoptadas;
 - b) los resultados de las inspecciones realizadas de acuerdo con el artículo 46;

- c) el modo de aplicación de las definiciones de «vehículo al final de su vida útil» y de «vehículo usado», incluidas las dificultades prácticas encontradas en este contexto.

Los Estados miembros presentarán el informe a la Comisión en un plazo de seis meses a partir del final del período de cinco años que abarque. El primer informe se enviará a la Comisión a más tardar [*OP: insértese la fecha correspondiente al primer día del mes siguiente a los seis años después de la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento*].

La Comisión revisará los informes presentados por los Estados miembros y, en su caso, elaborará informes sobre la información recibida con el fin de facilitar el intercambio de información sobre las mejores prácticas aplicadas en los Estados miembros.

- 4. A efectos del seguimiento de la aplicación del presente Reglamento, la Comisión recopilará y examinará la información facilitada de conformidad con el presente artículo.
- 5. La Comisión adoptará actos de ejecución que establezcan:
 - a) la metodología y las normas para el cálculo, la verificación y la comunicación de datos de conformidad con el apartado 1, en particular:
 - i) la metodología para determinar la cantidad y el peso de las piezas, componentes y materiales retirados para los fines mencionados en el apartado 1, letras g), h) e i);
 - ii) la metodología para determinar el peso de los residuos reciclados, incluida la determinación de los puntos de cálculo y de medición, y, en caso necesario, las posibilidades de aplicar índices medios de pérdidas;
 - iii) la metodología del cálculo y verificación de la consecución de los objetivos de reutilización, reciclado y valorización a que se refiere el artículo 34, incluido el supuesto de fragmentación combinada de vehículos al final de su vida útil con otros residuos a que se refieren el artículo 28 y la parte G, punto 1, del anexo VII.
 - b) el formato de la comunicación a la Comisión a que se refiere el apartado 1, así como el formato del informe de control de calidad.

Dichos actos de ejecución se adoptarán a más tardar el [OP: insértese la fecha correspondiente al último día del mes siguiente a los treinta meses después de la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento] de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 51, apartado 2.

6. Los productores, los sistemas de responsabilidad ampliada del productor, los operadores de gestión de residuos y otros operadores económicos pertinentes facilitan a las autoridades competentes datos precisos y fiables que permitan a los Estados miembros cumplir sus obligaciones de presentación de informes en virtud del presente artículo.

CAPÍTULO VII

PODERES DELEGADOS Y PROCEDIMIENTO DE COMITÉ

Artículo 50

Ejercicio de la delegación

1. Se otorgan a la Comisión los poderes para adoptar actos delegados en las condiciones establecidas en el presente artículo.
2. El poder para adoptar los actos delegados a que se refieren el artículo 5, apartados 2 ter y 4; el artículo 6, apartados 2 ter, 3 y 4; el artículo 7, apartado 3; el artículo 9, apartado 7; el artículo 11, apartado 3; el artículo 12, apartado 3; [...] el artículo 22, apartado 4; el artículo 27, apartado 4 [...]; [el artículo 37, apartado 6] [...]; el artículo 40, apartado 3; y el artículo 55, apartado 2 bis, se otorgará a la Comisión por un período de cinco años a partir del [OP: insértese la fecha correspondiente a la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento]. La Comisión elaborará un informe sobre la delegación de poderes a más tardar nueve meses antes de que finalice el período de cinco años. La delegación de poderes se prorrogará tácitamente por períodos de idéntica duración, excepto si el Parlamento Europeo o el Consejo se oponen a dicha prórroga a más tardar tres meses antes del final de cada período.

3. La delegación de poderes a que se refieren el artículo 5, apartados 2 ter y 4; el artículo 6, apartados 2 ter, 3 y 4; el artículo 7, apartado 3; el artículo 9, apartado 7; el artículo 11, apartado 3; el artículo 12, apartado 3; [...] el artículo 22, apartado 4; el artículo 27, apartado 4 [...]; [el artículo 37, apartado 6] [...]; el artículo 40, apartado 3; y el artículo 55, apartado 2 bis, podrá ser revocada en cualquier momento por el Parlamento Europeo o por el Consejo. La decisión de revocación pondrá término a la delegación de los poderes que en ella se especifiquen. La decisión surtirá efecto el día siguiente al de su publicación en el Diario Oficial de la Unión Europea o en una fecha posterior indicada en ella. No afectará a la validez de los actos delegados que ya estén en vigor.
4. Antes de la adopción de un acto delegado, la Comisión consultará a los expertos designados por cada Estado miembro de conformidad con los principios establecidos en el Acuerdo interinstitucional de 13 de abril de 2016 sobre la mejora de la legislación.
5. Tan pronto como la Comisión adopte un acto delegado lo notificará simultáneamente al Parlamento Europeo y al Consejo.
6. Los actos delegados adoptados en virtud del artículo 5, apartados 2 ter y 4; el artículo 6, apartados 2 ter, 3 y 4; el artículo 7, apartado 3; el artículo 9, apartado 7; el artículo 11, apartado 3; el artículo 12, apartado 3; [...] el artículo 22, apartado 4; el artículo 27, apartado 4 [...]; [el artículo 37, apartado 6] [...]; el artículo 40, apartado 3; y el artículo 55, apartado 2 bis, entrarán en vigor únicamente si en un plazo de dos meses desde su notificación al Parlamento Europeo y al Consejo, ninguna de estas instituciones formula objeciones o si, antes del vencimiento de dicho plazo, ambas informan a la Comisión de que no las formularán. El plazo se prorrogará dos meses a iniciativa del Parlamento Europeo o del Consejo.

Artículo 51

Procedimiento de comité

1. La Comisión estará asistida por:
 - a) el comité creado en virtud del artículo 39 de la Directiva 2008/98/CE[...];
 - b) el Comité Técnico sobre Vehículos de Motor, cuando el acto de ejecución afecte al fabricante;

- c) el Comité de Inspección Técnica, cuando el acto de ejecución afecte a la conexión de los registros nacionales de vehículos y los registros nacionales de inspección técnica.

[...] Estos Comités serán [...]comités en el sentido del Reglamento (UE) n.º 182/2011.

2. En los casos en que se haga referencia al presente apartado, se aplicará el artículo 5 del Reglamento (UE) n.º 182/2011. Cuando el comité no emita ningún dictamen, la Comisión no adoptará el acto de ejecución y será de aplicación el artículo 5, apartado 4, párrafo tercero, del Reglamento (UE) n.º 182/2011.

CAPÍTULO VIII

MODIFICACIONES

Artículo 52

Modificaciones del Reglamento (UE) 2023/1542

El anexo I del Reglamento (UE) 2023/1542 se modifica de conformidad con el anexo XII del presente Reglamento. No se aplicarán las entradas 5 a), 5 b) i), 5 b) ii) y 16 del anexo II de la Directiva 2000/53/CE.

Artículo 53

Modificaciones del Reglamento (UE) 2019/1020 y del Reglamento (UE) 2024/1252

1. En el anexo II del Reglamento (UE) 2019/1020 se suprimen los puntos 10 y 11.
2. El Reglamento (UE) 2024/1252 se modifica como sigue:

- (1) En el artículo 2, se suprime el punto 43.
(2) El artículo 2, punto 44, se modifica como sigue:

«“medio de transporte ligero”: todo vehículo ligero de ruedas que puede ser propulsado por un motor eléctrico únicamente o por una combinación de motor y energía humana, incluidos los patinetes eléctricos, las bicicletas eléctricas y los vehículos que hayan obtenido la homologación de tipo [...] de las categorías L_{1e} y L_{2e}, excluidos los vehículos que hayan obtenido la homologación de tipo de las categorías L_{3e} a L_{7e} tal como se definen en el Reglamento (UE) n.º 168/2013.».

- (3) El artículo 28, apartado 1, se modifica como sigue:

«1. A partir de dos años después de la fecha de entrada en vigor del acto de ejecución a que se refiere al apartado 2, toda persona física o jurídica que introduzca en el mercado dispositivos de formación de imágenes por resonancia magnética, generadores de energía eólica, robots industriales, [...] medios de transporte ligeros, generadores de refrigeración, bombas de calor, motores eléctricos (también los motores eléctricos integrados en otros productos), lavadoras automáticas, secadoras de tambor, microondas, aspiradoras o lavavajillas deberá garantizar que dichos productos lleven una etiqueta visible, claramente legible e indeleble en la que se indique:».

- (4) El artículo 28, apartado 10, se modifica como sigue:

«10. A partir del 24 de mayo de 2029, el presente artículo se aplicará en el caso de los dispositivos de formación de imágenes por resonancia magnética [...] y los medios de transporte ligeros [...], incluidos los vehículos con homologación de tipo de las categorías L_{1e} y L_{2e} tal como se definen en el Reglamento (UE) n.º 168/2013.».

- (5) El artículo 28, apartado 11, se modifica como sigue:

«El presente artículo no se aplicará a las categorías de vehículos especificadas en el [OP: insértese el Reglamento relativo a la gestión de los vehículos al final de su vida útil]:

[...][...][...].».

- (6) El artículo 29, apartado 6, se modifica como sigue:

«En el caso de los dispositivos de formación de imágenes por resonancia magnética [...] y los medios de transporte ligeros [...], incluidos los vehículos con homologación de tipo de las categorías L_{1e} y L_{2e}, tal como se definen en el Reglamento (UE) n.º 168/2013, los requisitos establecidos en los apartados 1 y 5 se aplicarán a partir de la fecha correspondiente a cinco años después de la fecha de entrada en vigor del acto delegado a que se refiere el apartado 2.».

- (7) El artículo 29, apartado 7, se modifica como sigue:

«El presente artículo no se aplicará a las categorías de vehículos especificadas en el [OP: insértese el Reglamento relativo a la gestión de los vehículos al final de su vida útil]:

[...][...][...].».

- (8) Se suprimen los artículos 40 y 41 y el artículo 49, apartado 2.

Artículo 54

Modificaciones del Reglamento (UE) 2018/858 y del Reglamento (UE) n.º 168/2013

El anexo II del Reglamento (UE) 2018/858 y el anexo II del Reglamento (UE) n.º 168/2013 se modifican con arreglo a lo dispuesto en el anexo X del presente Reglamento.

CAPÍTULO IX

DISPOSICIONES FINALES

Artículo 55

Revisión

1. A más tardar el 31 de diciembre de 203* [*OP: insértese la fecha correspondiente al último día del año siguiente a los noventa y cinco meses después de la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento*], la Comisión examinará y elaborará un informe sobre la aplicación del presente Reglamento y sus efectos en el medio ambiente, la salud humana y el funcionamiento del mercado único y lo presentará al Parlamento Europeo y al Consejo.
2. Teniendo en cuenta los avances técnicos y la experiencia práctica adquirida por los Estados miembros, así como cualquier revisión del Reglamento (CE) n.º 1907/2006, la Comisión incluirá en su informe una evaluación de los siguientes aspectos del presente Reglamento:
 - a) la necesidad de ampliar el ámbito de aplicación del presente Reglamento, en particular las disposiciones de los capítulos II y III [...] a los vehículos de las categorías M₂, M₃, N₂, N₃ y O, tal como se definen en el artículo 4, apartado 1, del Reglamento (UE) 2018/858, L_{1e}, L_{2e}, L_{3e}, L_{4e}, L_{5e}, L_{6e} y L_{7e}, tal como se definen en el artículo 4, apartado 2, letras c) a g), del Reglamento (UE) n.º 168/2013 y a los vehículos especiales de las categorías M₂, M₃, N₂, y N₃ [...], tal como se definen en el artículo [...] 3, apartado 31, del Reglamento (UE) 2018/858;

- a1) la necesidad de ampliar el ámbito de aplicación del presente Reglamento, en particular las disposiciones del capítulo V bis a los vehículos de las categorías L_{3e}, L_{4e}, L_{5e}, L_{6e} y L_{7e}, tal como se definen en el artículo 4, apartado 2, letras c) a g), del Reglamento (UE) n.º 168/2013.
- b) las medidas relativas al suministro de información sobre las sustancias preocupantes presentes en los vehículos y la necesidad de introducir nuevas disposiciones que aborden las sustancias preocupantes que puedan afectar al reciclado de alta calidad de los vehículos al final de su vida útil;
- c) las medidas relativas a la gestión de los vehículos al final de su vida útil establecidas en el capítulo IV, en particular los niveles de los objetivos establecidos en el artículo 34 y la necesidad de su revisión;
- c1) la necesidad de ampliar el ámbito de aplicación del presente Reglamento en lo que respecta a los niveles objetivo de reciclado, tal como se establece en el artículo 34, a las categorías de vehículos a las que no se aplica el artículo 34 en virtud del presente Reglamento;
- d) las infracciones y la eficacia, la proporcionalidad y la disuasión de las penalizaciones establecidas en el artículo 48;
- e) la necesidad de modificar el artículo 5 del presente Reglamento.
- f) la medida en que se ha resuelto la cuestión de los vehículos desaparecidos y la necesidad de incluir nuevas medidas que aborden la cuestión de la trazabilidad de los vehículos;
- g) los requisitos para el contenido de plástico reciclado, incluidas **los objetivos y obligaciones para las instalaciones de reciclado de la Unión y exteriores a la misma** establecidas en el artículo 6, apartados 1 *quater* y 2, [...] y la necesidad de revisión [...] sobre esa base. Esta evaluación también tendrá en cuenta la evolución del acero y el aluminio, tal como se establece en el artículo 6, apartado 3, y en virtud de otras normas de la UE pertinentes, como el Reglamento (UE) 2025/40 o el Reglamento (UE) 2024/1781, con el fin de garantizar la coherencia y la armonización.
- h) la medida relativa al mecanismo de asignación de costes para los vehículos que se convierten en vehículos al final de su vida útil en otro Estado miembro establecida en el artículo 22 y la necesidad de su revisión;

2 bis. A más tardar el 31 de diciembre de 203* [OP: insértese la fecha correspondiente al último día del año siguiente a los noventa y cinco meses después de la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento], la Comisión revisará el estado del desarrollo tecnológico y el comportamiento medioambiental del contenido de plástico de origen biológico en los vehículos, teniendo en cuenta los criterios de sostenibilidad establecidos en el artículo 29 de la Directiva (UE) 2018/2001.

