



Consejo de la
Unión Europea

Bruselas, 14 de julio de 2023
(OR. en)

11888/23

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

**MI 622
ENT 165
ENV 862
CODEC 1377
IA 189**

NOTA DE TRANSMISIÓN

De:	Por la secretaria general de la Comisión Europea, D. ^a Martine DEPREZ, directora
Fecha de recepción:	14 de julio de 2023
A:	D. ^a Thérèse BLANCHET, secretaria general del Consejo de la Unión Europea
N.º doc. Ción.:	COM(2023) 451 final
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

Adjunto se remite a las Delegaciones el documento – COM(2023) 451 final.

Adj.: COM(2023) 451 final



Bruselas, 13.7.2023
COM(2023) 451 final

2023/0284 (COD)

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)

{SEC(2023) 292 final} - {SWD(2023) 255 final} - {SWD(2023) 256 final} -
{SWD(2023) 257 final}

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1. CONTEXTO DE LA PROPUESTA

• Razones y objetivos de la propuesta

El Pacto Verde Europeo es la estrategia de crecimiento de Europa, cuyo objetivo es garantizar de aquí a 2050 una economía climáticamente neutra, limpia y circular, en la que se optimice la gestión de los recursos y se reduzca al mínimo la contaminación. El Plan de Acción para la Economía Circular¹ y la nueva estrategia industrial para Europa² trazan la hoja de ruta para que la industria europea cumpla los objetivos del Pacto Verde. El plan de acción incluye el compromiso de revisar la legislación sobre vehículos al final de su vida útil (VFU) con el objetivo de «promover modelos de negocio más circulares que vinculen el diseño al tratamiento aplicado al final de la vida útil, de estudiar reglas sobre el contenido reciclado obligatorio de determinados materiales [...] y de mejorar la eficiencia del reciclado». El Plan de Acción de la UE: «Contaminación cero para el aire, el agua y el suelo»³ también destacó la necesidad de que la Comisión proponga nuevas medidas para abordar la huella ambiental exterior de la UE vinculada a la exportación de VFU y vehículos usados.

Tanto el Consejo Europeo⁴ como el Parlamento Europeo⁵ han reconocido la importancia de esta iniciativa. La Comunicación que acompaña a la propuesta sobre la Ley Europea de Materias Primas Fundamentales⁶ también destacó la importancia del sector automovilístico para garantizar un suministro sostenible de materias primas fundamentales y aumentar la autonomía estratégica de la UE.

La producción de vehículos es una de las industrias que más recursos consume. El sector automovilístico europeo es responsable del 19 % de la demanda de la industria siderúrgica de la UE (más de 7 millones de toneladas anuales), del 10 % del consumo total de plásticos (6 millones de toneladas anuales), de un porcentaje considerable de la demanda de aluminio (el 42 % para todos los equipos de transporte, alrededor de 2 millones de toneladas anuales), cobre (el 6 % para las piezas de automoción), caucho (el 65 % de la producción de productos generales de caucho) y vidrio (1,5 millones de toneladas de vidrio plano producido en la UE).

A medida que el sector automovilístico se oriente hacia la movilidad sin emisiones y los vehículos integren cada vez más la electrónica, se producirá un aumento de la demanda de cobre y materias primas fundamentales. Entre ellas figuran las tierras raras que se utilizan en los imanes permanentes de los motores de accionamiento eléctrico, de los que el sector del automóvil es uno de los mayores usuarios. El sector automovilístico también está utilizando materiales más avanzados y ligeros, como plásticos compuestos, acero rico en carbono y aleaciones de aluminio.

Como resultado, la producción de vehículos puede tener una elevada huella ambiental. Esto se debe principalmente a la emisión de gases de efecto invernadero de la energía necesaria para extraer y transformar materias primas como el carbón y el mineral de hierro (para el acero), la bauxita (para el aluminio), el cobre y el petróleo (para los plásticos). Además, el creciente uso de materiales complejos y compuestos plantea retos particulares para el desmontaje, la reutilización y el reciclado de los vehículos al final de su vida útil.

¹ https://environment.ec.europa.eu/strategy/circular-economy-action-plan_es.

² https://commission.europa.eu/strategy-and-policy/priorities-2019-2024/european-green-deal/industry-and-green-deal_es.

³ https://environment.ec.europa.eu/strategy/zero-pollution-action-plan_es.

⁴ <https://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-13852-2020-INIT/es/pdf>.

⁵ https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-9-2021-0040_ES.html.

⁶ COM(2023) 165 final.

En este sentido, el objetivo de la presente propuesta es facilitar la transición del sector automovilístico a la economía circular en todas las fases del vehículo, desde el diseño hasta el tratamiento final al final de su vida útil. La propuesta se basa en una evaluación de la legislación vigente, que consiste en dos Directivas [Directiva 2000/53/CE relativa a los vehículos al final de su vida útil («Directiva VFU»)⁷ y Directiva 2005/64/CE 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 («Directiva de la homologación de tipo RRV»)⁸].

La Directiva VFU adoptada en el año 2000 fue el primer marco armonizado de la UE diseñado para garantizar que los vehículos que llegan al final de su vida útil y se consideran residuos sean tratados de una manera respetuosa con el medio ambiente. La Directiva establece disposiciones sobre la recogida y la descontaminación de los vehículos al final de su vida útil, restringe las sustancias peligrosas en los vehículos nuevos y fija objetivos en materia de reutilización y reciclado (85 %) y de reutilización y valorización (95 %), sobre la base del peso medio de los VFU por vehículo y año. Desde su adopción, la legislación no ha sido objeto de modificaciones sustanciales.

Durante la revisión de la Directiva marco sobre los residuos en 2018, los colegisladores acordaron⁹ que «[a] más tardar el 31 de diciembre de 2020, la Comisión revisará la [...] Directiva [VFU] y, a tal fin, presentará un informe al Parlamento Europeo y al Consejo, acompañado, en su caso, de una propuesta legislativa». Se indicó que el proceso de revisión de la Directiva VFU debería centrarse en la viabilidad de fijar objetivos de reciclado de materiales específicos y en el problema del «paradero desconocido» de los vehículos al final de su vida útil.

La Directiva relativa a la homologación de tipo RRV, adoptada en 2005, establece un vínculo muy estrecho entre las disposiciones de la Directiva VFU y las disposiciones en materia de diseño relativas a la aptitud para la reutilización, el reciclado y la valorización del proceso de homologación de tipo de los tipos de vehículos. En concreto, en la Directiva de homologación de tipo RRV se establece que los vehículos deben fabricarse de manera que sean reciclables o reutilizables en un 85 % y reutilizables o valorizables en un 95 %, y la Directiva VFU incluye para los Estados miembros los mismos objetivos en lo que respecta a la aptitud para la reutilización, la valorización y el reciclado de los vehículos. La Directiva relativa a la homologación de tipo RRV forma parte del marco de homologación de tipo¹⁰, en virtud del cual se someten a prueba y se concede la homologación de tipo de nuevos tipos de vehículos antes de su introducción en el mercado de la UE, siempre que cumplan una serie de requisitos técnicos.

El Reglamento propuesto deroga tanto la Directiva relativa a la homologación de tipo RRV como la Directiva sobre los vehículos al final de su vida útil y las sustituye por un único instrumento jurídico. Su objetivo general es modernizar la legislación vigente de la UE y mejorar el funcionamiento del mercado único de la UE y, al mismo tiempo, reducir los impactos medioambientales negativos relacionados con el diseño, la producción, la vida útil y

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.

⁸ 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.

⁹ Véase el artículo 10 *bis*, de la Directiva 2018/849/UE (DO L 150 de 30.5.2018, p. 93).

¹⁰ Reglamento (UE) 2018/858 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.

el tratamiento de los vehículos al final de su vida útil, así como contribuir a la sostenibilidad de los sectores del automóvil y del reciclado.

Se trata de una iniciativa que se encuentra dentro del programa de adecuación y eficacia de la reglamentación (REFIT).

- **Coherencia con las disposiciones vigentes en la misma política sectorial**

En primer lugar, la propuesta de Reglamento se basa en la legislación general de la UE sobre la homologación de tipo de los vehículos de motor, cuyo objetivo es facilitar la libre circulación de los productos de automoción en el mercado único mediante el establecimiento de requisitos comunes diseñados para alcanzar objetivos medioambientales, de rendimiento energético y de seguridad. El Reglamento (UE) 2018/858¹¹ establece el marco de procedimiento principal de los requisitos de homologación y vigilancia del mercado de los vehículos de motor. Establece las normas relativas a la conformidad de los tipos de vehículos con los requisitos de varios actos legislativos, que se enumeran en los anexos de dicho Reglamento. La propuesta de Reglamento establece requisitos tanto sobre el diseño circular como sobre la producción de vehículos de motor, y se incluirán en dichos anexos, de modo que estos requisitos se comprueben y apliquen a lo largo del proceso de homologación de tipo¹².

El Reglamento propuesto complementa y es coherente con las recientes propuestas legislativas de la Comisión orientadas a mejorar el diseño ecológico de los productos y garantizar la gestión sostenible de los residuos.

Y este es el caso de la propuesta de nuevo Reglamento relativo a las pilas y baterías¹³, que abarca las baterías de automóviles e incluye un nuevo régimen jurídico completo que cubre todo su ciclo de vida y está diseñado para abordar su huella ambiental. La propuesta de Reglamento relativo a la homologación de tipo RRV y los VFU no contiene disposiciones para regular el diseño, la producción y el final de la vida útil de las baterías. Abarca los vehículos en su conjunto, así como sus piezas y componentes (excepto las baterías), de manera que complementa la propuesta de Reglamento relativo a las pilas y baterías y garantiza que se aborde la huella ambiental global de los vehículos. Asimismo, contiene disposiciones destinadas a facilitar la retirada de las baterías de los VFU con el fin de garantizar su reutilización o reciclado con arreglo al Reglamento relativo a las pilas y baterías.

Además de la propuesta relativa a las pilas y baterías, la Comisión presentó propuestas para abordar la huella ambiental de otros sectores que hacen un uso intensivo de los recursos (como los productos de construcción¹⁴ y textiles¹⁵) y la propuesta de Reglamento relativo a la

¹¹ 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).