2 ter. Cuando proceda y sobre la base de dicha revisión, la Comisión presentará una propuesta legislativa con el fin de:

- i) establecer requisitos de sostenibilidad para las materias primas de origen biológico en el plástico utilizado en los vehículos;
- ii) el establecimiento de objetivos para aumentar el uso de materias primas de origen biológico en el plástico contenido en los vehículos;
- iii) evaluar en qué medida esto puede combinarse con los objetivos establecidos en el artículo 6, apartado 1 o añadirse a dichos objetivos;
- iv) modificar, en su caso, la definición de «plástico de origen biológico» establecida en el artículo 3, apartado 1, punto 43.

Esto se entenderá sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 7 bis del Reglamento (UE) 2019/631.

Artículo 56

Disposiciones derogatorias y transitorias

1. Queda derogada la Directiva 2000/53/CE con efecto a partir del [OP: insértese la fecha correspondiente al primer día del mes siguiente a los [...] veinticuatro meses después de la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento].

No obstante, seguirán aplicándose las disposiciones siguientes de la Directiva 2000/53/CE:

- a) No obstante lo dispuesto en el artículo 52 del presente Reglamento, el artículo 4, apartado 2, hasta el [OP: insértese la fecha correspondiente al último día del mes siguiente a los setenta y un meses después de la entrada en vigor del presente Reglamento];

- b) el artículo 5, apartado 4, párrafo segundo; el artículo 6, apartado 3, párrafo segundo; el artículo 7, apartado 1; el artículo 8, apartados 3 y 4, hasta el [OP: insértese la fecha correspondiente al último día del mes siguiente a los treinta y cinco meses después de la entrada en vigor del presente Reglamento];
- b1) el artículo 6, apartado 3, párrafo primero, y el anexo I, hasta el [OP: insértese la fecha correspondiente al último día del mes siguiente a los treinta y cinco meses después de la entrada en vigor del presente Reglamento];
- c) el artículo 7, apartado 2, letra b), hasta el 31 de diciembre de 20** [OP: insértese la fecha correspondiente al último día del año siguiente a los treinta y cinco meses después de la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento];
- d) el artículo 9, apartado 1 *bis*, párrafos 1 y 3, y apartados 1 *ter* y 1 *quinquies* hasta el [OP: insértese la fecha correspondiente al último día del mes siguiente a los treinta y cinco meses después de la entrada en vigor del presente Reglamento];
- e) el artículo 9, apartado 1 *bis*, párrafo segundo, hasta el [OP: insértese la fecha correspondiente al último día del mes siguiente a los cincuenta y nueve meses después de la entrada en vigor del presente Reglamento];

2. Queda derogada la Directiva 2005/64/CE con efecto a partir del [OP: insértese la fecha correspondiente al último día del mes siguiente a los setenta y un meses después de la entrada en vigor del presente Reglamento].

No obstante, su artículo 6, apartado 3, queda derogado con efectos a partir del [OP: *insértese la fecha correspondiente al último día del mes siguiente a los treinta y cinco meses después de la entrada en vigor del presente Reglamento*].

3. Las referencias a las Directivas derogadas se entenderán hechas al presente Reglamento con arreglo a las tablas de correspondencias que figuran en el anexo XI.

4. No obstante lo dispuesto en el artículo 8, apartado 2, hasta [setenta y dos meses después de la entrada en vigor del presente Reglamento], cuando esta disposición haga referencia al artículo 4 se interpretará como una referencia al artículo 5 de la Directiva 2005/64.

No obstante lo dispuesto en el artículo 8, apartado 2, hasta [setenta y dos meses después de la entrada en vigor del presente Reglamento], cuando esta disposición haga referencia al artículo 5 se interpretará como una referencia al artículo 6, apartado 2, de la Directiva 2005/64.

Artículo 56 bis

Aplicabilidad a y en el Reino Unido en lo que respecta a Irlanda del Norte

1. Los artículos 15 a 30, 33 a 35 y 36, apartado 2, no se aplicarán a y en el Reino Unido en lo que respecta a Irlanda del Norte.
2. El artículo 14 se aplicará únicamente en lo que respecta a los artículos 31, 32 y 36, apartado 1, a y en el Reino Unido en lo que respecta a Irlanda del Norte.
3. El artículo 16, apartado 1, letra a) y apartado 2, no se aplicará a y en el Reino Unido en lo que respecta a Irlanda del Norte.
4. El artículo 47, apartados 1 y 2, no se aplicará en lo que respecta a la prevención del tratamiento ilegal de vehículos al final de su vida útil a y en el Reino Unido en lo que respecta a Irlanda del Norte.
5. El artículo 47, apartado 2, no se aplicará en lo que respecta al intercambio de información pertinente sobre las instalaciones de tratamiento autorizadas a y en el Reino Unido en lo que respecta a Irlanda del Norte.
6. El artículo 48 no se aplicará a y en el Reino Unido en lo que respecta a Irlanda del Norte en lo que respecta al artículo 15, apartado 1, el artículo 16, el artículo 19, apartado 1, el artículo 22, apartados 1 y 2, los artículos 23 y 24 el artículo 25, apartados 1 y 2, los artículos 26 a 30, y los artículos 34 y 35.
7. El artículo 49, apartado 1, letras c), d) y f), letra g) incisos iii), iv) y v), letras h), i), j), k), l) y m), y el artículo 49, apartado 3, letra n), no se aplicarán a y en el Reino Unido en lo que respecta a Irlanda del Norte.

Artículo 57

Entrada en vigor y aplicación

1. El presente Reglamento entrará en vigor a los veinte días de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.
2. Será aplicable a partir del [OP: insértese la fecha correspondiente al primer día del mes siguiente a los [...] veinticuatro meses después de la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento].

No obstante, el artículo 54 será aplicable a partir del [OP: *insértese la fecha correspondiente al primer día del mes* siguiente a los [...] treinta y seis meses *después de la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento*].

El presente Reglamento será obligatorio en todos sus elementos y directamente aplicable en cada Estado miembro.

Hecho en Bruselas, el

Por el Parlamento Europeo

La Presidenta / El Presidente

Por el Consejo

La Presidenta / El Presidente

ANEXOS

de la Propuesta de

REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

relativo a los requisitos de circularidad aplicables al diseño de los vehículos y a la gestión de los vehículos al final de su vida útil y por el que se modifican los Reglamentos (UE) 2018/858 y (UE) 2019/1020 y se derogan las Directivas 2000/53/CE y 2005/64/CE

ANEXO I

CRITERIOS PARA DETERMINAR SI UN VEHÍCULO [...] ES UN VEHÍCULO AL FINAL DE SU VIDA ÚTIL

El presente anexo establece los criterios que determinan si un vehículo se encuentra al final de su vida útil y se aplicará del siguiente modo:

1. La parte A establece los criterios para evaluar la irreparabilidad de un vehículo. Si se cumplen uno o varios de estos criterios, se considerará que el vehículo se encuentra al final de su vida útil.

Para determinar si el vehículo está o no al final de su vida útil, un experto independiente del sector del automóvil evaluará si cumple los criterios de la parte A del anexo I. Los Estados miembros podrán establecer una lista exhaustiva de expertos independientes del sector del automóvil para efectuar estas evaluaciones.

2. Si no se cumplen ninguno de los criterios de la parte A, el vehículo también se evaluará con arreglo a los criterios de la parte B. Si se cumplen uno o varios de los criterios de la parte B, será necesario un análisis más detallado para determinar si la reparación que se puede realizar, en un plazo de dos años a partir de la evaluación, es suficiente para obtener un certificado de inspección técnica de conformidad con la Directiva 2014/45/UE en el Estado miembro en el que se haya matriculado el vehículo antes de la reparación.

Si la evaluación determina que no puede repararse en ese plazo, se considerará que el vehículo está al final de su vida útil. Si la evaluación determina que sí puede repararse en ese plazo, no se considerará un vehículo al final de su vida útil. Si, en el plazo de dos años a partir de dicha evaluación técnica, el propietario del vehículo no facilita a la autoridad competente un certificado de inspección técnica con arreglo a la Directiva 2014/45/UE, se considerará que el vehículo está al final de su vida útil.

Para determinar si el vehículo está o no al final de su vida útil, un experto independiente del sector del automóvil lo evaluará con arreglo al apartado 2, párrafo primero. Los Estados miembros podrán establecer una lista de expertos independientes del sector del automóvil para efectuar estas evaluaciones.

3. Un vehículo que cumpla los criterios que figuran en la parte A o en la parte B no estará al final de su vida útil mientras cumpla los criterios de la parte C.

PARTE A

CRITERIOS PARA LA EVALUACIÓN DE [...] LOS VEHÍCULOS AL FINAL DE SU VIDA ÚTIL

1. Un vehículo [...] se encuentra al final de su vida útil cuando cumple uno o varios de los criterios siguientes:
 - (a) se ha cortado en trozos [...];
 - b) tiene uno o más puntos de entrada [...] soldados o cerrados mediante espuma aislante;
 - c) se ha quemado [...] hasta el punto en que se han destruido completamente el compartimento del motor o el habitáculo;
 - d) se ha sumergido en agua hasta un nivel superior al del salpicadero;
 - e) uno o varios de los siguientes componentes del vehículo no son técnicamente reparables ni sustituibles [...]:
 - i) componentes de acoplamiento con la tierra (como neumáticos y ruedas), suspensión, dirección, frenado y sus elementos de control;

- ii) fijaciones y juntas de los asientos;
- iii) airbags, pretensores, cinturones de seguridad y sus componentes de funcionamiento periféricos;
- iv) el casco y el bastidor del vehículo;
- f) sus componentes estructurales y de seguridad presentan defectos técnicos irreversibles que los convierten en insustituibles, como el envejecimiento de los metales, la ruptura múltiple de las imprimaciones o la corrosión excesiva por perforación;
- g) su reparación requiere la sustitución de [...] la carrocería o el montaje del bastidor, lo que da lugar a la pérdida de la identidad original del vehículo;
- h) se ha depositado para su tratamiento en un punto de recogida autorizado o en una instalación de tratamiento autorizada o se le ha expedido un certificado de destrucción;
- i) ha sido declarado siniestro total técnico por una compañía de seguros a partir de una evaluación técnica realizada por un experto independiente del sector del automóvil;
- j) faltan medios para identificarlo, en particular el número de identificación del vehículo;

2. [...]

3. [...]

PARTE B

LISTA [...] DE CRITERIOS INDICATIVOS APLICABLES A LOS VEHÍCULOS AL FINAL DE SU VIDA ÚTIL

[...] Se evaluarán los criterios siguientes:

- (b) [...] se desconoce el propietario [...] del vehículo, o el vehículo está abandonado;
- (c) no se le ha realizado la inspección técnica de vehículos nacional requerida durante más de dos años a partir de la fecha en que se haya exigido por última vez, o no ha estado asegurado al menos durante dos años;
- (d) no ha estado adecuadamente protegido contra daños durante el almacenamiento, el transporte, la carga y la descarga; [...]

- (e) [...] ha sido declarado siniestro total económico por una compañía de seguros;
- (f) los costes de reparación necesarios para que el vehículo alcance una condición técnica suficiente para obtener un certificado de inspección técnica de conformidad con la Directiva 2014/45/UE y su valor real supere su valor de mercado calculado tras la reparación;
- (g) se ha sumergido en agua hasta un nivel inferior al salpicadero y ha dañado el motor o el sistema eléctrico;
- (h) una o varias de sus puertas no están unidas al vehículo;
- (i) su combustible o vapores de combustible se descargan, lo que supone un riesgo de incendio y explosión;
- (j) el gas se ha filtrado de su sistema de gas líquido, lo que supone un riesgo de incendio y explosión;
- (k) se han vertido líquidos de funcionamiento (combustible, líquido de frenos, líquido anticongelante, ácido de batería, solución electrolítica, líquido refrigerante), lo que supone un riesgo de contaminación del agua;
- (l) sus frenos y sus componentes de dirección están excesivamente desgastados; [...]
- (m) su reparación requiere la sustitución del motor o de la caja de cambios; o
- (n) ha sido desmontado.

PARTE C

CRITERIOS APLICABLES A LAS EXENCIONES DE LOS VEHÍCULOS AL FINAL DE SU VIDA ÚTIL

SECCIÓN 1

VEHÍCULOS DE INTERÉS CULTURAL ESPECIAL

1. Las autoridades competentes del Estado miembro de matriculación de un vehículo, o uno de sus organismos responsables de la autorización designados, podrán reconocer que un vehículo tiene un interés cultural especial cuando cumpla todos los criterios siguientes:

- (a) su valor o situación históricos o culturales únicos han sido documentados por el propietario del vehículo o por las autoridades competentes del Estado miembro en el que está matriculado, o bien se trata de un vehículo exclusivo modificado o fabricado a medida que ha sido homologado individualmente de conformidad con el Reglamento (UE) 2018/858 o el Derecho nacional;
- (b) se sabe quién es el propietario del vehículo y es posible identificarlo;
- (c) las piezas del vehículo pueden identificarse mediante un número de serie u otra identificación facilitada por el fabricante o asignada por la autoridad competente;
- (d) el vehículo puede identificarse mediante el número de identificación del vehículo (NIV), el número de serie u otra identificación facilitada por el fabricante o asignada por una autoridad competente.

A instancia del propietario del vehículo a efectos de exportación y antes de cualquier exportación, las autoridades competentes del Estado miembro de matriculación expedirán un certificado que reconozca a un vehículo un interés cultural especial cuando se cumplan los criterios antes mencionados.

2. El propietario del vehículo se asegurará de que:

- (a) el vehículo esté adecuadamente protegido contra daños durante el almacenamiento, el transporte, la carga y la descarga;
- (b) el vehículo se conserve y manipule de manera adecuada y respetuosa con el medio ambiente, de conformidad con el Derecho de la Unión o nacional.
- (c) el certificado que se menciona en el apartado 1 se facilite o se ponga a disposición de las autoridades aduaneras a instancia de estas.

3. La conformidad del vehículo con los criterios de los puntos 1 y 2 se verificará al menos cada cinco años o en caso de cambio de propiedad.

SECCIÓN 2

OTRAS EXENCIONES

1. Las autoridades competentes del Estado miembro de matriculación de un vehículo, o uno de sus organismos responsables de la autorización designados, podrán conceder una exención a un vehículo que, con arreglo a las partes A o B, se considere que está al final de su vida útil cuando el vehículo en cuestión se restaure, a petición del propietario del vehículo.

El propietario del vehículo presentará a las autoridades competentes un plan de restauración que especifique la capacidad técnica y financiera necesaria para reparar el vehículo hasta alcanzar una condición técnica suficiente para obtener un certificado de inspección técnica con arreglo a la Directiva 2014/45/UE. El plan de restauración será aprobado por un experto independiente del sector del automóvil.

Las autoridades competentes podrán conceder una exención si el vehículo puede restaurarse en el plazo de cinco años hasta alcanzar una condición técnica suficiente para superar la inspección técnica de vehículos de conformidad con la Directiva 2014/45/UE. Si las autoridades competentes consideran que el plan de restauración no aporta suficiente información para demostrar que el vehículo puede restaurarse hasta alcanzar la condición requerida, podrán solicitar al propietario del vehículo que revise el plan de restauración.

2. El propietario del vehículo se asegurará de que:
 - (a) el vehículo esté adecuadamente protegido contra daños durante el almacenamiento, el transporte, la carga y la descarga;
 - (b) el vehículo se conserve y manipule de manera adecuada y respetuosa con el medio ambiente, de conformidad con el Derecho de la Unión o nacional.
3. Si, en el plazo de cinco años a partir de la presentación del plan de restauración, el propietario del vehículo no le facilita un certificado de inspección técnica de vehículos de conformidad con la Directiva 2014/45/UE, la autoridad competente declarará que el vehículo está al final de su vida útil y solicitará a su propietario que lo deposite sin demora indebida en una instalación de tratamiento o en un punto de recogida autorizados. Las autoridades competentes podrán ampliar el período de restauración por períodos sucesivos de cinco años. Cada ampliación se basará en un plan de restauración actualizado que deberá aprobar un experto independiente del sector del automóvil.
4. Los costes de la restauración y las evaluaciones realizadas por los expertos independientes del sector del automóvil correrán a cargo del propietario del vehículo.

ANEXO II

CÁLCULO DE LOS COEFICIENTES DE APTITUD PARA LA REUTILIZACIÓN, PARA EL RECICLADO Y PARA LA VALORIZACIÓN

A efectos del presente anexo, «vehículo de referencia» significa la versión de un tipo de vehículo que la autoridad de homologación, previa consulta al fabricante y de conformidad con los criterios establecidos en la parte A del anexo I, haya determinado que es la más problemática por lo que respecta a la aptitud para la reutilización, el reciclado y la valorización.

PARTE A

1. Se especificarán los materiales presentes en el vehículo y sus respectivos porcentajes y ubicaciones, junto con toda la información pertinente necesaria para calcular correctamente los coeficientes de aptitud para el reciclado y de aptitud para la valorización.
2. 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.
3. Para la selección de los vehículos de referencia, deberán tenerse en cuenta los criterios siguientes:
 - (a) el tipo de carrocería;
 - (b) los niveles de acabado disponibles;
 - (c) las opciones de equipamiento disponibles que se puedan instalar bajo la responsabilidad del fabricante.

4. En caso de que ni el organismo competente en materia de homologación de tipos ni el fabricante consigan identificar la versión más problemática de un determinado tipo de vehículo, en términos de aptitud para la reutilización, para el reciclado y para la valorización, se seleccionará un vehículo de referencia dentro:
 - (a) de cada «tipo de carrocería», con arreglo a la definición que figura en la parte C, punto 2, del anexo I del Reglamento (UE) 2018/858, 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 el control de los materiales y masas de los componentes, el fabricante deberá facilitar los vehículos y los componentes que considere necesarios el organismo de homologación de tipo.

PARTE B

1. Para que puedan contabilizarse como reutilizables, los componentes o piezas deberán poder extraerse de manera fácil y no destructiva.
2. La masa total de piezas, componentes y materiales reutilizables se considerará reutilizable, reciclable y valorizable al 100 %.
3. Las piezas y componentes enumerados en la parte B, puntos 1 y 2, del anexo VII se considerarán reutilizables en un 0 % y 100 % reciclables y valorizables. Las piezas y componentes enumerados en la parte E del anexo VII se considerarán reutilizables en un 0 % y 100 % reciclables y valorizables. La metodología garantizará que, en caso que la modificación del anexo VII conlleve la ampliación de la lista de piezas y componentes enumerados en la parte E de dicho anexo, estas piezas y componentes recientemente añadidos se considerarán reutilizables al 0 % y reciclables y valorizables al 100 %.
4. El cálculo de los coeficientes de aptitud para la reutilización, para el reciclado y para la valorización deberá ser coherente con la estrategia de circularidad, reflejando los avances tecnológicos en las tecnologías de tratamiento al final de su vida útil.

ANEXO III

CONDICIONES Y VALORES MÁXIMOS DE CONCENTRACIÓN PARA LA PRESENCIA DE PLOMO, MERCURIO, CADMIO Y CROMO HEXAVALENTE EN MATERIALES, PIEZAS Y COMPONENTES

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

Las piezas de recambio comercializadas después del 1 de julio de 2003 y que se utilicen en vehículos que hayan salido al mercado antes del 1 de julio de 2003, con excepción de los contrapesos de equilibrado de ruedas, las escobillas de carbón para motores eléctricos y los forros de freno, quedan exentas de lo establecido en el artículo 5, apartado 2, del presente Reglamento.

Materiales, piezas y componentes homogéneos	Alcance y fecha de vencimiento de la exención	Se etiquetarán o identificarán con arreglo al artículo 5, apartado 4, letra d)
<i>Plomo como elemento de aleación</i>		
1. a) Acero para fines de mecanizado y componentes de acero galvanizado en caliente por procedimiento discontinuo que contengan hasta un 0,35 % de su peso en plomo		
1. b) Chapas de acero galvanizado en continuo que contengan hasta un 0,35 % de su peso en plomo	Vehículos con homologación de tipo previa al 1 de enero de 2016 y piezas de recambio para esos vehículos	

Materiales, piezas y componentes homogéneos	Alcance y fecha de vencimiento de la exención	Se etiquetarán o identificarán con arreglo al artículo 5, apartado 4, letra d)
2. a) Aluminio para fines de mecanizado con un contenido en plomo de hasta el 2 % en peso	Piezas de recambio para vehículos introducidos en el mercado antes del 1 de julio de 2005	
2. b) Aluminio con un contenido en plomo de hasta el 1,5 % en peso	Piezas de recambio para vehículos introducidos en el mercado antes del 1 de julio de 2008	
2. c) i) Aleaciones de aluminio para fines de mecanizado con un contenido en plomo de hasta el 0,4 % en peso	Vehículos con homologación de tipo previa al 1 de enero de 2028 y piezas de recambio para esos vehículos	
2. c) ii) Aleaciones de aluminio no incluidas en el punto 2.c).i) con un contenido en plomo de hasta el 0,4 % en peso (2)	<u>Vehículos con homologación de tipo previa al 1 de enero de 2027 y piezas de recambio para esos vehículos</u> [...]	

Materiales, piezas y componentes homogéneos	Alcance y fecha de vencimiento de la exención	Se etiquetarán o identificarán con arreglo al artículo 5, apartado 4, letra d)
<u>2. c) iii) Plomo en aleaciones de aluminio fundidas que contengan hasta un 0,3 % de su peso en plomo, siempre que el plomo proceda del reciclado de chatarra de aluminio con plomo</u>	<u>Vehículos con homologación de tipo después del 31 de diciembre de 2026 y piezas de recambio para esos vehículos</u>	
3. Aleaciones de cobre que contengan hasta un 4 % de su peso en plomo	[.../1)	
4. a) Conchas de cojinetes y casquillos	Piezas de recambio para vehículos introducidos en el mercado antes del 1 de julio de 2008	
4. b) Conchas de cojinetes y casquillos para motores, transmisiones y compresores de aire acondicionado	Piezas de recambio para vehículos introducidos en el mercado antes del 1 de julio de 2011	
<i>Plomo y compuestos de plomo en los componentes</i>		
[...]	[...]	[...]
[...][...][...]	[...]	[...]
[...]	[...]	[...]

Materiales, piezas y componentes homogéneos	Alcance y fecha de vencimiento de la exención	Se etiquetarán o identificarán con arreglo al artículo 5, apartado 4, letra d)
6. Amortiguadores de vibraciones	Vehículos con homologación de tipo previa al 1 de enero de 2016 y piezas de recambio para esos vehículos	X
7. a) Agentes de vulcanización y estabilizadores para elastómeros en tubos de freno, tubos de combustible, tubos de ventilación, piezas de elastómero/metal para aplicaciones de chasis, y bastidores de motor	Piezas de recambio para vehículos introducidos en el mercado antes del 1 de julio de 2005	
7. b) Agentes de vulcanización y estabilizadores para elastómeros en tubos de freno, tubos de combustible, tubos de ventilación, piezas de elastómero/metal para aplicaciones de chasis, y bastidores de motor que contengan hasta el 0,5 % de su peso en plomo	Piezas de recambio para vehículos introducidos en el mercado antes del 1 de julio de 2006	
7. c) Aglutinantes para elastómeros en aplicaciones del sistema de propulsión que contengan hasta un 0,5 % de su peso en plomo	Piezas de recambio para vehículos introducidos en el mercado antes del 1 de julio de 2009	
<u>Plomo en soldaduras o revestimientos de aplicaciones eléctricas y electrónicas especificado en las entradas secundarias siguientes</u>		

Materiales, piezas y componentes homogéneos	Alcance y fecha de vencimiento de la exención	Se etiquetarán o identificarán con arreglo al artículo 5, apartado 4, letra d)
8. a) Plomo en soldaduras para fijar componentes eléctricos y electrónicos a paneles de circuitos electrónicos y plomo en acabados sobre terminaciones de componentes distintos de los condensadores electrolíticos de aluminio, sobre clavijas de componentes y sobre paneles de circuitos electrónicos	Vehículos con homologación de tipo previa al 1 de enero de 2016 y piezas de recambio para esos vehículos	X[.../3)
8. b) Plomo en soldaduras en aplicaciones eléctricas distintas de soldaduras sobre paneles de circuitos electrónicos o sobre vidrio	Vehículos con homologación de tipo previa al 1 de enero de 2011 y piezas de recambio para esos vehículos	X[.../3)
8. c) Plomo en acabados sobre terminales de condensadores electrolíticos de aluminio	Vehículos con homologación de tipo previa al 1 de enero de 2013 y piezas de recambio para esos vehículos	X[.../3)
8. d) Plomo utilizado en soldaduras sobre vidrio en sensores de flujo de masa de aire	Vehículos con homologación de tipo previa al 1 de enero de 2015 y piezas de recambio de esos vehículos	X[.../3)
8. e) Plomo en pastas de soldadura de alta temperatura de fusión (es decir, aleaciones de plomo que contengan en peso un 85 % de plomo o más)	1)	X[.../3)

Materiales, piezas y componentes homogéneos	Alcance y fecha de vencimiento de la exención	Se etiquetarán o identificarán con arreglo al artículo 5, apartado 4, letra d)
8. f) i) Plomo en sistemas de conectores de clavijas elásticas («compliant pin connector»)	Vehículos con homologación de tipo previa al 1 de enero de 2017 y piezas de recambio para esos vehículos	X[.../3)
8. f) ii) Plomo en sistemas de conectores de clavijas elásticas («compliant pin connector»), con excepción de la zona de unión de los conectores del cableado de vehículos	Vehículos con homologación de tipo previa al 1 de enero de 2024 y piezas de recambio para esos vehículos	X[.../3)
8. g) i) Plomo en pastas de soldadura diseñadas para crear una conexión eléctrica viable entre la pastilla semiconductora y el portador en paquetes de circuito integrado del tipo «flip-chip»	Vehículos con homologación de tipo previa al 1 de octubre de 2022 y piezas de recambio para esos vehículos	X[.../3)