¹² Un fabricante puede obtener la certificación de un tipo de vehículo en un país de la UE y comercializarlo en toda la UE sin ensayos adicionales. La certificación la expide una autoridad nacional de homologación de tipo y los ensayos los realizan los servicios técnicos designados: https://single-market-economy.ec.europa.eu/sectors/automotive-industry/technical-harmonisation/technical-harmonisation-eu_es.

¹³ Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo relativo a las pilas y baterías y sus residuos y por el que se deroga la Directiva 2006/66/CE y se modifica el Reglamento (UE) 2019/1020 [2020/0353(COD)].

¹⁴ Propuesta de Reglamento por el que se establecen condiciones armonizadas para la comercialización de productos de construcción [COM(2022) 144].

homologación de tipo RRV y los VFU complementa esta iniciativa, ya que abarca el sector automovilístico con el fin de garantizar la aplicación de normas comunes a los fabricantes para fabricar vehículos que se introducirán en el mercado de la Unión, facilitar la transición de este sector a una economía circular y reforzar su sostenibilidad.

La propuesta de Reglamento también es coherente con la propuesta de Reglamento sobre diseño ecológico para productos sostenibles¹⁶, cuyo objetivo es permitir el establecimiento de requisitos de rendimiento e información en materia de sostenibilidad para una amplia variedad de productos físicos. Como ya se ha indicado, a diferencia de otros productos, los requisitos sobre el diseño circular y la producción de vehículos de motor se basan en la actualidad en un marco jurídico específico aplicable a los vehículos, que se establece y se aplica a través del proceso de «homologación de tipo». Se trata, por tanto, de un marco jurídico distinto del que se establece en el futuro Reglamento sobre diseño ecológico para productos sostenibles. Además, el Reglamento sobre diseño ecológico para productos sostenibles tampoco aborda la fase final de la vida útil del vehículo, que está sujeta a la propuesta de Reglamento relativo a la homologación de tipo RRV y los VFU.

Por último, la propuesta de Reglamento no aborda los traslados de vehículos al final de su vida útil, que están regulados por el Reglamento relativo a los traslados de residuos¹⁷. Los VFU se consideran residuos peligrosos y, de conformidad con el Reglamento relativo a los traslados de residuos, su exportación desde la UE a terceros países que no sean miembros de la OCDE está prohibida. El resto de disposiciones del Reglamento relativo a los traslados de residuos también se aplican a otros traslados de VFU, incluso entre Estados miembros de la UE.

- **Coherencia con otras políticas de la Unión**

Asimismo, existen sinergias entre la presente propuesta de Reglamento y otras políticas de la UE, en particular la política climática. La transición del sector automovilístico a la circularidad es esencial para que la UE alcance los objetivos de neutralidad climática para 2050 establecidos en la «Legislación Europea sobre el Clima»¹⁸, **complementando así otras iniciativas en el marco del** paquete de medidas «Objetivo 55»¹⁹. Además, la iniciativa complementa otras novedades legislativas recientes destinadas a transformar la industria del automóvil, como las normas de CO₂ recientemente revisadas para turismos y furgonetas²⁰, la propuesta de la norma Euro 7 sobre las emisiones de los vehículos de motor nuevos²¹ y la

¹⁵ https://environment.ec.europa.eu/strategy/textiles-strategy_es.

¹⁶ Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se insta un marco para el establecimiento de requisitos de diseño ecológico aplicables a los productos sostenibles y se deroga la Directiva 2009/125/CE [COM(2022) 142 final, 2022/0095 (COD)].

¹⁷ Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo relativo a los traslados de residuos y por el que se modifican los Reglamentos (UE) n.º 1257/2013 y (UE) 2020/1056 [COM(2021) 709 final, 2021/0367(COD)].

¹⁸ https://climate.ec.europa.eu/eu-action/european-green-deal/european-climate-law_es.

¹⁹ Puede encontrarse más información sobre el paquete en: https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/es/IP_21_3541.

²⁰ Reglamento (UE) 2023/851 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 19 de abril de 2023, por el que se modifica el Reglamento (UE) 2019/631 en lo que respecta al refuerzo de las normas de comportamiento en materia de emisiones de CO₂ de los turismos nuevos y de los vehículos comerciales ligeros nuevos, en consonancia con la mayor ambición climática de la Unión (DO L 110 de 25.4.2023, p.).

²¹ Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo 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).

revisión en curso de las tres Directivas del «paquete sobre la inspección técnica de vehículos»²². Asimismo, el Reglamento completa la Ley de Materias Primas Fundamentales²³, en la medida en que introduce medidas diseñadas específicamente para lograr un mayor grado de circularidad de las materias primas fundamentales utilizadas en los vehículos, en particular mediante la retirada, la reutilización y el reciclado de las piezas, los componentes y materiales que contengan dichas materias primas.

2. BASE JURÍDICA, SUBSIDIARIEDAD Y PROPORCIONALIDAD

• Base jurídica

La propuesta legislativa se basa en el artículo 114 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (TFUE), cuyo objetivo es garantizar el funcionamiento del mercado único²⁴. Esto es esencial, ya que la propuesta establece requisitos claros y uniformes tanto para la introducción de vehículos en el mercado de la UE como para su recogida y tratamiento al final de su vida útil, que son necesarios para facilitar la transición del sector a una economía circular. El artículo 114 del TFUE es la base jurídica del marco reglamentario general sobre la homologación de tipo de los vehículos de motor, incluida la Directiva relativa a la homologación de tipo RRV, mientras que la Directiva VFU tiene una base jurídica medioambiental (artículo 192 del TFUE).

La propuesta aborda una serie de problemas clave relacionados con el mercado único. Entre ellos se encuentran los siguientes: i) una aplicación desigual de las Directivas de homologación de tipo RRV y VFU, ya que sus disposiciones están sujetas a interpretación, lo que da lugar a situaciones diferentes para los operadores en función del lugar en el que introducen los vehículos en el mercado y tratan los VFU, ii) un mercado de la UE de materiales secundarios destinados al sector automovilístico poco desarrollado, iii) los obstáculos al funcionamiento de los mercados de reciclado y a la mejora de las economías de escala, iv) el problema persistente de los «vehículos desaparecidos» y la falta de claridad para, en caso de exportación, distinguir los VFU de los vehículos usados, y v) la necesidad de un marco reglamentario estable y plenamente armonizado que permita mejorar el rendimiento, incluidas las inversiones necesarias, de todos los operadores económicos implicados en la producción y el tratamiento de vehículos al final de su vida útil.

Al mismo tiempo, el principal objetivo de la propuesta es establecer un vínculo más estrecho entre los requisitos en materia de diseño de los vehículos y las disposiciones relativas a la gestión de los VFU, permitiendo así el buen funcionamiento del mercado único. Por tanto, los requisitos en materia de diseño del vehículo se formulan de forma que sean efectivamente requisitos previos para la correcta aplicación de las disposiciones relativas a la gestión de los VFU. Algunos ejemplos de esta combinación de requisitos son los coeficientes de aptitud para

²² https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/13132-Seguridad-de-los-vehiculos-revision-del-paquete-de-la-UE-sobre-la-inspeccion-tecnica-de-vehiculos_es.

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, 2023/0079 (COD)].

²⁴ Cabe señalar que la presente propuesta sigue otros ejemplos de propuestas legislativas que la Comisión ha presentado recientemente, cuyo objetivo es cubrir los requisitos de sostenibilidad y circularidad aplicables a todo el ciclo de vida de los productos en virtud de un único acto legislativo y que tienen como base jurídica el artículo 114. Algunos ejemplos son la propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo relativo a las pilas y baterías y sus residuos, la propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se insta un marco para el establecimiento de requisitos de diseño ecológico aplicables a los productos sostenibles y la propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo relativo a los envases y residuos de envases.

la reutilización, el reciclado y la valorización en comparación con los objetivos de reutilización, valorización y reciclado, los requisitos relativos a las sustancias presentes en los vehículos en comparación con la obligación de retirar las piezas y componentes que las contengan con anterioridad a la fragmentación de los VFU, los requisitos de contenido reciclado en comparación con el objetivo de reciclado de plástico y el diseño para la retirada de piezas en comparación con la obligación de retirar las piezas con anterioridad a la fragmentación de los VFU.

El artículo 114 del TFUE es, por tanto, la base jurídica adecuada para la presente propuesta, ya que permite que los requisitos relacionados con el medio ambiente constituyan los elementos esenciales de las condiciones que rigen la homologación de tipo y, por tanto, la introducción de los vehículos en el mercado de la UE, así como la armonización de los requisitos relativos al tratamiento de los vehículos al final de su vida útil. La justificación o el centro de gravedad de la propuesta es armonizar los requisitos de introducción en el mercado (para ser más precisos, los requisitos para la homologación de tipo de los vehículos) y, por consiguiente, garantizar que, cuando los vehículos lleguen a la fase final de su vida útil, su tratamiento no dañe el medio ambiente y de ellos se puedan obtener materias primas secundarias de calidad. Por tanto, en el caso de la presente propuesta, el objetivo medioambiental no es independiente, sino que constituye el motor de la armonización de los requisitos de diseño relativos a la aptitud para la reutilización, el reciclado y la valorización de los vehículos.

- **Subsidiariedad (en el caso de competencia no exclusiva)**

Con el fin de lograr un mercado único de la UE armonizado y que funcione correctamente y facilitar una transición fluida del sector automovilístico a la economía circular en consonancia con el objetivo establecido en el Pacto Verde Europeo, resulta fundamental definir un conjunto de normas comunes a escala de la UE con requisitos y obligaciones claros para los Estados miembros y las empresas. Los objetivos del trabajo de revisión de las normas de la UE sobre los vehículos al final de su vida útil no se pueden lograr del todo con una acción individual de los Estados miembros; habida cuenta de la magnitud y los efectos de las medidas, la mejor manera de lograrlos es actuar a escala de la UE.

La armonización de los requisitos resolvería los problemas de aplicación causados por las diferentes interpretaciones de la legislación vigente. Si no se produce una acción a escala de la UE, existe el riesgo de fragmentación del mercado de la UE y de que los avances en materia de economía circular dependan de la acción voluntaria de las empresas o de cada Estado miembro.

- **Proporcionalidad**

El principio de proporcionalidad se refleja en el diseño de todas las medidas incluidas en la propuesta de Reglamento. Por ejemplo, amplía de forma progresiva el ámbito de aplicación de la legislación vigente a los vehículos nuevos con períodos de transición para todos los requisitos nuevos, con el fin de dar tiempo a los operadores económicos para adaptarse a las nuevas normas.

En el anexo 8 del informe de evaluación de impacto se facilita una descripción más detallada de la evaluación de la proporcionalidad con respecto a cada una de las opciones de actuación.

- **Elección del instrumento**

Con la elección de un reglamento se trata de crear un marco armonizado aplicable a las fases de diseño, producción y final de la vida útil de los vehículos. Este instrumento proporcionará la seguridad jurídica que necesitan los operadores y las autoridades de los Estados miembros. Al consolidar todos los requisitos en un único acto, se simplificará el panorama normativo

actual y contribuirá a una mayor integración del mercado único de la UE. La elección de un reglamento, si lo comparamos con una directiva, también reduce los costes administrativos relacionados con la transposición de la ley a la legislación nacional y permite una aplicación más temprana de los nuevos requisitos de la UE. La elección de un reglamento es coherente con el marco reglamentario de la homologación de tipo, en virtud del cual las directivas se transforman en reglamentos dentro de las medidas adoptadas a escala de la UE tras el escándalo de las emisiones del *Dieselgate*.

3. RESULTADOS DE LAS EVALUACIONES *EX POST*, DE LAS CONSULTAS CON LAS PARTES INTERESADAS Y DE LAS EVALUACIONES DE IMPACTO

• Evaluaciones *ex post*/controles de la adecuación de la legislación vigente

Las evaluaciones de la Directiva VFU²⁵ y de la Directiva relativa a la homologación de tipo RRV²⁶ identificaron entre sus principales deficiencias el carácter genérico de sus disposiciones, lo cual impide la transición de toda la cadena de suministro del sector del automóvil a una economía circular. Estas deficiencias fueron objeto de debate en el dictamen de la Plataforma «Preparados para el Futuro»²⁷. Como consecuencia de ello, se determinó que los siguientes problemas suponían un obstáculo al funcionamiento del mercado único de la UE y no permitían alcanzar el nivel de protección del medio ambiente que la UE pretende lograr:

- El diseño y la producción de nuevos vehículos no contribuyen lo suficiente a las ambiciones del Pacto Verde Europeo para una economía climáticamente neutra, limpia y circular.
- El tratamiento de los vehículos al final de su vida útil no es óptimo con respecto a su potencial para contribuir a una economía climáticamente neutra, limpia y circular.
- En la UE, una parte importante de los vehículos sujetos a la Directiva VFU no se recoge para su tratamiento adecuado según las condiciones ambientales, lo cual podría contribuir a la contaminación en terceros países.
- No existe un enfoque armonizado a escala de la UE para el diseño, la producción y el tratamiento al final de la vida útil de los vehículos que actualmente quedan fuera del ámbito de aplicación de la Directiva VFU, lo que se traduce en un potencial aún sin explotar para los objetivos de economía circular del Pacto Verde Europeo.

Para resolver estos problemas, la propuesta de Reglamento se centra en tres aspectos principales: los requisitos de circularidad para la homologación de tipo de los vehículos, la gestión de los vehículos al final de su vida útil y la exportación de los vehículos usados.

• Consultas con las partes interesadas

A lo largo de los procesos de evaluación y evaluación de impacto se consultó a las partes interesadas en varias ocasiones. Estas consultas constituyeron la base de la propuesta de

²⁵ https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/1912-Vehiculos-al-final-de-su-vida-util-evaluacion-de-las-normas-de-la-UE_es.

²⁶ Véase el anexo 11 de la evaluación de impacto.

²⁷ <https://cor.europa.eu/es/our-work/Pages/Fit-for-Future-opinion-on-End-of-life-vehicles-and-3R-type-approval.aspx>.

Reglamento, en particular las consultas públicas abiertas, las consultas específicas, los talleres con las partes interesadas²⁸ y las reuniones bilaterales.

Las partes interesadas y los Estados miembros se mostraron, en general, de acuerdo con las principales conclusiones de la evaluación de la Directiva VFU y con la necesidad de revisar las normas de la UE sobre vehículos al final de su vida útil para abordar estas conclusiones.

Muchas partes interesadas del sector de la fabricación de automóviles subrayaron que ya habían empezado a integrar los principios de circularidad en sus prácticas comerciales y que únicamente se necesitaban modificaciones mínimas para mejorar la aplicación de la legislación vigente. Por tanto, no consideraron necesario fusionar la Directiva VFU y la Directiva de homologación de tipo RRV. Otros fabricantes se mostraron favorables a la adopción de medidas para adaptar el diseño al reciclado en la nueva legislación con el fin de garantizar la igualdad de condiciones y mejorar la transparencia. Los sectores del desmontaje y del reciclado, formados principalmente por pymes, pidieron una legislación más ambiciosa sobre el diseño para el desmontaje o el reciclado y sobre el intercambio de información por parte de los fabricantes. Las ONG medioambientales, las autoridades de gestión de residuos y las autoridades públicas apoyaron de forma unánime un enfoque integral del ciclo de vida y el diseño para las medidas de circularidad.

Aunque los sectores del reciclado y del desmontaje y las organizaciones de la sociedad civil apoyaron firmemente el establecimiento de objetivos sobre el contenido reciclado de los vehículos nuevos, el sector automovilístico expresó opiniones encontradas respecto del establecimiento de objetivos para los plásticos, ya que manifestó su preocupación por la posible falta del suministro necesario y abogó por el reciclado químico (al igual que la industria del plástico). La industria siderúrgica no apoyó un objetivo relativo al contenido de acero reciclado en los vehículos nuevos.

En cuanto al tratamiento de los vehículos al final de su vida útil, las partes interesadas se mostraron a favor de las medidas orientadas a mejorar y aumentar la calidad de los materiales de los VFU para favorecer la reutilización de piezas de repuesto y componentes, así como el reciclado de alta calidad de los materiales procedentes de VFU. Sin embargo, el sector de la gestión de residuos expresó su preocupación por el aumento de los costes que podrían provocar las nuevas medidas que regulan el tratamiento de los vehículos al final de su vida útil y sus residuos.

En general, las partes interesadas expresaron un fuerte apoyo a la adopción de medidas ambiciosas para hacer frente al persistente problema de los «vehículos desaparecidos». También recibió apoyos la imposición de requisitos más estrictos a la exportación de vehículos usados, a fin de evitar que se exporten de la UE a terceros países vehículos usados que no sean aptos para circular, generen contaminación atmosférica y presenten riesgos para la seguridad vial.

²⁸ Durante la evaluación de la Directiva se llevó a cabo una consulta pública. (https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/1912-Vehiculos-al-final-de-su-vida-util-evaluacion-de-las-normas-de-la-UE_es). El 15 de octubre de 2020 se publicó una evaluación inicial de impacto para recabar opiniones del público y, posteriormente, durante la evaluación de impacto, se celebró una consulta pública abierta de catorce semanas entre el 20 de julio de 2021 y el 26 de octubre de 2021 (https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/12633-End-of-life-vehicles-revision-of-EU-rules/F_es).

Según los fabricantes de vehículos, el sector del desmontaje ya es autosuficiente y no es necesario compensar el coste del tratamiento mediante el establecimiento de sistemas de responsabilidad ampliada del productor. En el caso de que se establezcan estos sistemas, destacaron la importancia de que los fabricantes de vehículos tengan derecho a ejercer su responsabilidad de forma individual. Los sectores del desmontaje, la fragmentación y el reciclado pidieron una mayor responsabilidad financiera de la industria automovilística para cubrir los costes adicionales relacionados con la mejora de la calidad, con salvaguardias para proteger su independencia en los sistemas.

La mayoría de las partes interesadas, incluidas las ONG medioambientales, las autoridades públicas y los operadores de gestión de residuos (principalmente pymes), se mostraron a favor de ampliar el ámbito de aplicación reglamentario de la Directiva VFU a otras categorías de vehículos. Los productores y proveedores del sector automovilístico expresaron opiniones diversas y subrayaron que no sería deseable ampliar totalmente el ámbito de aplicación a nuevas categorías de vehículos a corto plazo debido a sus diferencias.

- **Obtención y uso de asesoramiento especializado**

Para respaldar el análisis de las diferentes opciones reglamentarias, la Comisión contrató a consultores externos en el marco de un contrato de asistencia²⁹.

Se recopilaron pruebas a partir de los informes de evaluación de la Directiva VFU³⁰ y de la evaluación específica de la Directiva de homologación de tipo RRV, que se llevó a cabo en paralelo a la evaluación de impacto y se presentó en el anexo 11 del informe de evaluación de impacto.

El Centro Común de Investigación (JRC), el servicio de ciencia y conocimiento de la Comisión Europea, elaboró un informe técnico sobre los objetivos de contenido de plástico reciclado en los turismos nuevos³¹ y un informe sobre las materias primas fundamentales en el sector automovilístico³². Los resultados de estos informes se incorporaron a la evaluación de impacto en la que se basa la propuesta de Reglamento.

La propuesta también tiene en cuenta las sugerencias formuladas en el dictamen de la Plataforma «Preparados para el Futuro»³³.

Otros datos justificativos aportados al proceso a través de estudios documentales específicos y la recogida de datos, también se integraron en el trabajo de evaluación de impacto global.

²⁹ Baron, Y.; Kosińska-Terrade, I.; Loew, C.; Köhler, A.; Moch, K.; Sutter, J.; Graulich, K.; Adjei, F.; Mehlhart, G.: *Study to support the impact assessment for the review of Directive 2000/53/EC on End-of-Life Vehicles* [«Estudio de apoyo a la evaluación de impacto para la revisión de la Directiva 2000/53/CE relativa a los vehículos al final de su vida útil», documento en inglés], Oeko-Institut, junio de 2023.

³⁰ Documento SWD(2021) 60 final.

³¹ Maury, T., Tazi, N., Torres De Matos, C., Nessi, S., Antonopoulos, I., Pierri, E., Baldassarre, B., Garbarino, E., Gaudillat, P., y Mathieux, F., *Towards recycled plastic content targets in new passenger cars* [«Hacia objetivos de contenido de plástico en los turismos nuevos», documento en inglés], EUR 31047 EN, Oficina de Publicaciones de la Unión Europea, Luxemburgo, 2022, ISBN 978-92-76-51784-9 (en línea), doi: 10.2838/834615 (en línea), JRC129008.