Materiales, piezas y componentes homogéneos	Alcance y fecha de vencimiento de la exención	Se etiquetarán o identificarán con arreglo al artículo 5, apartado 4, letra d)
8. g) ii) Plomo en soldaduras diseñadas para crear una conexión eléctrica viable entre la pastilla semiconductor y el portador en paquetes de circuito integrado del tipo «flip-chip», siempre que la conexión eléctrica consista en alguno de elementos siguientes: 1) un nodo tecnológico semiconductor de 90 nm o más; 2) una pastilla única de 300 mm² o mayor en cualquier nodo tecnológico semiconductor; 3) paquetes de pastillas apiladas con pastilla de 300 mm² o mayor, o interponedores de silicio de 300 mm² o mayores.	[...] Vehículos con homologación de tipo [...] previa al 1 [...] de <u>enero de 2030</u> y piezas de recambio para esos vehículos	X/[...]/3)
8. h) Plomo en soldaduras para fijar placas difusoras al disipador de calor en conjuntos de semiconductores de potencia con un chip de 1 cm² de superficie de proyección mínima y con una densidad de corriente nominal de al menos 1 A/mm² de superficie del chip de silicio	Vehículos con homologación de tipo previa al 1 de enero de 2016 y piezas de recambio para esos vehículos	X/[...]/3)
8. i) Plomo en soldaduras en aplicaciones de revestimientos eléctricos sobre vidrio, excepto en el caso de soldaduras en cristales de vidrio laminado	Vehículos con homologación de tipo previa al 1 de enero de 2016 y piezas de recambio para esos vehículos	X/[...]/3)

Materiales, piezas y componentes homogéneos	Alcance y fecha de vencimiento de la exención	Se etiquetarán o identificarán con arreglo al artículo 5, apartado 4, letra d)
8. j) Plomo en soldaduras de cristales de vidrio laminado	Vehículos con homologación de tipo previa al 1 de enero de 2020 y piezas de recambio para esos vehículos	X[.../3)
8. k) Soldaduras de aplicaciones de calefacción con una corriente de calefacción de 0,5 A o más por cada conexión soldada a un cristal de vidrio laminado con un grosor de pared no superior a 2,1 mm. Esta exención no se aplica a las soldaduras en contactos insertados en el polímero intermedio.	Vehículos con homologación de tipo previa al 1 de enero de 2024 y piezas de recambio para esos vehículos	X[.../3)
9. Asientos de válvula	Piezas de recambio para tipos de motor desarrollados antes del 1 de julio de 2003	

Materiales, piezas y componentes homogéneos	Alcance y fecha de vencimiento de la exención	Se etiquetarán o identificarán con arreglo al artículo 5, apartado 4, letra d)
10. a) Componentes eléctricos y electrónicos que contengan plomo en vidrio o cerámica, en compuestos con matriz de vidrio o cerámica, en materiales vitrocerámicos o en compuestos con matriz vitrocerámica. Esta exención no se aplica al uso de plomo en: (i) vidrio de bombillas y bujías de encendido, (ii) materiales cerámicos dieléctricos de los componentes indicados en los puntos 10.b), 10.c) y 10.d).		X([.../ 4) (componentes que no sean los piezoeléctricos incluidos en el motor)
10. b) Plomo en materiales cerámicos dieléctricos a base de PZT de condensadores que forman parte de circuitos integrados o semiconductores discretos		
10. c) Plomo en materiales cerámicos dieléctricos de condensadores con una tensión nominal inferior a 125 V CA o 250 V CC	Vehículos con homologación de tipo previa al 1 de enero de 2016 y piezas de recambio para esos vehículos	
10. d) Plomo en los materiales cerámicos dieléctricos de condensadores que compensan las diferencias relacionadas con la temperatura de los sensores de sistemas de sonar de ultrasonidos	Vehículos con homologación de tipo previa al 1 de enero de 2017 y piezas de recambio para esos vehículos	

Materiales, piezas y componentes homogéneos	Alcance y fecha de vencimiento de la exención	Se etiquetarán o identificarán con arreglo al artículo 5, apartado 4, letra d)
11. Iniciadores pirotécnicos	Vehículos con homologación de tipo previa al 1 de julio de 2006 y piezas de recambio para esos vehículos	
12. Materiales termoeléctricos que contienen plomo en aplicaciones eléctricas para automóviles que permiten reducir las emisiones de CO ₂ por recuperación del calor del escape	Vehículos con homologación de tipo previa al 1 de enero de 2019 y piezas de recambio para esos vehículos	X
<i>Cromo hexavalente</i>		
13. a) Revestimientos antioxidantes	Piezas de recambio para vehículos introducidos en el mercado antes del 1 de julio de 2007	
13. b) Revestimientos antioxidantes para los pernos y tuercas que se utilizan en el ensamblaje de chasis	Piezas de recambio para vehículos introducidos en el mercado antes del 1 de julio de 2008	

Materiales, piezas y componentes homogéneos	Alcance y fecha de vencimiento de la exención	Se etiquetarán o identificarán con arreglo al artículo 5, apartado 4, letra d)
14. Cromo hexavalente como protección anticorrosiva para los sistemas de refrigeración de acero al carbono en refrigeradores de absorción, hasta un máximo del 0,75 % en peso en la solución refrigerante: (a) diseñados para funcionar total o parcialmente con calefactores eléctricos de una potencia eléctrica media utilizada <75 W en condiciones de funcionamiento constante; (b) diseñados para funcionar total o parcialmente con calefactores eléctricos de una potencia eléctrica media utilizada ≥ 75 W en condiciones de funcionamiento constante; (c) diseñados para funcionar totalmente con calefactores no eléctricos.	En el caso de a): Vehículos con homologación de tipo previa al 1 de enero de 2020 y piezas de recambio para esos vehículos En el caso de b): Vehículos con homologación de tipo previa al 1 de enero de 2026 y piezas de recambio para esos vehículos	X
<i>Mercurio</i>		
15. a) Lámparas de descarga para faros	Vehículos con homologación de tipo previa al 1 de julio de 2012 y piezas de recambio para esos vehículos	X
15. b) Tubos fluorescentes usados en indicadores del salpicadero	Vehículos con homologación de tipo previa al 1 de julio de 2012 y piezas de recambio para esos vehículos	X

Materiales, piezas y componentes homogéneos	Alcance y fecha de vencimiento de la exención	Se etiquetarán o identificarán con arreglo al artículo 5, apartado 4, letra d)
[...]		
[...]	[...]	

Notas del cuadro:

1. Esta exención se revisará en 2030 con arreglo al artículo 54, apartado 2.
2. Se aplica a las aleaciones de aluminio en las que el plomo no se haya introducido de forma deliberada pero esté presente porque se ha utilizado aluminio reciclado.

3.[...]

4.[...]

[...]/3. Desmontaje obligatorio si, en correlación con el punto 10.a), se supera un umbral medio de 60 gramos por vehículo. A efectos de la presente nota, no se tendrán en cuenta los dispositivos electrónicos no instalados por el fabricante en la cadena de producción.

[...]/4. Desmontaje obligatorio si, en correlación con los puntos 8.a) a 8.k), se supera un umbral medio de 60 gramos por vehículo. A efectos de la presente nota, no se tendrán en cuenta los dispositivos electrónicos no instalados por el fabricante en la cadena de producción.

ANEXO IV

ESTRATEGIA DE CIRCULARIDAD

PARTE A

ELEMENTOS DE LA ESTRATEGIA DE CIRCULARIDAD

1. Una descripción no técnica de las medidas previstas para garantizar que los vehículos pertenecientes a la categoría de vehículo sigan cumpliendo los requisitos legales a que se refieren los artículos 4 a 7 durante toda su producción.
2. Una descripción no técnica de los procedimientos aplicados por el fabricante para:
 - a. recoger los datos pertinentes a través de la totalidad de la cadena de suministro;
 - b. comprobar y verificar la información recibida de los proveedores;
 - c. reaccionar adecuadamente cuando los datos recibidos de los proveedores indiquen que no se han respetado los requisitos establecidos en los artículos 4, 5 o 6.
3. Información sobre las hipótesis existentes sobre las tecnologías de tratamiento al final de la vida útil del vehículo, el desmantelamiento y la reutilización de piezas y componentes, los avances tecnológicos pertinentes en tecnologías de tratamiento al final de la vida útil de un vehículo y la inversión en capacidad en dichas tecnologías, a partir de la presentación de la solicitud de homologación de tipo, que el fabricante utilizó para calcular la aptitud para la reutilización, para el reciclado y para la valorización de conformidad con el artículo 4 del tipo de vehículo.
4. Información sobre el porcentaje de contenido reciclado en los vehículos a que se refieren los artículos 6 y 10.
5. Una lista de las medidas que el fabricante se compromete a llevar a cabo para garantizar que el tratamiento de los vehículos al final de su vida útil de [...] la categoría en cuestión se lleva a cabo de conformidad con el presente Reglamento, prestando especial atención a:
 - (a) las medidas destinadas a facilitar la retirada de las piezas indicadas en el anexo VII, parte C;
 - (b) las medidas que contribuyan al desarrollo de tecnologías de reciclado de materiales utilizados en vehículos para los que dichas tecnologías no estén ampliamente disponibles a escala comercial en el momento de la presentación de la solicitud de homologación de tipo;

- (c) el seguimiento de cómo se reutilizan, reciclan y valorizan en la práctica las piezas, componentes y materiales contenidos en los vehículos pertenecientes a la [...] categoría de vehículo;
 - (d) las medidas para abordar los retos que plantea el uso de materiales y técnicas que dificultan el desmontaje fácil o hacen que el reciclado sea muy difícil, por ejemplo, adhesivos o materiales reforzados con fibra;
 - (e) las medidas para promover la reutilización de piezas y componentes.
6. Una descripción de la naturaleza y la forma de las medidas mencionadas en el punto 5, por ejemplo, inversiones en investigación y desarrollo, inversiones en el desarrollo de tecnologías o infraestructuras de reciclado, y cómo ha estado cooperando con los operadores de gestión de residuos que participan en la reutilización, el reciclado y la valorización de vehículos y la retirada de sus piezas.
 7. Una descripción de la manera en que se evaluará la eficacia de las acciones mencionadas en el punto 6.

Antes de que los artículos 4 a 7 sean aplicables, la estrategia de circularidad explicará cómo el fabricante cumple los requisitos de circularidad establecidos en la Directiva 2005/64/CE, verificados durante el proceso de homologación de tipo, en particular el artículo 5 de dicha Directiva, y los requisitos establecidos en la Directiva 2000/53/CE, en particular el artículo 4, apartado 2, de dicha Directiva.

PARTE B

SEGUIMIENTO Y ACTUALIZACIÓN DE LA ESTRATEGIA DE CIRCULARIDAD

1. Los fabricantes facilitarán una actualización de la estrategia de circularidad al menos cada cinco años.
2. La estrategia de circularidad actualizada incluirá lo siguiente:
 - (a) una descripción de cómo se han llevado a cabo las medidas a que se refiere el punto 6 de la parte A y, en caso de que no se hayan llevado a cabo una o varias de las acciones indicadas en la estrategia, una explicación de las razones de ello;
 - (b) una evaluación de la eficacia de las medidas a que se refiere el punto 6 de la parte A;
 - (c) una descripción de cómo se han tenido o se tendrán en cuenta las medidas a que se refiere el punto 6 de la parte A en el diseño de nuevos tipos de vehículos.

3. En caso de cambios significativos en el diseño y la producción del tipo de vehículo, la estrategia de circularidad actualizada se centrará especialmente en lo siguiente:
- (a) cambios en el uso de piezas y componentes en vehículos nuevos que sean fáciles de desmontar para su reutilización o para un reciclado de alta calidad;
 - (b) cambios en el uso de materiales en vehículos nuevos que sean fáciles de reciclar;
 - (c) la adopción de características de diseño para abordar los retos que plantea el uso de materiales y técnicas que dificultan la retirada fácil o hacen que el reciclado sea muy difícil, por ejemplo, adhesivos, plásticos compuestos o materiales reforzados con fibra;
 - (d) cambios en el uso de materiales reciclados en vehículos nuevos, piezas y componentes remanufacturados o reacondicionados en vehículos y en la compatibilidad de piezas y componentes de otros tipos de vehículos; así como
 - (e) cambios en el uso de las sustancias a que se refiere el artículo 5 en vehículos nuevos.