³² N. Tazi, M. Orefice, C. Marmy, Y. Baron, M. Ljunggren, P. Wäger, F. Mathieux, *Initial analysis of selected measures to improve the circularity of Critical Raw Materials and other materials in passenger cars* [«Análisis inicial de medidas seleccionadas para mejorar la circularidad de las materias primas fundamentales y otros materiales en los turismos», documento en inglés], EUR 31468 EN, Oficina de Publicaciones de la Unión Europea, Luxemburgo, 2023, ISBN 978-92-68-01625-1, doi: 10.2760/207541, JRC132821.

³³ <https://cor.europa.eu/es/our-work/Pages/Fit-for-Future-opinion-on-End-of-life-vehicles-and-3R-type-approval.aspx>.

- **Evaluación de impacto**

La propuesta se basa en una evaluación de impacto que se publica junto con la propuesta. En consonancia con las Directrices de la Comisión para la mejora de la legislación, el Comité de Control Reglamentario emitió dos dictámenes sobre los proyectos de versiones del informe de evaluación de impacto, que se centraron en la justificación de las medidas relativas a la exportación de vehículos usados, la descripción de los efectos de la opción preferida, la elección de algunas medidas sobre el contenido reciclado y los sistemas de responsabilidad ampliada del productor, así como cuestiones relacionadas con la metodología seguida en el informe. Estos dictámenes se tuvieron en cuenta en el informe final de la evaluación de impacto.

La evaluación de impacto identificó cuatro ámbitos problemáticos que debían abordarse a escala de la UE:

1. Existe una **falta de integración de la circularidad en el diseño y la producción de vehículos**, que produce una elevada dependencia de las materias primas primarias.
2. La **calidad del tratamiento de los vehículos al final de su vida útil no es óptima** comparado con el potencial de retener más valor medioambiental y económico.
3. Una parte importante de los «**vehículos desaparecidos**» sujetos a la Directiva VFU no se recoge para su tratamiento en condiciones medioambientales adecuadas y cada año **se exporta desde la UE un gran volumen de vehículos usados que no son aptos para la circulación y que contaminan**.
4. Existe un **potencial de circularidad sin explotar en relación con los vehículos que en la actualidad quedan fuera del ámbito de aplicación de la Directiva VFU** para contribuir a los objetivos del Pacto Verde Europeo.

Con el fin de abordar cada uno de estos problemas, se han diseñado y analizado opciones de actuación específicas para cada uno de los ámbitos siguientes:

1. «**Diseñar circular**»: lograr que el diseño y la producción sean circulares.
2. «**Utilizar contenido reciclado**»: aumentar el contenido reciclado de los vehículos nuevos.
3. «**Tratar mejor**»: mejorar el tratamiento de los VFU.
4. «**Recoger más**»: recoger más VFU en la UE y mejorar la calidad de los vehículos usados exportados.
5. «**Responsabilidad ampliada del productor**»: proporcionar los incentivos adecuados para aumentar la recogida de VFU y mejorar el tratamiento de residuos mediante sistemas de responsabilidad ampliada del productor.
6. «**Abarcar más vehículos**»: ampliar el ámbito de aplicación de la legislación a otras categorías de vehículos.

Las medidas incluidas en cada opción se presentan en el cuadro siguiente. La última columna indica las medidas seleccionadas como opción preferida tras la evaluación de impacto.

Opciones de actuación	n.º	Medidas	Opción preferida
OA1 –	1A	M1 - Velar por que las nuevas normas de homologación de tipo (reutilización, reciclado y valorización) prevean la correcta aplicación de los requisitos de	Sí

<i>Diseñar circular</i>		circularidad para los nuevos tipos de vehículos M2 - Facultar a la Comisión para desarrollar una metodología perfeccionada para determinar el cumplimiento de los requisitos de reutilización, reciclado y valorización	Sí
		M3 - Suministro de información básica sobre desmontaje a los operadores que se dedican al tratamiento de VFU	Sí
		M4a - Declaración sobre las sustancias preocupantes verificada por las autoridades de homologación de tipo RRV	No
		M5a - Restricciones de sustancias con arreglo a la Directiva VFU revisada	No
	1B	<i>Incluye las medidas M1, M2 y M3 de la OA1A.</i> M4b - Declaración obligatoria sobre el contenido reciclado de plásticos, acero y aluminio M5b - Restricciones de sustancias con arreglo al Reglamento REACH y a otra legislación vigente M6 - Obligación de los fabricantes de vehículos de desarrollar estrategias de circularidad M7 - Requisitos de diseño aplicables a los vehículos nuevos para facilitar la retirada de componentes	Sí No Sí Sí
	1C	<i>Incluye las medidas M1-M3, M6 y M7 de la OA1A y la OA1B.</i> M4c - Declaración obligatoria sobre el contenido reciclado de materiales distintos de los plásticos, como las materias primas fundamentales, el acero y el aluminio M5c - Enfoque híbrido: mantenimiento de las restricciones actuales en el marco de los valores límite de exposición y nuevas restricciones en el marco de REACH (<i>analizadas por separado en el anexo 9</i>) M8 - Establecimiento de un pasaporte digital de circularidad de los vehículos	Sí Sí Sí
	2A	M9a - Objetivos obligatorios de contenido reciclado para el plástico utilizado en los vehículos: el 6 % de contenido de plástico reciclado en 2031, el 10 % en 2035 a escala de la flota, del cual el 25 % de material reciclado procedente de las normas de producción, cálculo y verificación en circuito cerrado M10a - Facultar a la Comisión para establecer un objetivo obligatorio de contenido reciclado para el acero, incluidas normas de cálculo y verificación, sobre la base de un estudio de viabilidad específico	No Sí
<i>Utilizar contenido reciclado</i>	2B	M9b - Contenido de plásticos reciclados: el 25 % en 2031 solo para vehículos con nueva homologación de tipo, del cual el 25 % corresponde a normas de producción, cálculo y verificación en circuito cerrado M10b - Contenido reciclado de acero: el 20 % en vehículos con nueva homologación de tipo, normas de cálculo y verificación	Sí No
	2C	M9c - Contenido de plásticos reciclados: el 30 % en 2031 solo para vehículos con nueva homologación de tipo, del cual el 25 % corresponde a normas de producción, cálculo y verificación en circuito cerrado M10c - Contenido reciclado de acero: el 30 % en 2031 en vehículos con nueva homologación de tipo, del cual el 15 % obedece a normas de producción, cálculo y verificación en circuito cerrado M11 - Facultar a la Comisión para establecer objetivos obligatorios de contenido reciclado para otros materiales (aleaciones de aluminio, materias primas fundamentales), estudio de viabilidad, cálculo de los niveles objetivo y normas de verificación	No No Sí
	3A	M12- Alinear la definición de reciclado y la metodología de cálculo de las tasas de reciclado con otra legislación en materia de residuos M13a - Eliminación obligatoria de determinadas piezas/componentes antes de la fragmentación para fomentar su reciclado o reutilización, «lista A» M14a - Nueva definición de «remanufacturación» y nuevos requisitos de seguimiento para la reutilización/remanufacturación M16a - Prohibición de depositar en vertederos residuos de la industria automovilística procedentes de operaciones de fragmentación	Sí Sí Sí Sí
<i>Tratar mejor</i>	3B	<i>Incluye todas las medidas de la OA3A (acumulativas)</i> M13b - Eliminación obligatoria de una lista de componentes más larga, entre ellos los que contienen una elevada concentración de metales valiosos o materias primas fundamentales, «lista B»	Sí

		M14b - Apoyo al mercado para la utilización de piezas de recambio M15b - Objetivos de reciclado de plásticos: el 30 % M16b - Prohibición de la fragmentación mixta de VFU con RAEE y residuos de envases	Sí Sí Sí
	3C	<i>Incluye todas las medidas de la OA3A y la OA3B (acumulativas)</i> M13c - Eliminación obligatoria de componentes adicionales, «lista C» M15c - Vidrio: el 70 % reciclado con una calidad de vidrio para envases o equivalente M16c - Establecimiento de requisitos sobre tecnologías posteriores a la fragmentación para mejorar la cantidad y la calidad de la chatarra recuperada de los VFU	No No No
OA4 – <i>Recoger más</i>	4A	M17a - Presentación de informes por los Estados miembros sobre vehículos desaparecidos, matriculación de vehículos, importación y exportación de vehículos usados, incentivos para fomentar la entrega en una instalación de tratamiento autorizada y sanciones M18 - Obligaciones de las empresas de desmontaje, y reciclaje de comprobar e informar sobre los VFU, certificados de destrucción M19a - Establecimiento de requisitos mínimos para las inspecciones sectoriales y las medidas de ejecución (incluida la Guía de Corresponsales n.º 9 no vinculante)	No Sí Sí
	4B	M17b - Establecimiento de multas para el sector de los VFU en caso de que se venda un VFU a empresas de desmontaje ilegales y para distribuidores (y plataformas electrónicas) que comercien con piezas de recambio desmontadas (usadas) procedentes de instalaciones no autorizadas M19b - Definición más clara de VFU para garantizar una mejor distinción entre vehículos usados y VFU (Guía de Corresponsales n.º 9 vinculante) M20 - Mejorar la información incluida en los registros nacionales de vehículos y que estos registros sean interoperables	Sí Sí Sí
	4C	M19c - Proporcionar o poner a disposición de las autoridades aduaneras información sobre la identificación y la inspección técnica de vehículos (número de identificación del vehículo) M21 - Requisitos de exportación para los vehículos usados vinculados a la inspección técnica	Sí Sí
	4D	Incluye las medidas M17b, M18, M19a-c, M20, M21 de las OA4A, OA4B y OA4C (acumulativas)	Sí
OA5 – <i>Responsabilidad ampliada del productor</i>	5A	M22 - Obligación de los Estados miembros de establecer sistemas de responsabilidad ampliada del productor colectivos o individuales, incluido el control de los costes de conformidad y las obligaciones financieras mínimas M23 - Obligaciones de información de los productores	Sí Sí
	5B	<i>Incluye las medidas M22 y M23 de la OA5A (acumulativas)</i> M24 - Modulación armonizada de las tasas de responsabilidad ampliada del productor M25 - Transferencia de las tasas/garantías de responsabilidad ampliada del productor (RAP transfronteriza)	Sí Sí
	5C	<i>Incluye las medidas M22-M25 de la OA5A y la OA5B (acumulativas)</i> M26 - Creación de sistemas nacionales de depósito y devolución M27 - Criterios armonizados de contratación pública ecológica (voluntaria)	No No
OA6 – <i>Cubrir más vehículos</i>	6A	M28 - Suministro de información a las empresas de desmontaje y reciclado	Sí
	6B	<i>Incluye la medida M28 de la OA6A (acumulativa)</i> M30a - Tratamiento obligatorio al final de su vida útil de los vehículos de las categorías L3e-L7e, camiones (N2, N3) y autobuses (M2, M3) y remolques (O) en instalaciones de tratamiento autorizadas M30b - Requisitos de exportación para los vehículos usados vinculados a la situación de la inspección técnica de los camiones (N2, N3), los autobuses (M2, M3) y los remolques (O) M31b - Requisitos mínimos de responsabilidad ampliada del productor al final de la vida útil de los vehículos de las categorías L3e-L7e, camiones (N2, N3), autobuses (M2, M3) y remolques (O) M32 - Cláusula de revisión de la ampliación reglamentaria del ámbito de aplicación de la homologación de tipo RRV a nuevos vehículos	Sí Sí Sí Sí