ANEXO V

REQUISITOS DE INFORMACIÓN SOBRE RETIRADA Y SUSTITUCIÓN

1. Baterías para vehículos eléctricos y baterías para medios de transporte ligeros incorporadas al vehículo:
 - (a) número;
 - (b) ubicación;
 - (c) peso;
 - (d) tipo de composición química de las baterías;
 - (e) instrucciones para la descarga segura de la batería;
 - (f) instrucciones técnicas sobre retirada y sustitución, incluida la secuencia de todos los pasos y tipos de unión, fijación y técnicas de sellado;
 - (g) herramientas o tecnologías necesarias para el acceso, la retirada y la sustitución de las baterías para vehículos eléctricos.
2. Motores de accionamiento eléctrico incorporados al vehículo:
 - (a) número;
 - (b) ubicación;
 - (c) peso;
 - (d) tipos de imanes permanentes presentes en los motores de accionamiento eléctrico, si pertenecen a los tipos siguientes:
 - i) hierro-neodimio-boro;
 - ii) samario-cobalto;
 - iii) aluminio-níquel-cobalto;
 - iv) ferrita;
 - (e) instrucciones técnicas sobre retirada y sustitución, incluida la secuencia de todos los pasos y tipos de unión, fijación y técnicas de sellado;

- (f) herramientas o tecnologías necesarias para el acceso, la retirada y la sustitución de los motores de accionamiento eléctrico.
3. Componentes, piezas y materiales enumerados en la parte B del anexo VII:
- (a) presencia en un vehículo de las sustancias enumeradas en el artículo 5, apartado 2, que deben etiquetarse con arreglo al anexo III;
 - (b) número;
 - (c) ubicación;
 - (d) peso;
 - (e) instrucciones técnicas sobre la retirada, incluida la secuencia de todos los pasos;
 - (f) disponibilidad de las mejores técnicas de tratamiento.
4. Componentes, piezas y materiales enumerados en la parte C del anexo VII:
- (a) número;
 - (b) ubicación;
 - (c) instrucciones técnicas sobre la retirada y la sustitución, incluida la secuencia de todos los pasos.
5. Componentes y piezas codificados digitalmente en un vehículo:
- (a) número;
 - (b) localización;
 - (c) instrucciones técnicas sobre el acceso, la retirada y la sustitución, incluidos los códigos y los programas informáticos necesarios para activar piezas de recambio y componentes para que funcionen en otro vehículo;
 - (d) descripción de la funcionalidad, intercambiabilidad y compatibilidad con piezas y componentes específicos de otras marcas y modelos;
 - (e) punto de contacto del fabricante para asistencia técnica.

ANEXO VI

REQUISITOS DE ETIQUETADO

1. Piezas, componentes y materiales de plástico de los vehículos con un peso superior a 100 gramos:
 - (a) ISO 1043-1 Plásticos - Símbolos y abreviaturas. Parte 1: Polímeros de base y sus características especiales;
 - (b) ISO 1043-2 Plásticos - Símbolos y abreviaturas. Parte 2: Cargas y material de refuerzo;
 - (c) ISO 11469 Plásticos - Identificación genérica y marcado de productos plásticos.
2. Piezas, componentes y materiales de elastómero de los vehículos con un peso superior a 200 gramos, excepto neumáticos: ISO 1629 Caucho y látex - Nomenclatura.
3. Los símbolos < o > utilizados en las normas ISO podrán sustituirse por paréntesis.

La información de la etiqueta de [...] las piezas y los componentes de vehículos que contengan materiales magnéticos permanentes cumplirá lo establecido en el artículo 28 del Reglamento (UE) 2024/1252.

ANEXO VII

REQUISITOS DE TRATAMIENTO

PARTE A

REQUISITOS MÍNIMOS PARA LOS EMPLAZAMIENTOS DE ALMACENAMIENTO Y LOS CENTROS DE TRATAMIENTO

1. Los emplazamientos de almacenamiento, incluidos los emplazamientos de almacenamiento situados en los puntos de recogida, para el almacenamiento de vehículos al final de su vida útil, antes de su tratamiento, y de sus componentes, piezas y materiales, deberán:
 - (a) tener superficies impermeables con instalaciones de recogida de derrames, decantadores y limpiadores-desengrasadores;
 - (b) contar con equipos para el tratamiento de aguas, incluidas las aguas de lluvia, conforme a los requisitos sanitarios y medioambientales;
 - (c) disponer de un espacio apropiado para almacenar vehículos al final de su vida útil y solamente apilar vehículos al final de su vida útil descontaminados, hasta una altura adecuada excepto cuando se utilicen estantes;
 - (d) retirar inmediatamente los fluidos y líquidos vertidos por los vehículos al final de su vida útil y recoger con material absorbente los fluidos y líquidos vertidos.
2. El almacenamiento se organizará de forma que se eviten daños a:
 - (a) componentes y piezas que contengan los líquidos y fluidos enumerados en los puntos 1 y 2 de la parte B del presente anexo VII;
 - (b) componentes, piezas y materiales enumerados en la parte C del anexo VII.
3. Los lugares en los que se traten los vehículos al final de su vida útil y sus componentes, piezas y materiales tendrán:
 - (a) zonas adecuadas dotadas de superficies impermeables, con instalaciones para la recogida de derrames, decantadores y limpiadores-desengrasadores;
 - (b) almacenamiento adecuado de piezas, componentes y materiales que se hayan retirado del vehículo al final de su vida útil, incluido el almacenamiento impermeable de piezas, componentes y materiales contaminados por aceite;

- (c) contenedores adecuados para el depósito de baterías (con neutralización del electrolito *in situ* o en otro lugar), filtros y condensadores que contengan policlorobifenilos (PCB) o policloroterfenilos (PCT);
 - (d) depósitos adecuados separados para el almacenamiento por separado de los líquidos de los vehículos al final de su vida útil: [...] combustibles, aceites (aceite de motor, aceite de la caja de cambios, aceite de dirección asistida, aceite de la transmisión, aceite hidráulico), filtros de aceite, líquidos de enfriamiento, anticongelante, líquidos de frenos, [...] refrigerantes, fluido de escape diésel y cualquier otro fluido o gas que contengan los vehículos al final de su vida útil;
 - (e) equipos para el tratamiento de aguas, incluidas las aguas de lluvia, conforme a la reglamentación sanitaria y medioambiental;
 - (f) almacenamiento adecuado para neumáticos usados, teniendo en cuenta la necesidad de prevenir los riesgos de incendio y los riesgos derivados de un amontonamiento excesivo.
4. Las instalaciones de tratamiento autorizadas para el tratamiento de vehículos eléctricos deberán cumplir los requisitos establecidos en el anexo XII del Reglamento (UE) 2023/1542 [...]. Las instalaciones de tratamiento autorizadas que acepten vehículos eléctricos cuya batería para vehículos eléctricos se sospeche que está dañada examinarán dichas baterías en un plazo de veinticuatro horas tras la recepción del vehículo. Tales vehículos y baterías se almacenarán independientemente en una zona de cuarentena de conformidad con lo dispuesto en el apartado 1. La zona de cuarentena estará equipada con las instalaciones adecuadas para evitar, detectar y contener los incendios de baterías para vehículos eléctricos, de modo que estos no se propaguen a otras zonas, otros vehículos eléctricos u otras baterías.

PARTE B

REQUISITOS MÍNIMOS PARA LA DESCONTAMINACIÓN

1. Se retirarán del vehículo al final de su vida útil los siguientes fluidos y líquidos, a menos que sean necesarios para la reutilización de las piezas en cuestión:
- (a) combustible;
 - (b) aceite para motor;
 - (c) aceite de la transmisión;
 - (d) aceite de la caja de cambios;

d bis) aceite de dirección asistida;

- (e) aceite hidráulico;
- (f) líquido refrigerante;
- (g) anticongelante;
- (h) líquidos de frenos;
- (i) [...] refrigerantes; [...]

i bis) fluido de escape diésel; así como

- (j) cualquier otro fluido o gas contenido en el vehículo al final de su vida útil.

Tras la retirada de los fluidos y líquidos, se colocarán tapones para evitar el vertido de restos. Los contenedores de recogida deberán etiquetarse para indicar el tipo de líquido que contienen y que se almacenan por separado unos de otros en un lugar seguro, conforme a lo dispuesto en la parte A del presente anexo, a fin de evitar derrames accidentales, fugas o accesos no autorizados al mismo.

1 bis. Los siguientes componentes, piezas y materiales se neutralizarán:

- a) sistema eCall;
- b) piezas pirotécnicas de airbags;
- c) piezas pirotécnicas de cinturones;
- d) cualquier otra pieza pirotécnica.

2. Los siguientes componentes, piezas y materiales se retirarán de los vehículos al final de su vida útil:

- (a) se neutralizarán los airbags, los depósitos de gas licuado de petróleo (GLP), los depósitos de gas natural comprimido (GNC), los depósitos de hidrógeno y cualesquiera otras piezas y componentes potencialmente explosivos;
- a1) filtros de aceite;
- (b) [...] los refrigerantes se tratarán de conformidad con lo dispuesto en el Reglamento (UE) n.º [...] 2024/573;
- (c) los componentes identificados como que contienen mercurio se separarán durante el tratamiento en un flujo identificable, que se inmovilizará y eliminará de forma segura de conformidad con el artículo 17 de la Directiva 2008/98/CE;
- (d) los materiales que contengan sustancias contempladas en el artículo 5, apartado 2, que deban etiquetarse con arreglo a lo establecido en el anexo III, se separarán durante el tratamiento en un flujo identificable, que se inmovilizará y eliminará de forma segura de conformidad con el artículo 17 de la Directiva 2008/98/CE.

Todas las piezas, componentes y materiales recogidos durante la descontaminación se almacenarán en contenedores designados. Los contenedores de recogida deberán etiquetarse para indicar los componentes, piezas y materiales que contienen y que se almacenan en un lugar seguro, de conformidad con la parte A, a fin de evitar derrames accidentales, fugas o accesos no autorizados al mismo.

3. Se registrará la siguiente información sobre la descontaminación de los vehículos al final de su vida útil:
- (a) [...] número total de vehículos al final de su vida útil tratados;
 - (b) [...] peso medio de los vehículos al final de su vida útil antes y después de la descontaminación y la retirada de residuos;
 - (c) cantidad total [...] de cada tipo de [...] fluidos, piezas, componentes o materiales descontaminados [...];
 - (d) nombre y datos de contacto del transportador de residuos, en su caso;
 - (e) nombre, datos de contacto y porcentaje alcanzado de reutilización, valorización, reciclado, valorización energética, incineración o eliminación del centro de [...] tratamiento final en lo que respecta a [...] los fluidos, las piezas, los componentes o los materiales recogidos durante el proceso de descontaminación.

PARTE C

RETIRADA OBLIGATORIA DE PIEZAS Y COMPONENTES DE LOS VEHÍCULOS AL FINAL DE SU VIDA ÚTIL

	<u>Exención en virtud del artículo 30, apartado 2, cuando se reúnan las condiciones establecidas en la parte G del anexo VII</u>
1.a) <u>Baterías para vehículos eléctricos, tal como se definen en el artículo 3, punto 14, del Reglamento (UE) 2023/1542, incluidos sus sistemas de gestión de la batería, los cargadores a bordo [...] y las carcasas o cajas, si están presentes.</u>	
1.b) <u>Baterías para medios de transporte ligeros, tal como se definen en el artículo 3, punto 11, del Reglamento (UE) 2023/1542, incluidos sus sistemas de gestión de la batería, los cargadores a bordo para vehículos eléctricos y las carcasas o cajas, si están presentes.</u>	
[...]/2. <u>Baterías para arranque, encendido o alumbrado, tal como se definen en el artículo 3, punto 12, del Reglamento (UE) 2023/1542 [...].</u>	
2 bis. <u>Pilas o baterías portátiles, tal como se definen en el artículo 3, punto 9, del Reglamento (UE) 2023/1542.</u>	
[...]/3. <u>Motores de accionamiento eléctrico, incluidas sus carcasas, generadores, alternadores y motores de ventiladores de refrigeración, si están presentes[...] [...].</u>	
4. <u>Bloques motores [...].</u>	X
5. <u>Convertidores catalíticos.</u>	
6. <u>Cajas de cambio, incluidas las unidades de control.</u>	X <u>En caso de exención, el punto 20 se aplicará a la unidad de control</u>
7. <u>Al menos el 70 % del vidrio de parabrisas y ventanas traseras y laterales de vidrio, incluidas las instalaciones de vidrio en el techo.</u>	
8. [...] <u>Llantas.</u>	
9. <u>Neumáticos.</u>	
10.[...].	

11. Piezas directamente accesibles del sistema de infoentretenimiento, incluida las unidades de control y los sensores de sonido, navegación, radar o lidar, si están presentes, y los controladores multimedia, entre ellos las pantallas de más de 100 centímetros cuadrados de superficie.	
12. Faros <u>delanteros y traseros</u> , incluidos sus accionadores.	
13. Haces de cables <u>principales</u> , <u>incluidos, si están presentes, los cables de carga internos y externos</u> .	X
14. <u>Sistema de gestión de colisiones</u> , incluidas las cubiertas de los parachoques [...], <u>las vigas y las cajas de colisión</u> .	X
[...] <u>Depósitos de combustible de plástico</u> .	
16. Intercambiadores de calor.	
[...]	
[...]	
19. <u>Piezas de plástico reforzado con fibra de carbono</u> .	
[...]/20. Componentes eléctricos y electrónicos: (a) <u>inversores y convertidores CC-CC con una tensión eléctrica [...] de al menos 24 V o un peso superior a 1 kg de [...] vehículos eléctricos</u> ; (b) <u>placas de circuitos impresos con [...] un contenido de metales preciosos particularmente alto</u> ; (c) <u>paneles fotovoltaicos con una superficie [...] superior a 0,2 [...] metros cuadrados</u> ; (d) <u>módulos de control y cámaras de válvulas para la transmisión automática [...]</u> ; (e) <u>sensores de oxígeno, radar y lidar, si están presentes</u> .	X
21. <u>Sistema eCall</u> .	
22. <u>Pilas de combustible</u> .	

PARTE D

REUTILIZACIÓN, REMANUFACTURACIÓN Y REACONDICIONAMIENTO DE PIEZAS Y COMPONENTES

1. Evaluación técnica de las piezas y componentes retirados:
 - (a) Para reutilización:
 - i) la pieza o componente es funcional;
 - ii) es apto para ser utilizado, de manera sencilla, para su finalidad principal para la que fue concebido.
 - (b) Para la remanufacturación o reacondicionamiento:
 - i) la pieza o componente está completo;
 - ii) una evaluación de los daños, la funcionalidad o el rendimiento reducidos y las reparaciones necesarias para restaurar la pieza o componente a un estado en el que sea apto para ser utilizado;
 - iii) no hay corrosión fuerte.
2. Información mínima que debe figurar en el etiquetado de las piezas y componentes:
 - (a) nombre del componente o pieza;
 - (b) referencia al número de identificación del vehículo (NIV) del vehículo del que se ha retirado el componente o pieza; así como
 - (c) nombre, dirección postal, con indicación de un punto de contacto único y dirección de correo electrónico, una dirección web, si procede, que identifique [...] a la instalación de tratamiento autorizada que retiró la pieza o componente.

PARTE E

COMPONENTES Y PIEZAS NO REUTILIZABLES

1. Todos los airbags, incluidos los cojines, pretensores pirotécnicos, unidades de control electrónico y sensores.
2. [...]
3. [...]
4. Cinturones de seguridad, automáticos o no automáticos, incluidas las bandas, hebillas, tensores y pretensores pirotécnicos.
5. Asientos en caso de que incorporen anclajes de cinturones de seguridad o airbags.
6. Sistemas de bloqueo de dirección que actúen sobre la columna de dirección.
7. Sistemas de bloqueo del arranque incluidos los transpondedores y las unidades de control electrónico.

PARTE F

REQUISITOS DE TRATAMIENTO ESPECÍFICO DE LAS PIEZAS, COMPONENTES Y MATERIALES RETIRADOS

1. Las baterías para arranque, encendido o alumbrado se tratarán de conformidad con el artículo 70 del Reglamento (UE) 2023/1542 [...].
2. Las baterías para vehículos eléctricos se tratarán de conformidad con el artículo 70 del Reglamento (UE) 2023/1542 [...].
- 2 bis. Las baterías para medios de transporte ligeros se tratarán de conformidad con el artículo 70 del Reglamento (UE) 2023/1542.
- 2 ter. Las baterías portátiles se tratarán de conformidad con el artículo 70 del Reglamento (UE) 2023/1542.

3. Los materiales magnéticos permanentes que contengan neodimio, disprosio o praseodimio [hierro-neodimio-boro (NdFeB)], tal como se define en el artículo 28 del Reglamento [...] (UE) 2024/1252, y el cobre procedente de motores de accionamiento eléctrico que no sean adecuados para su reutilización, remanufacturación o reacondicionamiento, se retirarán cuando su proceso de retirada en instalaciones de tratamiento autorizadas resulte factible y no conlleve costes excesivos. En caso de que no se produzcan avances técnicos para reciclar los materiales magnéticos permanentes que contengan NdFeB, los motores de accionamiento eléctrico o las piezas de estos que contengan material magnético permanente se almacenarán y etiquetarán de conformidad con el artículo 27, apartado 1, letra b), del Reglamento (UE) 2024/1252 [...]. A los efectos de su futuro reciclado, se aplicarán los requisitos de la Directiva 1999/31/CE relativos al almacenamiento temporal.
4. Los componentes y piezas electrónicos retirados que no estén sujetos a reutilización, remanufacturación o reacondicionamiento y fracciones no ferrosas, incluidas las tarjetas de circuitos impresos fragmentadas, serán tratados por operadores de tratamiento, tal como se especifica en el artículo 8, apartado 3, de la Directiva 2012/19/UE.
5. El vidrio retirado del vehículo al final de su vida útil se reciclará, como mínimo, en vidrio para envases, fibra de vidrio o calidad equivalente.
6. Los refrigerantes retirados deberán reciclarse, regenerarse o destruirse, de conformidad con el artículo 8 del Reglamento (UE) 2024/573.
7. Los plásticos y las fracciones de residuos se tratarán de conformidad con el artículo 7 y el anexo IV del Reglamento (UE) 2019/1021.
8. Los neumáticos se procesarán de conformidad con la jerarquía de residuos y los requisitos generales establecidos en el artículo 4 de la Directiva 2008/98/CE para dar prioridad a las opciones de prevención que ofrezcan el mejor resultado medioambiental global [incluido el recauchutado].
9. Los materiales de aluminio procedentes de los intercambiadores de calor especificados en la parte C, punto 12, del anexo VII se almacenarán y reciclarán por separado de las fracciones de aluminio fundido y forjado especificadas en la parte G, apartado 2 letra b) del anexo VII.

PARTE G

[...] CRITERIOS PARA LA FRAGMENTACIÓN COMBINADA Y LA APLICACIÓN DE TECNOLOGÍAS DE POSFRAGMENTACIÓN

1. Criterios para permitir la fragmentación de vehículos al final de su vida útil y de sus piezas, componentes y materiales junto con otros residuos:
 - (a) los residuos de aparatos eléctricos y electrónicos han sido objeto de un tratamiento selectivo de conformidad con el anexo VII de la Directiva 2012/19/UE antes de su fragmentación junto con los vehículos al final de su vida útil;
 - (b) se han retirado todas las pilas y baterías de todos los tipos de residuos, tal como se especifica en el Reglamento (UE) 2023/1542, antes de su fragmentación junto con los vehículos al final de su vida útil;
 - (c) se han retirado los envases de plástico de los residuos de envases y los residuos de envases metálicos, según se especifica en el Reglamento (UE) 2025/40 [...], aún no se han clasificado en familias de aleaciones específicas antes de su fragmentación junto con los vehículos al final de su vida útil;
 - (d) el tratamiento conjunto de las diferentes fracciones de residuos no supone un deterioro de la calidad de los flujos de residuos resultantes del tratamiento en comparación con el tratamiento por separado de las fracciones de residuos;
 - (e) deberá poder determinarse la contribución individual de los flujos de residuos mixtos a las fracciones de salida en lo que respecta a los respectivos requisitos de información sobre los resultados del tratamiento de los vehículos al final de su vida útil, así como a otros requisitos para otros flujos de residuos, como los establecidos en el Reglamento (UE) 2023/1542, el Reglamento [...] (UE) 2025/40, la Directiva 2012/19/UE y la Directiva 2008/58/CE.
2. Requisitos de calidad para las fracciones de salida:
 - a. el contenido total de cobre de la fracción principal de acero no superará el 0,25 % en peso; a partir del [OP: insértese la fecha correspondiente al último día del mes siguiente a los sesenta meses después de la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento] el contenido total de cobre de la fracción principal de acero no superará el 0,15 % en peso;

- b. el aluminio se clasificará como mínimo en una fracción de aleaciones fundidas, tal como se definen en la norma EN 1706:2020, y en una fracción de aleaciones forjadas, tal como se definen en la norma EN 573-3:2019;
 - c. la fracción pesada de la fragmentación obtenida tras la separación en corriente de aire y la separación del hierro se tratará adicionalmente con el fin de separar los metales férreos y no férreos, los plásticos y otros materiales orgánicos para su reciclado o valorización. Los residuos de estos procesos contendrán menos del 1 % de metal en peso y, de conformidad con la Decisión 2003/33/CE del Consejo, menos del 5 % de contenido orgánico total en peso; el límite del contenido orgánico total (COT) de < 5 % en peso no se aplica si la fracción pesada de la fragmentación adecuadamente seleccionada y reacondicionada es biológicamente estable con arreglo a la legislación vigente;
 - d. la fracción ligera de la fragmentación se tratará adicionalmente con el fin de separar los metales férreos y no férreos, los plásticos y otros materiales orgánicos para su reciclado o valorización. Los residuos de estos procesos contendrán menos del 1 % de metal en peso y, de conformidad con la Decisión 2003/33/CE del Consejo, menos del 5 % de contenido orgánico total en peso; el límite del contenido orgánico total (COT) del < 5 % en peso no se aplica si la fracción ligera de la fragmentación adecuadamente seleccionada y reacondicionada es biológicamente estable, con arreglo a la legislación vigente.
3. Documentación que debe facilitarse para las exenciones de la obligación de retirar piezas, componentes y materiales:
- (a) [...] Una copia del contrato escrito entre la instalación de tratamiento autorizada y la instalación que realiza las operaciones de fragmentación y utiliza o subcontrata tecnologías de posfragmentación, incluidas las especificaciones sobre la calidad de los materiales secundarios preparados para el reciclado y las especificaciones técnicas seguidas en la transformación de las fracciones de tratamiento de los vehículos al final de su vida útil.
 - (b) [...] Documentación de un organismo independiente que atestigüe la calidad y la cantidad de fracciones de tratamiento [...] preparadas para el reciclado con respecto a una configuración de tratamiento representativa [...].

- (c) [...] Cualquier otro tipo de documentación que demuestre que la calidad y la cantidad de los materiales de los vehículos al final de su vida útil no son inferiores a la calidad y cantidad de los componentes y piezas que se han retirado por separado, previamente a la fragmentación, de conformidad con los requisitos establecidos en la parte C.

ANEXO VIII

INFORMACIÓN PARA LA INSCRIPCIÓN EN EL REGISTRO DE PRODUCTORES

1. Información que deberá facilitar el productor o su representante [...] autorizado a efectos de la responsabilidad ampliada del productor:
 - (a) nombre y marcas comerciales (si están disponibles) bajo las que opera el productor en el Estado miembro y dirección del productor que incluya el código postal y la localidad, la calle y el número, el país, el número de teléfono, si lo hubiera, la dirección web y la dirección de correo electrónico, indicando un punto de contacto único;
 - (b) el código nacional de identificación del productor, incluido su número de registro mercantil o un número de registro oficial equivalente, y el número de identificación fiscal europeo o nacional;
 - (c) categorías de vehículos que el productor tiene la intención de comercializar por primera vez en el territorio de un Estado miembro;
 - (d) información sobre el modo en que el productor cumple sus responsabilidades establecidas en el artículo 16, incluida información por escrito sobre lo siguiente:
 - i) las medidas adoptadas por el productor para cumplir las obligaciones de responsabilidad del productor establecidas en los artículos 16 y 20;
 - ii) las medidas adoptadas para cumplir la obligación de recogida establecida en el artículo 23 con respecto a la cantidad de vehículos que el productor comercializa en el mercado del Estado miembro; así como
 - iii) el sistema para garantizar la fiabilidad de los datos notificados a las autoridades competentes;
 - (e) una declaración del productor o, en su caso, del representante [...] autorizado por el productor a efectos de la responsabilidad ampliada del productor o el sistema de responsabilidad ampliada del productor, en la que se indique que la información facilitada es veraz.

2. Información que debe facilitarse, además de la información enumerada en el punto 1, cuando se designe a un sistema de responsabilidad del productor para llevar a cabo las obligaciones de responsabilidad ampliada del productor:
 - (a) el nombre y los datos de contacto, incluidos el código postal y la localidad, la calle y el número, el país, el número de teléfono, la dirección web y de correo electrónico y el código nacional de identificación del sistema de responsabilidad ampliada del productor;
 - (b) el número de registro mercantil o un número de registro oficial equivalente y el número de identificación fiscal europeo o nacional del sistema de responsabilidad ampliada del productor; así como
 - (c) el mandato del productor representado.
3. Información que debe facilitarse, además de la información enumerada en el punto 1, por el sistema de responsabilidad ampliada del productor en el caso de una autorización de conformidad con el artículo [...] 17, apartado 1:
 - (a) los nombres y datos de contacto, incluidos el código postal y la localidad, la calle y el número, el país, los números de teléfono, la dirección web y la dirección de correo electrónico, de los productores representados;
 - (b) el mandato de cada productor representado, en su caso;
 - (c) en el caso de que el sistema de responsabilidad ampliada del productor represente a más de un productor, informará por separado sobre cómo cumple cada uno de ellos las responsabilidades previstas en el artículo 16.
4. Cuando las obligaciones previstas en el artículo 16 sean cumplidas en nombre de un productor por un representante designado para la responsabilidad ampliada del productor que represente a más de un productor, dicho representante facilitará, además de la información enumerada en el punto 1, el nombre y los datos de contacto de cada uno de los productores representados por separado.

ANEXO IX

[...] CERTIFICADO DE DESTRUCCIÓN

Expedido en virtud del artículo 25 del Reglamento del Parlamento Europeo y el Consejo [...] relativo a los requisitos de circularidad aplicables al diseño de los vehículos y a la gestión de los vehículos al final de su vida útil.

1.	Establecimiento o empresa que expide el certificado	
1.1	Nombre	
1.2	Dirección	
1.3	Número de teléfono	
1.4	Correo electrónico [de haberlo]	
1.5	Número de identificación o registro*	
2.	Autoridad competente que emitió la autorización para el establecimiento o empresa mencionado en el punto n.º 1	
2.1	Estado miembro	
2.2	Nombre	
2.3	Dirección	
3.	Certificado de destrucción	
3.1	Fecha de expedición	
3.2	Número	
4.	Información sobre el vehículo para el que se expide el presente certificado de destrucción	
4.1	Marca de nacionalidad	
4.2	(A) Número de matrícula**	
4.3	(J) Categoría**	
4.4	(D.1) Marca**	
4.5	(D.3) Nombre comercial**	
4.6	(E) Número de identificación del vehículo**	
4.7	Número del permiso de circulación	
5.	Información sobre el propietario del vehículo	
5.1	(C.2.1) Apellidos o nombre comercial**	
5.2	(C.2.2) Otros nombres**	

5.3	(C.2.3) Dirección**	
5.4	Número de teléfono	
5.5	Correo electrónico [de haberlo]	
6.	Observaciones	
* Este requisito no es obligatorio si el sistema nacional de identificación o registro no prevé tal número. <u>* * Los códigos comunitarios armonizados mencionados en la Directiva 1999/37/CE.</u>		

5. [...]
6. [...]
7. [...]
8. [...]
9. [...]
10. [...]