	<p>6C <i>Incluye las medidas M28, M30a-b y M31b de la OA6A y la OA6B (acumulativas)</i></p> <p>M31c - Plena aplicación de la responsabilidad ampliada del productor e incentivos económicos avanzados</p> <p>M33 - Aplicación plena de los nuevos requisitos de homologación de tipo RRV y de tratamiento al final de la vida útil a categorías de vehículos adicionales</p>	<p>No</p> <p>No</p>
--	--	---------------------

Los efectos de cada opción se analizaron de forma exhaustiva, al igual que los efectos conjuntos y las sinergias entre las opciones. Se tuvieron en cuenta los efectos en las pequeñas y medianas empresas (pymes) y se resumieron en una prueba específica para las pymes. Las repercusiones ambientales, económicas y sociales se calcularon hasta 2040 y se compararon con el escenario de referencia. El año principal para la comparación es 2035, puesto que todas las medidas a largo plazo deberían haber entrado en vigor en esa fecha.

El paquete de políticas preferido contiene una combinación de las siguientes opciones.

Diseñar circular. La opción preferida incluye obligaciones a corto plazo para que los fabricantes de vehículos faciliten información detallada y accesible sobre el desmontaje y el reciclado, incluida la utilización y la ubicación de materias primas fundamentales en los vehículos, así como información sobre el porcentaje de contenido reciclado en los vehículos nuevos. Entre las medidas a medio plazo figuran la revisión de la metodología para calcular la aptitud para el reciclado y la reutilización de los vehículos nuevos en la fase de homologación de tipo y el desarrollo de un pasaporte de circularidad de los vehículos. En general, esta medida fija los requisitos de circularidad en la homologación de tipo de nuevos tipos de vehículos.

Contenido reciclado. La opción preferida consiste en establecer un nivel medio de ambición con un objetivo de contenido de plásticos reciclados del 25 % para 2030, del cual el 25 % procede del tratamiento de VFU en circuito cerrado. En el caso del acero, esta opción faculta a la Comisión para establecer un objetivo de contenido de acero reciclado en los vehículos recientemente homologados en un plazo de tres años a partir de la entrada en vigor del Reglamento, sobre la base de un estudio de viabilidad. La opción de establecer objetivos de contenido reciclado en el caso de otros materiales, como el aluminio y las materias primas fundamentales, se evaluará en el futuro en función de los cambios en los diseños de los automóviles y de la disponibilidad de capacidad de reciclado.

Tratar mejor. La opción preferida incluye una definición más estricta de reciclado, la prohibición del vertido de fracciones de residuos de la fragmentación de los automóviles y un nivel medio de ambición en cuanto a las obligaciones de retirada para mejorar la recuperación de componentes clave de los vehículos al final de su vida útil sin costes desproporcionados para las empresas de tratamiento. Aumentará la recuperación de materias primas (fundamentales) y mejorará la calidad de los plásticos, el acero y las fracciones de aluminio.

Recoger más. La opción preferida es la política más ambiciosa. Medidas como una asignación de responsabilidades más clara para los certificados de destrucción, criterios vinculantes para distinguir los vehículos usados y los VFU y nuevas disposiciones de ejecución aumentarán de manera significativa el número de VFU tratados legalmente en la UE. Asimismo, prohibirá la exportación de vehículos que ya no sean aptos para circular, de conformidad con el principio de «no causar un perjuicio significativo».

Ofrecer incentivos para aumentar la recogida de VFU y mejorar el tratamiento de residuos. La opción preferida incluye incentivos financieros y organizativos mediante el establecimiento de requisitos de responsabilidad ampliada del productor con el fin de

aumentar la recogida de VFU y compensar los costes de la mejora de la calidad del tratamiento que no se pueden compensar con el valor de los materiales y los componentes recuperados.

Cubrir más vehículos. La opción preferida adopta un enfoque escalonado para cubrir más vehículos de forma gradual con arreglo a las nuevas normas de la UE, estableciendo que los fabricantes faciliten información sobre la composición de sus vehículos. También introduce una serie de requisitos mínimos de tratamiento para los vehículos, camiones, autobuses y remolques de categorías L3e-L7e al final de su vida útil. Se espera que la opción preferida tenga un impacto positivo en el medio ambiente al reducir la huella ambiental relacionada con los requisitos de producción y de final de la vida útil de los vehículos.

Se estima que los beneficios medioambientales globales suponen una reducción anual de 12,3 millones de toneladas equivalentes de CO₂ en 2035 (10,8 millones de toneladas en 2030 y 14,0 millones de toneladas en 2040), lo cual es fundamental para descarbonizar la industria automovilística. Esta reducción de las emisiones de CO₂ representa 2 800 millones de EUR cuando se monetiza. Esta reducción está relacionada con una mejor valorización de 5,4 millones de toneladas de materiales (plásticos, acero, aluminio, cobre, materias primas fundamentales) que se reciclarían con una mayor calidad o se reutilizarían, y con el hecho de que en la UE se recogerían y tratarían hasta 3,8 millones de VFU adicionales. Se recogerían 350 toneladas de tierras raras en materiales magnéticos permanentes separados para su reutilización y reciclado en 2035 (y 1 500 toneladas en 2040), lo que contribuiría en gran medida al objetivo de la UE de lograr la autonomía estratégica en cuanto a las materias primas fundamentales. La opción preferida contribuye principalmente a los Objetivos de Desarrollo Sostenible relacionados con las innovaciones sostenibles (ODS 9), el consumo y la producción responsables (ODS 12) y la acción por el clima (ODS 13).

Los ingresos anuales totales de la opción preferida ascienden a 5 200 millones EUR en 2035, incluidos 2 800 millones EUR de la reducción de las emisiones de CO₂ cuando se monetiza, frente a un coste de 3 300 millones EUR, lo cual genera unos ingresos netos de 1 800 millones EUR.

Se calcula que el coste de la opción preferida alcanzará los 66 EUR por vehículo introducido en el mercado en 2035. Se estima que creará 22 100 puestos de trabajo adicionales, de los cuales 14 200 corresponden a pymes, principalmente de desmontaje y reciclado.

Aunque habrá algunos costes a corto plazo para la industria automovilística de la UE, la opción preferida también generará ahorro de energía, reducirá la dependencia de la UE de materiales procedentes de terceros países y garantizará que la transición hacia la electrificación de los vehículos se lleve a cabo sobre la base de modelos de negocio sostenibles y circulares, todo lo cual contribuirá a la competitividad a largo plazo del sector.

La opción preferida generará tanto costes (relacionados con la inversión en nuevas tecnologías) como ingresos (relacionados con un mayor valor de las piezas de recambio y de los materiales reciclados) para el sector de la gestión de residuos. Aunque la situación variará entre los distintos Estados miembros y operadores debido a las diferencias en las tecnologías utilizadas y en los costes laborales, los cambios previstos reforzarán y modernizarán considerablemente la industria del desmontaje, la fragmentación y el reciclado de la UE.

Se espera que las autoridades de los Estados miembros tengan que afrontar unos costes limitados relacionados con la supervisión y el cumplimiento de la nueva legislación. Los costes se deberán principalmente a las inspecciones, los controles de exportación de los VFU y vehículos usados y la necesidad de adaptar los sistemas de matriculación. A cambio, una mayor digitalización (para la notificación del certificado de destrucción, el intercambio de

información de los registros nacionales de matriculación de vehículos sobre la exportación de vehículos al final de su vida útil y vehículos usados y con la interoperabilidad con el sistema de ventanilla única) aumentará la eficiencia, tanto para las autoridades encargadas de la aplicación como para las empresas y también reducirá su carga. Se calcula que para los organismos del sector público el coste total de supervisar los sistemas de responsabilidad ampliada del productor, llevar a cabo la labor de control del cumplimiento y adaptar los sistemas nacionales de matriculación de vehículos ascenderá a unos 24 millones EUR, menos de 2 EUR por vehículo.

Los consumidores pueden enfrentarse a un aumento de los precios de los vehículos nuevos de aproximadamente 39 EUR por vehículo y a precios más bajos (12 EUR por vehículo) a la hora de vender vehículos de segunda mano debido a la caída de las exportaciones. En cambio, se espera que las medidas de apoyo a la revalorización y venta de piezas de recambio usadas se traduzcan en precios de compra más bajos y en una reparación y mantenimiento más baratos para los consumidores, lo que supone un beneficio.

Los requisitos avanzados para el tratamiento de los vehículos al final de su vida útil pueden plantear dificultades a las pymes en términos de mayores costes de aplicación a corto y medio plazo, así como de adaptación a las nuevas tecnologías de tratamiento. Al mismo tiempo, una mayor inversión en el sector del reciclado de automóviles, el apoyo al mercado de reutilización de piezas secundarias y un acceso más fácil a la información sobre el desmontaje de un vehículo impulsarán la innovación, desbloquearán nuevas oportunidades para las pymes y contribuirán a crear nuevos puestos de trabajo en el sector. Para mitigar aún más los efectos en las pymes, unos requisitos más estrictos en materia de responsabilidad ampliada del productor permiten compensar los costes con unas tasas de recogida más elevadas y una mayor calidad del tratamiento.

Los costes recurrentes por vehículo relacionados con el enfoque de «una más, una menos» se estiman en 81,8 millones EUR o 5,45 EUR por vehículo nuevo en el paquete de la opción preferida. La opción preferida aprovecha al máximo el potencial de digitalización para garantizar el cumplimiento eficaz de los nuevos requisitos con arreglo al principio de «digital por defecto». Sin la digitalización, el impacto se estima en 32,2 millones EUR, es decir, un 40 % más.

- **Adecuación y simplificación de la normativa**

Se espera que el Reglamento propuesto mejore la eficacia y la armonización. Tiene en cuenta la mayor parte de las sugerencias formuladas en el dictamen de la Plataforma «Preparados para el Futuro»³⁴. Las especificaciones de los procedimientos de homologación de tipo de vehículos sobre el establecimiento de requisitos de circularidad claros racionalizarán los procedimientos del mercado único para los fabricantes. Se conseguirá una mayor simplificación mediante la centralización de las restricciones de las sustancias químicas en virtud de REACH, el principal instrumento legislativo de la UE que regula las sustancias químicas. Respecto de la gestión de los vehículos al final de su vida útil, la armonización de las definiciones de reciclado con la Directiva marco sobre los residuos unificará y facilitará la interpretación jurídica y permitirá una mayor comparabilidad de los datos notificados. El establecimiento de sistemas de responsabilidad ampliada del productor específicos de los VFU evitará enfoques desiguales entre los Estados miembros. Ello mejorará la transparencia y el reparto equitativo de las responsabilidades financieras entre las empresas que participan en el tratamiento de los vehículos al final de su vida útil.

³⁴ Para más información sobre las sugerencias seleccionadas del dictamen de la Plataforma «Preparados para el Futuro», véanse los anexos 1 y 5 del informe de evaluación de impacto.

La digitalización también ayudará a mejorar la recogida de VFU y a abordar el problema de los vehículos desaparecidos mediante la introducción de informes digitales en las instalaciones de tratamiento autorizadas y el intercambio de información sobre matriculación de vehículos entre los Estados miembros. La interconexión con el entorno de ventanilla única de la UE para las aduanas permitirá que las autoridades aduaneras apliquen nuevas condiciones a la exportación de vehículos usados. Aprovechar el potencial de la digitalización será esencial para capacitar a las pymes, en particular a las empresas más pequeñas, a menudo familiares, para llegar a nuevos mercados permitiendo que se conecten a plataformas en línea y a mercados lejanos, tanto a nivel local como internacional. Además, se espera que el efecto llamado derivado del establecimiento de un objetivo obligatorio sobre el contenido reciclado de plásticos impulse la competitividad de las empresas de desmontaje, ya que se convertirían en la principal fuente de suministro de materiales secundarios con una demanda y calidad elevadas. Se prestó especial atención a la limitación de las obligaciones de información a lo estrictamente necesario para evaluar y supervisar la aplicación de la legislación, privilegiando las soluciones digitales y dejando a discreción de los operadores la forma en que deben informar a las autoridades nacionales.

- **Derechos fundamentales**

La propuesta no tiene consecuencia alguna sobre la protección de los derechos fundamentales.

4. REPERCUSIONES PRESUPUESTARIAS

La aplicación de la propuesta requerirá personal y recursos financieros para la adquisición de servicios. Se espera que algunas de las necesidades de personal se satisfagan en el marco de las asignaciones existentes para la Comisión, aunque en la ficha de financiación legislativa adjunta se presentan algunas necesidades de personal externo adicional. En la Agencia Europea de Sustancias y Mezclas Químicas, se espera una necesidad de recursos adicionales limitados, que se contemplará en una propuesta legislativa posterior que abarque la legislación sobre sustancias químicas.

La propuesta incluye varios artículos en los que se detallan otras líneas de trabajo que deberán llevarse a cabo para completar el Reglamento. Este trabajo implicará la adopción de actos de ejecución o delegados a lo largo de los próximos uno a ocho años.

Las principales tareas técnicas incluyen:

- mejora de la metodología para el cálculo de los coeficientes de aptitud para el reciclado, la reutilización y la valorización (coeficientes RRV);
- mejora de la evaluación del riesgo del resto de exenciones de sustancias peligrosas (apoyo de la ECHA);
- cálculo y verificación de las normas relativas al contenido reciclado de plásticos, un estudio de viabilidad para establecer objetivos de contenido reciclado para el acero en aplicaciones de automoción y un estudio de viabilidad más amplio que incluya una evaluación económica para el establecimiento de objetivos de contenido reciclado de otros materiales y formatos de declaración (sobre la base de los conocimientos especializados y la metodología del JRC, aunque no los lleve a cabo necesariamente el JRC);
- especificación de los requisitos de retirada para las baterías de vehículos eléctricos y motores de accionamiento eléctrico, información general sobre la retirada de otros componentes pertinentes y alineación de los requisitos de la Ley de Materias Primas

Fundamentales con el Reglamento relativo a las baterías (como anteriormente, sobre la base de los conocimientos especializados del JRC);

- actualización de los formatos de homologación de tipo y del expediente del fabricante que deben facilitarse a las autoridades de homologación de tipo;
- desarrollo de criterios para el pasaporte de circularidad de los vehículos;
- establecimiento de mecanismos transfronterizos de responsabilidad ampliada del productor;
- modificación de las normas de cálculo y verificación de la calidad de los resultados del tratamiento de los vehículos (como ya se ha indicado, sobre la base de los conocimientos especializados del JRC);
- digitalización: la creación de registros interoperables de vehículos y controles de las exportaciones en tiempo real a través del entorno de ventanilla única de la UE para las aduanas, sobre la base, en primer lugar, de requisitos válidos de inspección técnica y, como segundo paso, de una evaluación basada en el riesgo (cooperación estrecha entre la DG ENV, la DG MOVE y la DG TAXUD);
- adopción de un enfoque gradual para ampliar el ámbito de aplicación de las categorías de vehículos y prepararse para la revisión ocho años después de la entrada en vigor.

La Comisión necesitará el siguiente personal adicional para llevar a cabo estas tareas técnicas:

- 0,5 agentes contractuales en equivalente a jornada completa (EJC) en 2024;
- 3,0 agentes contractuales en EJC en 2025;
- 4,0 agentes contractuales en EJC en 2026 y 2027, más 1 experto nacional en comisión de servicios en EJC.

En conjunto, se calcula que los costes totales de ejecución, incluidos los costes del personal de la Comisión, ascenderán a 4 346 millones EUR, sobre la base de las escalas salariales más recientes.

5. OTROS ELEMENTOS

• Planes de ejecución y modalidades de seguimiento, evaluación e información

El seguimiento de la aplicación del Reglamento propuesto se hará mediante varios datos de seguimiento de los indicadores, como el volumen de materiales reciclados utilizados en vehículos nuevos, las tasas de reciclado de materiales específicos procedentes de los VFU, las piezas, materiales y componentes retirados antes de la fragmentación, la cuota de mercado de las piezas de recambio usadas, el número de VFU recogidos y tratados con arreglo a los requisitos de los VFU y el volumen de vehículos usados exportados. Puede encontrarse más información sobre estos indicadores en el informe de evaluación de impacto.

Se prevé que la revisión general del Reglamento tenga lugar ocho años después de su entrada en vigor.

• Explicación detallada de las disposiciones específicas de la propuesta

En el *capítulo I* se establecen las disposiciones generales.

En el *artículo 1* se establece el objeto del presente Reglamento y en el *artículo 2* se indica su ámbito de aplicación. La mayoría de sus disposiciones se aplican a los vehículos de categoría

M₁ y N₁ (turismos y furgonetas). Algunas disposiciones relativas a la gestión de los vehículos al final de su vida útil y a los requisitos de exportación también se aplican a determinados vehículos de categoría L (vehículos de las categorías L_{3e}, L_{4e}, L_{5e}, L_{6e} y L_{7e}), a los camiones, autobuses y remolques (vehículos de categoría M₂, M₃, N₂, N₃ y O).

En el *artículo 3* se establecen las definiciones necesarias a efectos del presente Reglamento. Varias definiciones proceden de las Directivas derogadas 2000/53/CE y 2005/64/CE o de legislación vigente de la UE, como las Directivas 1999/37/CE, 2008/98/CE y 2014/45/UE o el Reglamento (UE) 2018/858.

El *capítulo II* contiene los requisitos de circularidad relativos al diseño de vehículos, que deben verificarse en un proceso de homologación de tipo.

En el *artículo 4* se establecen requisitos mínimos sobre la aptitud para la reutilización, el reciclado y la valorización de los tipos de vehículos, especificando los coeficientes que debe alcanzar cada tipo. Este artículo faculta a la Comisión para adoptar actos de ejecución que establezcan la metodología para calcular y verificar dichos coeficientes.

En el *artículo 5* se restringe el uso del plomo, el cadmio, el mercurio y el cromo hexavalente en los vehículos y en el anexo III se establecen excepciones a esta restricción. La Comisión adoptará actos delegados que modifiquen este anexo para adaptarlo a los avances técnicos y científicos.

El *artículo 6* exige que cada tipo de vehículo contenga al menos el 25 % de plástico reciclado procedente de residuos plásticos posconsumo, y que el 25 % de dicho material proceda de vehículos al final de su vida útil reciclados. Asimismo, faculta a la Comisión para adoptar actos delegados que establezcan objetivos de contenido reciclado en relación con otros materiales. El establecimiento de estos objetivos potenciales debe sustentarse en una evaluación detallada.

En el *artículo 7* se establece la obligación general de que el diseño de los vehículos nuevos no debe impedir la retirada de piezas y componentes que tengan un importante potencial de reutilización cuando los vehículos se conviertan en residuos. Asimismo, se establece el requisito de diseñar los vehículos de manera que se puedan retirar y sustituir las baterías de los vehículos eléctricos y los motores de accionamiento eléctrico del tipo de vehículo, tanto durante la fase de utilización como durante la fase de residuo.

En el *capítulo III* se establecen los requisitos de información y etiquetado para los fabricantes.

En el *artículo 8* se establece la forma en que los fabricantes deben demostrar que durante el proceso de homologación de tipo sus tipos de vehículos cumplen los requisitos establecidos en el presente Reglamento.

En el *artículo 9* se estipula la obligación de elaborar una estrategia de circularidad para cada nuevo tipo de vehículo que contenga los aspectos enumerados en el anexo IV. Los fabricantes deben actualizar las estrategias cada cinco años y resumir el resultado de las acciones adoptadas para cumplir sus compromisos.