ANEXO X

MODIFICACIONES DEL REGLAMENTO (UE) 2018/858 Y DEL REGLAMENTO (UE) 168/2013

1. El anexo II del Reglamento (UE) 2018/858 se modifica como sigue:

(19)

(1) En la parte I, la entrada G13 se sustituye por el texto siguiente:

(20) «

G13	Circularidad	Reglamento [OP: insértese el número del presente Reglamento]	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X		
-----	--------------	--	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	--	--

».

El apéndice 1 se modifica como sigue:

(a) en el cuadro 1, la entrada G13 se sustituye por el texto siguiente:

«G13	Circularidad	Reglamento [OP: insértese el número del presente Reglamento]	No aplicable No obstante, será de aplicación la parte E del anexo VII en lo relativo a la prohibición de reutilizar los componentes especificados.»
------	--------------	--	--

(b) en el cuadro 2, la entrada G13 se sustituye por el texto siguiente:

«G13	Circularidad	Reglamento [OP: insértese el número del presente Reglamento]	No aplicable No obstante, será de aplicación la parte E del anexo VII en lo relativo a la prohibición de reutilizar los componentes especificados.
------	--------------	--	---

».

en el apéndice 2, el punto 4 se modifica como sigue:

(a) en el cuadro «Parte I: Vehículos pertenecientes a la categoría M1», la entrada 59 se sustituye por el texto siguiente:

«59	Reglamento [OP: insértese el número del presente Reglamento] (Circularidad)	No serán aplicables los requisitos de dicho Reglamento.
-----	---	---

»:

- (b) en el cuadro «Parte II: Vehículos pertenecientes a la categoría N1», la entrada 59 se sustituye por el texto siguiente:

«

59	Reglamento [OP: insértese el número del presente Reglamento] (Circularidad)	No serán aplicables los requisitos de dicho Reglamento.».
----	---	---

la parte III se modifica como sigue:

- (a) en el apéndice 1, la entrada 59 se sustituye por el texto siguiente:

«59	Circularidad	Reglamento [OP: insértese el número del presente Reglamento]	No aplicable	No aplicable».			
-----	--------------	--	--------------	----------------	--	--	--

- (b) en el apéndice 2, la entrada 59 se sustituye por el texto siguiente:

«59	Circularidad	Reglamento [OP: insértese el número del presente Reglamento]	No aplicable			No aplicable					
-----	--------------	--	--------------	--	--	--------------	--	--	--	--	--

- (c) en el apéndice 3, la entrada 59 se sustituye por el texto siguiente:

«59	Circularidad	Reglamento [OP: insértese el número del presente Reglamento]	No aplicable»
-----	--------------	--	---------------

- (d) en el apéndice 4, la entrada 59 se sustituye por el texto siguiente:

«59	Circularidad	Reglamento [OP: insértese el número del presente Reglamento]	No aplicable			No aplicable					
-----	--------------	--	--------------	--	--	--------------	--	--	--	--	--

2. El anexo II del Reglamento (UE) 168/2013 se modifica como sigue:

En la sección C1 del cuadro del anexo II del Reglamento (UE) n.º 168/2013, la entrada 15a se sustituye por el texto siguiente:

				«L1e- A	L1e- B	L2e	L3e	L4e	L5e- B	L6e- A	L7e- A1	L7e- A2	L7e- B1	L7e- B2
15a	18	Requisitos de circularidad	Reglamento (UE) 2024/1252 del Parlamento Europeo y del Consejo (*1)	x»	x»	x»								
15b	18	Requisitos de circularidad	[OP: insértese el número del presente Reglamento (UE) 2025/XXXX sobre vehículos al final de su vida útil]				x	x	x	x	x	x	x	x»

ANEXO XI

TABLA DE CORRESPONDENCIAS

2. Directiva 2000/53/CE

<i>Directiva 2000/53/CE</i>	<i>Presente Reglamento</i>
Artículo 1	Artículo 1
Artículo 2, punto 1	Artículo 3, apartado 1, punto 1
Artículo 2, punto 2	Artículo 3, apartado 1, punto 2
Artículo 2, punto 3	Artículo 3, apartado 1, punto 22
Artículo 2, punto 4	Artículo 3, apartado 2, letra a)
Artículo 2, punto 5	Artículo 3, apartado 1, punto 16
Artículo 2, punto 6	Artículo 3, apartado 1, punto 5
Artículo 2, punto 7	Artículo 3, apartado 2, letra a)
Artículo 2, punto 8	Artículo 3, apartado 2, letra a)
Artículo 2, punto 9	Artículo 3, apartado 2, letra a)
Artículo 2, punto 10	Artículo 3, apartado 1, punto 35
Artículo 2, punto 11	—
Artículo 2, punto 11, letra a)	—
Artículo 2, punto 11, letra b)	—
Artículo 2, punto 11, letra c)	—
Artículo 2, punto 11, letra d)	—
Artículo 2, punto 12	—

<i>Directiva 2000/53/CE</i>	<i>Presente Reglamento</i>
Artículo 2, punto 13	—
Artículo 3, apartado 1	Artículo 2, apartado 1, letra a)
Artículo 3, punto 2	—
Artículo 3, punto 3	—
Artículo 3, apartado 4	Artículo 2, apartado 2, letra a), y apartado 5
Artículo 3, apartado 5	Artículo 2, apartado 1, letra c), y apartados 5 y 6
Artículo 4, apartado 1, letra a)	Artículo 5, apartado 1
Artículo 4, apartado 1, letra b)	Artículo 7, apartado 1
Artículo 4, apartado 1, letra c)	Artículo 6
Artículo 4, apartado 2, letra a)	Artículo 5, apartados 2 y 3
Artículo 4, apartado 2, letra b), inciso i)	Artículo 5, apartado 4, letra a)
Artículo 4, apartado 2, letra b), inciso ii)	Artículo 5, apartado 4, letra b)
Artículo 4, apartado 2, letra b), inciso iii)	Artículo 5, apartado 4, letra c)
Artículo 4, apartado 2, letra b), inciso iv)	Artículo 5, apartado 4, letra d)
Artículo 4, apartado 2, letra c)	--
Artículo 5, apartado 1, primer guion	Artículo 23, apartado 1 y apartado 2, letra c)
Artículo 5, apartado 1, segundo guion	Artículo 23, apartado 2, letra b)
Artículo 5, apartado 2	Artículo 23, apartado 4, párrafo 1 y párrafo 2, letra c)

<i>Directiva 2000/53/CE</i>	<i>Presente Reglamento</i>
Artículo 5, apartado 3, párrafo primero	Artículo 25
Artículo 5, apartado 3, párrafo segundo	--
Artículo 5, apartado 3, párrafo tercero	--
Artículo 5, apartado 4, párrafo primero	Artículo 24, apartado 2
Artículo 5, apartado 4, párrafo segundo	Artículo 16 y artículo 20, apartado 1, letra a)
Artículo 5, apartado 4, párrafo tercero	Artículo 24, apartado 2
Artículo 5, apartado 4, párrafo cuarto	--
Artículo 5, apartado 5, párrafo primero	Artículo 25, apartado 1, y anexo IX
Artículo 5, apartado 5, párrafo segundo	Artículo 25, apartado 5
Artículo 6, apartado 1	Artículo 27, apartados 1 y 3
Artículo 6, apartado 2, párrafo primero	Artículo 15, apartado 1
Artículo 6, apartado 2, párrafo segundo	--
Artículo 6, apartado 3, párrafo primero	Artículo 30, apartado 1, y parte C del anexo VII
Artículo 6, apartado 3, párrafo segundo	Artículo 29, apartado 1
Artículo 6, apartado 4	Artículo 15, apartado 2
Artículo 6, apartado 5	Artículo 27, apartado 5
Artículo 6, apartado 6	Artículo 27, apartado 4
Artículo 7, apartado 1	Artículo 33, apartado 1
Artículo 7, apartado 2, letra a)	--

<i>Directiva 2000/53/CE</i>	<i>Presente Reglamento</i>
Artículo 7, apartado 2, letra b)	Artículo 34, apartado 1, letras a) y b)
Artículo 7, apartado 2, párrafo segundo	--
Artículo 7, apartado 2, párrafo tercero	Artículo 49, apartado 5
Artículo 7, apartado 3	--
Artículo 7, apartado 4	--
Artículo 7, apartado 5	--
Artículo 8, apartado 1	Artículo 12, apartado 1
Artículo 8, apartado 2	Artículo 12, apartado 3
Artículo 8, apartado 3	Artículo 11, apartado 1
Artículo 8, apartado 4	Artículo 11, apartados 1 y 2
Artículo 9, apartado 1 <i>bis</i> , párrafo primero	Artículo 49, apartado 1, letra j)
Artículo 9, apartado 1 <i>bis</i> , párrafo segundo	Artículo 49, apartado 1, párrafo segundo
Artículo 9, apartado 1 <i>bis</i> , párrafo tercero	Artículo 49, apartado 1, párrafo tercero
Artículo 9, apartado 1 <i>ter</i>	Artículo 49, apartado 2
Artículo 9, apartado 1 <i>quater</i>	--
Artículo 9, apartado 1 <i>quinquies</i>	Artículo 49, apartado 5
Artículo 9, apartado 2	Artículo 9
Artículo 9 <i>bis</i> , apartado 1	Artículo 50, apartado 1
Artículo 9 <i>bis</i> , apartado 2	Artículo 50, apartado 2
Artículo 9 <i>bis</i> , apartado 3	Artículo 50, apartado 3

<i>Directiva 2000/53/CE</i>	<i>Presente Reglamento</i>
Artículo 9 <i>bis</i> , apartado 4	Artículo 50, apartado 4
Artículo 9 <i>bis</i> , apartado 5	Artículo 50, apartado 5
Artículo 9 <i>bis</i> , apartado 6	Artículo 50, apartado 6
Artículo 10, apartado 1	--
Artículo 10, apartado 2	--
Artículo 10, apartado 3	--
Artículo 10 <i>bis</i>	Artículo 55
Artículo 11, apartado 1	Artículo 51, apartado 1
Artículo 11, apartado 2	Artículo 51, apartado 2
Artículo 12, apartado 1	Artículo 57, apartado 1
Artículo 12, apartado 2	Artículo 57, apartado 2
Artículo 12, apartado 3	--
Artículo 13	--
Anexo I	Anexo VII
Anexo II	Anexo III

3. Directiva 2005/64/CE

<i>Directiva 2005/64/CE</i>	<i>Presente Reglamento</i>
Artículo 1, párrafo primero	Artículo 1
Artículo 1, párrafo segundo	--
Artículo 2	Artículo 2, apartado 1, letra a)
Artículo 3, letra a)	Artículo 2, apartado 2, letra a)
Artículo 3, letra b)	Artículo 2, apartado 2, letra b)
Artículo 3, letra c)	Artículo 2, apartado 2, letra c)
Artículo 4, apartado 1	Artículo 3, apartado 1, punto 1
Artículo 4, apartado 2	Artículo 3, apartado 2, letra b)
Artículo 4, apartado 3	Artículo 3, apartado 1, punto 3
Artículo 4, apartado 4	Artículo 3, apartado 1, punto 2
Artículo 4, apartado 5	Anexo II
Artículo 4, apartado 6	Artículo 3, apartado 2, letra b), en combinación con el artículo 3, apartado 1, punto 1
Artículo 4, apartado 7	Artículo 3, apartado 2, letra b)
Artículo 4, apartado 8	Artículo 3, apartado 2, letra b)
Artículo 4, apartado 9	Artículo 3, apartado 1, punto 5
Artículo 4, apartado 10	Artículo 3, apartado 2, letra a)
Artículo 4, apartado 11	--
Artículo 4, apartado 12	Artículo 3, apartado 2, letra a)

Artículo 4, apartado 13	Artículo 3, apartado 1, punto 4
Artículo 4, apartado 14	Artículo 3, apartado 1, punto 6
Artículo 4, apartado 15	Artículo 3, apartado 1, punto 7
Artículo 4, apartado 16	--
Artículo 4, apartado 17	--
Artículo 4, apartado 18	Artículo 9
Artículo 4, apartado 19	--
Artículo 4, apartado 20	--
Artículo 5, apartado 1	--
Artículo 5, apartado 2	Artículo 8, apartado 1, segunda frase
Artículo 5, apartado 3	Artículo 8, apartado 4
Artículo 5, apartado 4	Artículo 24
Artículo 6, apartado 1	Artículo 4, apartado 2
Artículo 6, apartado 2, párrafo segundo	Artículo 5, apartado 8
Artículo 6, apartado 3	Artículo 11
Artículo 6, apartado 4	--
Artículo 6, apartado 5	--
Artículo 6, apartado 6	--
Artículo 6, apartado 7	--
Artículo 6, apartado 8	--
Artículo 7, letra a)	Parte E del anexo VII

Artículo 7, letra b)	Parte E del anexo VII
Artículo 8	--
Artículo 9	--
Artículo 10, apartado 1	--
Artículo 10, apartado 2	--
Artículo 10, apartado 3	--
Artículo 10, apartado 3	--
Artículo 10, apartado 4	--
Artículo 11, apartado 1	--
Artículo 11, apartado 2	--
Artículo 12	--
Artículo 13	--
Anexo I	Artículo 4, apartado 1
Anexo II	--
Anexo III	--
Anexo VII	--
Anexo V	Parte E del anexo VII
Anexo VI	--

ANEXO XII

MODIFICACIONES DEL REGLAMENTO (UE) 2023/1542

El cuadro del anexo I del Reglamento (UE) 2023/1542 se modifica como sigue:

Columna 1	Columna 2
Designación de la sustancia o del grupo de sustancias	Condiciones de la restricción
Mercurio N.º CAS 7439-97-6 N.º CE 231-106-7 y sus compuestos	Las pilas o baterías, incorporadas o no en un aparato, en un medio de transporte ligero o en otro vehículo, no contendrán más de un 0,0005 % de mercurio (expresado como mercurio metálico) en peso.
2. Cadmio N.º CAS 7440-43-9 N.º CE 231-152-8 y sus compuestos	1. Las pilas o baterías portátiles, incorporadas o no en un aparato, en un medio de transporte ligero o en otro vehículo, no contendrán más de un 0,002 % de cadmio (expresado como cadmio metálico) en peso. <u>2. Las baterías para vehículos eléctricos y las baterías para arranque, encendido o alumbrado, incorporadas en vehículos (incluidos los vehículos especiales) de las categorías M1 y N1, tal como se definen en el Reglamento (UE) 2018/858, no contendrán más de un 0,01 % de cadmio (expresado como cadmio metálico) en peso en material homogéneo.</u> <u>3. El punto 2 no se aplicará a las baterías para vehículos eléctricos que se utilicen como piezas de recambio para vehículos eléctricos (incluidos los vehículos especiales) de las categorías M1 y N1, tal como se definen en el Reglamento (UE) 2018/858, introducidas en el mercado antes del 31 de diciembre de 2008</u>

Columna 1	Columna 2
Designación de la sustancia o del grupo de sustancias	Condiciones de la restricción
3. Plomo N.º CAS 7439-92-1 N.º CE 231-100-4 y sus compuestos	1. A partir del 18 de agosto de 2024, las pilas y baterías portátiles, tanto incorporadas en un aparato como no, no contendrán más de un 0,01 % de plomo (expresado como plomo metálico) en peso. 2. La restricción establecida en el punto 1 no se aplicará a las pilas de botón portátiles de aire de zinc hasta el 18 de agosto de 2028 3. <u>Las pilas o baterías portátiles incorporadas en vehículos (incluidos los vehículos especiales) de las categorías M1 y N1, tal como se definen en el Reglamento (UE) 2018/858, no contendrán más de un 0,1 % de plomo (expresado como plomo metálico) en peso en material homogéneo.</u> 4. <u>El punto 3 no se aplicará a las pilas o baterías portátiles utilizadas como piezas de recambio o incorporadas en vehículos (incluidos los vehículos especiales) de las categorías M1 y N1, tal como se definen en el Reglamento (UE) 2018/858, homologadas antes del 1 de enero de 2024.</u> 5. <u>Las baterías para vehículos eléctricos incorporadas en vehículos (incluidos los vehículos especiales) de las categorías M1 y N1, tal como se definen en el Reglamento (UE) 2018/858, no contendrán más de un 0,1 % de plomo (expresado como plomo metálico) en peso en material homogéneo.</u> 6. <u>El punto 5 no se aplicará a:</u> <u>Las baterías para vehículos eléctricos utilizadas como piezas de recambio o incorporadas en</u>

Columna 1	Columna 2
Designación de la sustancia o del grupo de sustancias	Condiciones de la restricción
	<u>vehículos de las categorías M1 y N1, tal como se definen en el Reglamento (UE) 2018/858, homologadas antes del 1 de enero de 2019.</u> <u>Las baterías para vehículos eléctricos utilizadas como piezas de recambio o incorporadas en vehículos especiales de las categorías M1 y N1, tal como se definen en el Reglamento (UE) 2018/858, homologadas antes del 1 de enero de 2024.</u> <u>7. Las baterías para arranque, encendido o alumbrado incorporadas en vehículos (incluidos los vehículos especiales) de las categorías M1 y N1, tal como se definen en el Reglamento (UE) 2018/858, no contendrán más de un 0,1 % de plomo (expresado como plomo metálico) en peso en material homogéneo.</u> <u>8. El punto 7 no se aplicará a:</u> <u>i) las baterías para arranque, encendido o alumbrado utilizadas en aplicaciones de 12 V en vehículos (incluidos los vehículos especiales) de las categorías M1 y N1, tal como se definen en el Reglamento (UE) 2018/858¹;</u> <u>ii) las baterías para arranque, encendido o alumbrado utilizadas en aplicaciones de 24 V en vehículos especiales de las categorías M1 y N1, tal como se definen en el Reglamento (UE) 2018/858²;</u> <u>(iii) las baterías para arranque, encendido o alumbrado utilizadas en otras aplicaciones</u>

¹ Esta exención se revisará en 2030.

² Esta exención se revisará en 2030.

Columna 1 Designación de la sustancia o del grupo de sustancias	Columna 2 Condiciones de la restricción
	<u>distintas de aquellas a las que se refieren el punto 8, incisos i) y ii), en vehículos (incluidos los vehículos especiales) de las categorías M1 y N1, tal como se definen en el Reglamento (UE) 2018/858, homologadas antes del 1 de enero de 2024.</u>
<u>4. Cromo hexavalente N.º CAS 18540-29-9 N.º CE 606-053-1 y sus compuestos</u>	<u>Las baterías incorporadas en vehículos (incluidos los vehículos especiales) de las categorías M1 y N1, tal como se definen en el Reglamento (UE) 2018/858, no contendrán más de un 0,1 % de cromo hexavalente (expresado como cromo hexavalente metálico) en peso en material homogéneo.</u>

ANEXO XIII

REQUISITOS PARA CERTIFICADORES Y AUDITORES Y CRITERIOS QUE DEBEN CUMPLIR LAS ENTIDADES QUE LLEVEN A CABO LA PRODUCCIÓN DE MATERIALES RECICLADOS

PARTE A

Requisitos pormenorizados para terceros que realizan auditorías

1. Los terceros que realicen las auditorías de conformidad con el artículo 6, apartado 2 serán independientes del proveedor, el fabricante o la persona que participen en la producción de materiales reciclados y la instalación sometidas al control. A tal fin, esta parte deberá poder documentar que:
 - a) no forma parte de dichas entidades ni está bajo su control;
 - b) ha establecido y aplicado procedimientos que garantizan su imparcialidad, en particular:
 - i) la evaluación continua de los riesgos de su imparcialidad; ii) la detección, eliminación y atenuación de los riesgos para la imparcialidad derivados de presiones financieras, comerciales y de otro tipo; iii) la evaluación de los riesgos para su imparcialidad derivados de las relaciones de su personal;
 - c) se estructura y gestiona de tal manera que se garantiza su independencia e imparcialidad, en particular: i) puede conocerse claramente, dentro de la entidad jurídica, si la entidad jurídica efectúa también actividades no relacionadas con las inspecciones; ii) dispone de normas de presentación de informes sobre la actividad de auditoría realizada; iii) su personal tiene responsabilidades con respecto a la realización de auditorías que se pueden señalar claramente.
2. Se considerará que todo tercero que efectúe auditorías de conformidad con el artículo 6, apartado 2, posee cualificaciones adecuadas en el ámbito de las auditorías y el tratamiento de residuos si dispone, directamente o mediante subcontratación, de un número suficiente de personal cualificado que recibe formación periódica y si su personal que participa en la realización de esas auditorías tiene experiencia profesional documentada en todos los siguientes ámbitos: a) auditorías de instalaciones de tratamiento de residuos; b) operaciones de tratamiento de residuos; c) sistemas de gestión del medio ambiente y de la salud y la seguridad en el trabajo; d) producción de materiales reciclados.

3. Para demostrar que cumple los criterios mencionados en los apartados 1 y 2, el organismo de evaluación de la conformidad que realice auditorías o certificaciones hará referencia a su certificación con arreglo las normas de la Unión o internacionalmente reconocidas equivalentes que sean pertinentes para la realización de auditorías, como la norma ISO 19011: 2018 o la norma ISO/IEC 17020: 2012.

PARTE B

CRITERIOS PARA DEMOSTRAR QUE SE HAN PRODUCIDO MATERIALES RECICLADOS EN UNA INSTALACIÓN QUE CUMPLE LOS REQUISITOS PARA LA PROTECCIÓN DE LA SALUD HUMANA, EL CLIMA Y EL MEDIO AMBIENTE ESTABLECIDOS EN EL DERECHO DE LA UNIÓN O UNOS REQUISITOS EQUIVALENTES [CON ARREGLO AL ARTÍCULO 6, APARTADO 1, LETRA c)]

1. La auditoría a que se refiere el artículo 6, apartado 2 verificará que la instalación implicada en la producción de materiales reciclados cumple, en sus operaciones reales, las siguientes condiciones:
- a) cumple los requisitos para reciclar residuos y lleva a cabo sus actividades de conformidad con la legislación nacional aplicable en materia de protección del medio ambiente;
 - b) se ha diseñado, construido y explotado de una manera segura y respetuosa con el medio ambiente y, en particular, cuenta con los procesos, la tecnología de gestión de residuos pertinente, la organización y la infraestructura necesarios para reciclar los residuos en cuestión;
 - b bis) obtiene sus residuos plásticos de un país que cumple unas normas equivalentes a las de los países de la Unión Europea en materia de protección del medio ambiente y seguridad de los trabajadores, y opera en dicho país de conformidad con los criterios definidos en el punto 4 de la presente parte;
 - c) establece y utiliza sistemas, procedimientos y técnicas de gestión y seguimiento que tienen por objeto prevenir, reducir, minimizar y, en la medida de lo factible, eliminar: i) los riesgos para la salud y la seguridad de los trabajadores afectados y la población en las inmediaciones de la instalación, y ii) los efectos adversos que sus actividades pueden tener en el medio ambiente (en particular mediante la aplicación de medidas adecuadas para vigilar y hacer frente a la contaminación);

- d) la instalación garantiza la trazabilidad de todos los residuos recibidos y tratados, lo que incluye velar por que todos los desechos residuales generados por sus actividades se documentan y solo se transfieren a instalaciones de gestión de residuos autorizadas para tratar esos desechos residuales;
- e) ha adoptado medidas para ahorrar energía y limitar las emisiones de gases de efecto invernadero vinculadas a sus actividades;
- f) elabora y es capaz de presentar registros de sus actividades de gestión de residuos correspondientes a los últimos cinco años; lleva en funcionamiento menos de cinco años, elabora y es capaz de presentar registros de sus actividades de gestión de residuos correspondientes al período que lleva en funcionamiento;
- g) no ha sido condenada por actividades ilegales relacionadas con la gestión de residuos en los últimos cinco años;

2. Una vez verificado que una instalación cumple los criterios anteriores y los requisitos del artículo 6, apartado 1 *ter*, el tercero que lleve a cabo la auditoría o certificación tendrá en cuenta particularmente, como punto de referencia y según sean pertinentes, los siguientes requisitos:

- a) requisitos específicos para el tratamiento de determinados desechos y requisitos relativos al cálculo de la cantidad de residuos tratados, que son obligatorios en virtud del Derecho de la Unión, así como requisitos relativos a la contabilidad de las cantidades de materiales reciclados producidos;
- b) las conclusiones sobre las mejores técnicas disponibles para determinadas actividades adoptadas en el marco de la Directiva 2010/75/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de noviembre de 2010, sobre las emisiones industriales.

3. Los nombres y datos de contacto de las personas que realizaron las auditorías se indican claramente en los informes de la auditoría.

4. Los auditores verificarán que los residuos plásticos se tratan de manera equivalente a las normas de la UE y verificarán que proceden de un país con un marco global de gestión de residuos que abarque todo su territorio y demuestre su capacidad y voluntad de realizar una gestión de residuos respetuosa con el medio ambiente, teniendo en cuenta, en particular, los siguientes criterios:

- a) las medidas aplicadas y previstas para realizar una gestión ambientalmente correcta de los residuos en su territorio, como la introducción de un sistema de responsabilidad ampliada del productor o de un sistema equivalente que aplique el principio de que quien contamina paga;
- b) las medidas aplicadas y previstas para aumentar la proporción de plástico posconsumo reciclado procedente de vehículos, y los indicadores para el seguimiento de estas medidas;
- c) las medidas aplicadas y previstas para aumentar la proporción de plástico reciclado posconsumo incorporado a los vehículos introducidos en el mercado nacional, así como los indicadores para el seguimiento de estas medidas.

PARTE C

CRITERIOS PARA DEMOSTRAR QUE SE HAN PRODUCIDO MATERIALES RECICLADOS EN CUMPLIMIENTO CON LOS REQUISITOS DEL ARTÍCULO 6, APARTADOS 1, 1 bis y 1 ter

La auditoría a que se refiere el artículo 6, apartado 2 verificará que la instalación implicada en la producción de materiales reciclados cumple, en sus operaciones reales, las siguientes condiciones:

- 1. La instalación deberá poder aportar pruebas de que produce materiales reciclados a partir de residuos posconsumo. Si la instalación también produce materiales derivados de residuos preconsumo o derivados de materias primas, deberá poder demostrar que distingue claramente entre los distintos tipos de materiales. La instalación garantizará que solo suministra materiales reciclados a partir de residuos posconsumo, como condición para que dicho material se contabilice como parte de los objetivos establecidos en el artículo 6.

2. Toda instalación que produzca materiales reciclados a partir de residuos posconsumo derivados de vehículos al final de su vida útil o de vehículos reparados deberá poder demostrar que dichos residuos se han recogido por separado y no se han mezclado con materiales de otros orígenes antes de su llegada a la instalación y durante todo el proceso de reciclado.
-