En el *artículo 10* se obliga a los fabricantes a que declaren en la documentación de homologación de tipo el porcentaje de contenido reciclado de los materiales indicados presentes en los vehículos.

En el *artículo 11* se obliga a los fabricantes a que faciliten información sobre la retirada y la sustitución seguras de las piezas, componentes y materiales contenidos en los vehículos. Esta información debe ser accesible de forma gratuita para los operadores dedicados a la gestión de residuos y a la reparación y el mantenimiento.

En el *artículo 12* se hace referencia al etiquetado de las piezas, componentes y materiales presentes en los vehículos, en consonancia con las normas de codificación de materiales. En el anexo VI se establecen normas detalladas sobre el etiquetado de los motores de accionamiento eléctrico que contengan imanes permanentes.

En el *artículo 13* se crea un pasaporte de circularidad de los vehículos, una herramienta digital que se utiliza para mejorar el suministro de información sobre la retirada y la sustitución seguras de las piezas y componentes del vehículo de manera coherente con otras herramientas y plataformas digitales de información que ya existan o estén en fase de desarrollo en el sector automovilístico.

En el *capítulo IV* se establecen normas sobre la gestión de los vehículos al final de su vida útil.

La *sección 1* contiene disposiciones que requieren que los Estados miembros designen a las autoridades responsables de aplicar y hacer cumplir los capítulos IV y V (*artículo 14*) y de establecer las condiciones generales para la expedición de permisos a las instalaciones de tratamiento autorizadas (*artículo 15*).

En la *sección 2* se fijan los requisitos de la responsabilidad ampliada del productor.

En el *artículo 16* se establece una obligación general de los productores en materia de responsabilidad y se indica su alcance. En el *artículo 17* se dispone que los Estados miembros creen un registro que controle el cumplimiento de estos requisitos por parte de los productores. Los productores que no estén registrados no comercializarán vehículos en el territorio de un Estado miembro. El *artículo 18* se refiere a los sistemas de responsabilidad del productor. En el *artículo 19* se fijan las condiciones para la autorización de los productores, en caso de cumplimiento individual de las obligaciones de responsabilidad ampliada del productor, y de los sistemas de responsabilidad ampliada del productor. En el *artículo 20* se indican los costes relacionados con la gestión de los vehículos al final de su vida útil, que deben cubrirse mediante contribuciones financieras de los productores. En el *artículo 21* se establecen criterios armonizados para modular estas tasas. En el *artículo 22* se establecen normas 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. Este artículo faculta a la Comisión para adoptar actos delegados relativos a normas detalladas sobre la aplicación de los criterios de modulación de las tasas y el mecanismo de imputación de costes de la responsabilidad ampliada del productor transfronteriza.

La *sección 3* se refiere a la recogida de los vehículos al final de su vida útil.

En el *artículo 23* se establece la obligación de que los productores creen sistemas de recogida de vehículos al final de su vida útil y participen en ellos, y se estipulan los requisitos de dichos sistemas. Asimismo, se obliga a los Estados miembros a que velen por el buen funcionamiento de dichos sistemas.

En el *artículo 24* se establece la obligación de entregar todos los vehículos al final de su vida útil a instalaciones de tratamiento autorizadas.

En el *artículo 25* se especifica la obligación de que las instalaciones de tratamiento autorizadas expidan certificados de destrucción de todos los vehículos tratados al final de su vida útil.

En el *artículo 26* se enumeran las obligaciones de los propietarios de vehículos de entregar sus vehículos a una instalación de tratamiento autorizada cuando lleguen a la fase final de su vida útil y de presentar el consiguiente certificado de destrucción para dar de baja al vehículo.

La *sección 4* abarca el tratamiento de los vehículos al final de su vida útil.

En el *artículo 27* se disponen las obligaciones de las instalaciones de tratamiento autorizadas sobre las medidas específicas necesarias para el adecuado tratamiento de los vehículos.

En el *artículo 28* se establecen los requisitos generales aplicables a la fragmentación de los vehículos al final de su vida útil. Asimismo, se prohíbe mezclar vehículos al final de su vida útil, sus piezas, componentes y materiales con residuos de envases y residuos de aparatos eléctricos y electrónicos.

En el *artículo 29* se establecen los requisitos para la descontaminación de los vehículos al final de su vida útil, indicando que los fluidos y líquidos retirados deben almacenarse por separado, al igual que las piezas, componentes y materiales que contengan plomo, cadmio, mercurio y cromo hexavalente. También se subraya que las baterías retiradas de los vehículos eléctricos deben almacenarse y tratarse de conformidad con el Reglamento (UE) 2023/[Baterías].

En el *artículo 30* se obliga a las instalaciones de tratamiento autorizadas a que retiren las piezas y componentes enumerados en el anexo VII, parte C, antes de la fragmentación y establece las condiciones que autorizan una exención a este requisito.

En el *artículo 31* se estipulan las obligaciones relativas a las piezas y componentes retirados con el fin de evaluar su idoneidad para su reutilización, remanufacturación, reacondicionamiento, reciclado u otras operaciones de tratamiento y cómo deben etiquetarse. Asimismo, este artículo proporciona una lista de las piezas que no deben ser objeto de reutilización, remanufacturación o reacondicionamiento.

En el *artículo 32* se establecen los requisitos que rigen la comercialización de piezas y componentes usados, remanufacturados y reacondicionados. Estas piezas y componentes deberán estar debidamente etiquetados y cubiertos por una garantía.

En el *artículo 33* se establece que los Estados miembros deben adoptar incentivos para promover la reutilización, la remanufacturación y el reacondicionamiento de las piezas y componentes.

En el *artículo 34* se fijan tres objetivos: reutilización y reciclado de los vehículos al final de su vida útil, su reutilización y valorización y el reciclado de plásticos.

En el *artículo 35* se introduce la prohibición de depositar en vertederos residuos no inertes que no se traten mediante tecnología posfragmentación.

En el *artículo 36* se establecen normas para calcular los objetivos de reutilización, reciclado y valorización en situaciones en las que los vehículos al final de su vida útil se trasladan a otro país para su tratamiento.

En el *capítulo V* se disponen normas sobre los vehículos usados y su exportación.

La *sección 1* se refiere al estado de los vehículos usados. En el *artículo 37* se obliga al propietario del vehículo que transfiere la propiedad a que demuestre que el vehículo objeto de transferencia no es un vehículo al final de su vida útil.

La *sección 2* contiene varias disposiciones que regulan la exportación de vehículos usados.

En el *artículo 38* se establecen las condiciones para la exportación de vehículos usados: no deben ser vehículos al final de su vida útil según los criterios establecidos en el anexo I y deben ser aptos para la circulación. También se explica el modo en que las autoridades aduaneras verificarán si los vehículos cumplen estos requisitos y de qué manera.

En el *artículo 39* se establece la obligación de las autoridades aduaneras de verificar de forma automática y electrónica la conformidad de los vehículos que se vayan a exportar con los requisitos de exportación.

En el *artículo 40* se estipula cuándo deben llevar a cabo las autoridades aduaneras los controles de los vehículos usados que se vayan a exportar.

En el *artículo 41* se indica cuándo deben las autoridades aduaneras suspender la exportación de un vehículo usado, en el *artículo 42* se hace referencia a las situaciones en que un vehículo usado debe despacharse para la exportación y en el *artículo 43* se establecen los motivos de denegación del despacho para la exportación del vehículo.

En el *artículo 44* se hace referencia a la cooperación entre las autoridades y el intercambio de información relacionada con las aduanas y en el *artículo 45* se indica el sistema electrónico que debe utilizarse a tal efecto.

El *capítulo VI* contiene disposiciones sobre la aplicación de las normas incluidas en el Reglamento.

En el *artículo 46* se establece la obligación de los Estados miembros de llevar a cabo inspecciones periódicas de las instalaciones de tratamiento autorizadas, los operadores de reparación y mantenimiento y de otras instalaciones y operadores económicos que puedan tratar los vehículos al final de su vida útil.

En el *artículo 47* se obliga a los Estados miembros a que establezcan mecanismos de cooperación eficaces a escala nacional e internacional que permitan el intercambio de los datos necesarios en virtud del presente Reglamento.

En el *artículo 48* se requiere que los Estados miembros establezcan sanciones efectivas, proporcionadas y disuasorias en caso de infracción del presente Reglamento.

En el *artículo 49* se establecen normas en materia de presentación de informes de los Estados miembros a la Comisión sobre los datos relativos a la recogida y el tratamiento de los vehículos al final de su vida útil, así como sobre la aplicación de las obligaciones en materia de responsabilidad ampliada del productor.

El *capítulo VII* es un capítulo estándar con artículos relativos a actos delegados (*artículo 50*) y a actos de ejecución (*artículo 51*).

En el *capítulo VIII* se establecen modificaciones al Reglamento (UE) 2019/1020 y al Reglamento (UE) 2018/858.

El *capítulo IX* es un capítulo estándar sobre las disposiciones finales, con artículos que incluyen la obligación de evaluar el Reglamento ocho años después de su adopción (*artículo 55*), las disposiciones derogatorias y transitorias (*artículo 56*) y la entrada en vigor (*artículo 57*).

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,

Vista la propuesta de la Comisión Europea,

Previa 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,

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

¹ DO C de , p. .

² DO C de , p. .

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].

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 recuperación 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 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/CE⁸ realizada por la Comisión destacó su eficacia en la consecución de muchos de sus objetivos iniciales, en particular la

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.

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 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.
- (7) 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, así como las condiciones que rigen la gestión de residuos en el sector automovilístico. Existen vínculos intrínsecos entre la fase de producción y el tratamiento de los vehículos al final de su vida útil, ya que un tratamiento de los vehículos que no dañe el medio ambiente depende sobre todo del modo en que, en primer lugar, se diseñan y se fabrican los vehículos. Por tanto, la forma más eficiente de facilitar la transición del sector automovilístico a una economía circular es establecer un marco reglamentario

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).

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. Esto también es fundamental para el desarrollo del mercado de la Unión de materias primas secundarias incluidas en los vehículos nuevos que se introducen en el mercado, así como para evitar obstáculos al comercio y distorsiones de la competencia, garantizar la claridad jurídica y mejorar la eficacia medioambiental de todos los operadores económicos que participan en el diseño, la producción y el tratamiento de los vehículos al final de su vida útil. Con el fin de alcanzar estos objetivos y debido a la necesidad de contar con normas uniformes para el mercado único que estén impulsadas por consideraciones medioambientales, y en consonancia con la legislación general de la Unión en materia de homologación de tipo de los vehículos de motor, la Directiva 2000/53/CE y la Directiva 2005/64/CE deben ser sustituidas por un Reglamento sobre la base del artículo 114 del TFUE.

- (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 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 determinados vehículos de la categoría (L_{3e}-L_{7e}), vehículos pesados y sus remolques (M₂, M₃, N₂, N₃, O). 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 autorizadas para su tratamiento, así como su descontaminación, deben aplicarse a los vehículos de categoría L (L_{3e}-L_{7e}) y vehículos pesados y sus remolques (M₂, M₃, N₂, N₃, O). 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 y descontaminación 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 estudios¹¹, 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. En consecuencia, los coeficientes de aptitud para la reutilización, el reciclado y la valorización no pueden calcularse adecuadamente. En el caso de estos vehículos, solo deben aplicarse las disposiciones relativas a la recogida, la descontaminación y la retirada obligatoria de piezas y componentes. Los costes de estas actividades deben correr a cargo de los productores en el marco del sistema de

¹¹ <https://www.unep.org/es/resources/report/global-trade-used-vehicles-report>.

responsabilidad ampliada del productor. Las disposiciones relativas a las sustancias contenidas en los vehículos también deben aplicarse a los vehículos especiales, 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.

- (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 orientaciones¹² 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.
- (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) 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.

¹² 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.

- (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»)¹³, 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 Consejo¹⁴. Del mismo modo, deben introducirse restricciones al uso de sustancias reguladas en el Reglamento (UE) 2019/1021 del Parlamento Europeo y del Consejo¹⁵, 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.
- (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/[Baterías] del Parlamento Europeo y del Consejo¹⁶. Por tanto, se deben abordar estas sustancias y, en su caso, transferir sus restricciones y exenciones conexas a dicho Reglamento, y no deben regularse en el presente Reglamento. Antes de introducir dichas restricciones en virtud del Reglamento (UE) 2023/[Baterías], debe llevarse a cabo una evaluación exhaustiva con arreglo a dicho Reglamento con el fin de evaluar si una exención sigue siendo necesaria y con qué alcance.
- (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

¹³ Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones, de 14 de noviembre de 2020: «Estrategia de sostenibilidad para las sustancias químicas. Hacia un entorno sin sustancias tóxicas» [COM(2020) 667 final].

¹⁴ 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).

¹⁵ 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 Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo, de [fecha] 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 [...]).

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.

- (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 el 25 % de plástico reciclado procedente de residuos plásticos posconsumo. El 25 % de este objetivo de contenido reciclado de plásticos debe alcanzarse incluyendo los plásticos reciclados procedentes de vehículos al final de su vida útil en el tipo de vehículo de que se trate. 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, respectivamente, presentes e incorporados en el tipo de vehículo.
- (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 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, 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 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) [Ley de Materias Primas Fundamentales] del Parlamento Europeo y del Consejo¹⁷, y teniendo en cuenta que es

¹⁷ 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].

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) [Ley de Materias Primas Fundamentales]. 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.

- (24) A fin de garantizar que las baterías sean recicladas de conformidad con los requisitos del Reglamento (UE) 2023/[Baterías], 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 o empresas 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 Comisión, 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 tipo¹⁸.
- (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 nuevo tipo y facilitarla a la autoridad de homologación. Dicha estrategia debe basarse en tecnologías acreditadas, disponibles o en desarrollo

¹⁸ 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).

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 de los 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) [Ley de Materias Primas Fundamentales]. 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 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

recondicionamiento 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 Comisión¹⁹, 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.
- (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 ponerse a disposición un pasaporte 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 [Baterías], el Reglamento [Reglamento sobre diseño ecológico para productos sostenibles] del Parlamento Europeo y del Consejo²⁰ y el Reglamento [Euro 7] del Parlamento Europeo y del Consejo²¹. 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.
- (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

¹⁹ 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).

²⁰ Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se insta un marco para el establecimiento de requisitos de diseño ecológico aplicables a los productos sostenibles y se deroga la Directiva 2009/125/CE.

²¹ Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo 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), y por el que se derogan los Reglamentos (CE) n.º 715/2007 y (CE) n.º 595/2009.

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 técnica, financiera y organizativa 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, las instalaciones de tratamiento autorizadas deben estar facultadas para expedir certificados de destrucción de conformidad con el presente Reglamento.
- (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 sistemas de responsabilidad ampliada del productor establecidos en la Directiva 2008/98/CE del Parlamento Europeo y del Consejo²², 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/[OP: Baterías] con el fin de que los productores de vehículos y los productores de baterías puedan utilizar el mismo registro.
- (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.
- (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

²² 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).

su nombre. 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 sistemas de responsabilidad ampliada del productor, debe garantizarse una representación equitativa de los productores y de los operadores de gestión de residuos en los órganos de gobierno de dichas organizaciones.

- (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.
- (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 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 completar el presente Reglamento mediante 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.

- (42) Dado que los vehículos se convierten a menudo en vehículos al final de su vida útil en un Estado miembro distinto del Estado miembro en el que se matricularon por primera vez, es necesario introducir normas sobre la responsabilidad ampliada del productor transfronteriza. Estas normas deben garantizar que la responsabilidad del productor cubra de forma adecuada los costes de recogida y tratamiento soportados por los operadores de gestión de residuos en el Estado miembro en el que el vehículo se convierte en vehículo al final de su vida útil. A tal fin, el productor 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. 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.
- (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 autorizada 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. 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 para documentar que un vehículo al final de su vida útil ha sido tratado. 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 Comisión²³ 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 y el último propietario deben transmitirlo a las autoridades competentes 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.
- (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 y presentar el certificado de destrucción a las autoridades de matriculación con el fin de cancelar la matriculación de su vehículo.
- (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 Consejo²⁴.

²³ 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).

²⁴ 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 lo antes posible 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/[OP: Reglamento relativo a las baterías], 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. Las piezas y componentes en cuestión deben retirarse mediante un proceso de desmontaje manual o semiautomatizado. 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 en determinados casos excepcionales. 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. 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/[Baterías] 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 de 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.

- (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 reutilización, remanufacturación o reacondicionamiento no deben considerarse residuos. Esto es necesario para facilitar el envío, el transporte o cualquier otra transferencia de dichas piezas y componentes. 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.
- (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, y deben ir acompañados de una garantía.
- (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.
- (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 remanufacturación 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 revalorización (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.

- (64) Es importante aumentar la recuperación 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 no deben tratarse en una trituradora junto con residuos de envases y residuos de aparatos eléctricos y electrónicos, en particular para mejorar la separación del cobre de las fracciones de acero.
- (65) Para seguir mejorando la calidad del tratamiento de los vehículos al final de su vida útil, no 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 se traten mediante tecnología de posfragmentación.
- (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) n.º 1013/2006.
- (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) [nuevo Reglamento sobre traslado de residuos].
- (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 que demuestre que no se trata de un vehículo al final de su vida útil. Para evaluar la situación de un vehículo usado, el propietario del vehículo, otros operadores económicos y las autoridades competentes deben comprobar si se cumplen determinados criterios que determinan si se trata o no de un vehículo al final de su vida útil. 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 del anexo I en el 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»²⁵ destacó la necesidad de que la Comisión proponga nuevas medidas para abordar la

²⁵ COM(2021) 400 final.

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 Ambiente²⁶, 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 Consejo²⁷. 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.

- (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 que vayan a exportarse. 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 que vayan a exportarse. 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

²⁶ <https://www.unep.org/es/resources/report/global-trade-used-vehicles-report>.

²⁷ Directiva 2014/45/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 3 de abril de 2014, relativa a la inspección técnica periódica de vehículos y por la que se deroga la Directiva 2009/40/CE (DO L 127 de 29.4.2014, p. 51).

Consejo²⁸. 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.

- (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. Además, en aras de una cooperación global, 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 Consejo²⁹. 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 a el establecimiento de estos requisitos.
- (74) Para evitar el riesgo de que los vehículos que se exporten sin los documentos requeridos indicando el número de identificación y la inspección técnica del vehículo, así como el incumplimiento de los requisitos de exportación solo se detecten cuando el vehículo ya haya salido de la Unión, no debe permitirse la aplicación de los procedimientos aduaneros simplificados 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 establecer requisitos mínimos sobre la frecuencia de las inspecciones, su alcance y las características de las instalaciones sujetas a dichas inspecciones. De este modo, se salvaguardaría la competitividad de las instalaciones

²⁸ 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).

²⁹ 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).

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, las inspecciones deben abarcar al menos el 10 % de las instalaciones y operadores de tratamiento autorizados. Las instalaciones de los operadores de reparación y mantenimiento también deben someterse a inspección. 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 [OP: nuevo Reglamento sobre traslados de residuos].
- (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 Comisión³⁰, 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 Consejo³¹.
- (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 2016³². 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.
- (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

³⁰ 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).

³¹ 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).

³² DO L 123 de 12.5.2016, p. 1.

desaparecidos» en la Unión. Para abordar esta cuestión, la Comisión debe proponer una revisión de la Directiva 1999/37/CE del Consejo relativa a los documentos de matriculación de los vehículos³³. 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 matriculación 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.

- (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 determinados vehículos de categoría L, vehículos pesados y sus remolques. 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.
- (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) [Diseño ecológico para productos sostenibles].
- (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

³³ 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).

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_{3e}-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 2005/65/CE. 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.

HAN ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

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;
 - b) 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 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_{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.
2. El presente Reglamento no se aplicará a:
 - a) los vehículos especiales, según se definen en el artículo 3, punto 31, del Reglamento (UE) 2018/858;
 - b) otras piezas de un vehículo que hayan recibido la homologación de tipo multifásica de categoría N₁, N₂, N₃, M₂ o M₃ distinta del vehículo de base;
 - 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.
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;
 - d) artículo 7, sobre un diseño que permita la retirada y sustitución de determinadas piezas y componentes de los vehículos;
 - e) artículo 8, sobre las obligaciones generales;
 - f) artículo 9, sobre la estrategia de circularidad;
 - g) artículo 10, sobre la declaración relativa al contenido reciclado presente en los vehículos;
 - h) artículo 12, sobre el etiquetado de piezas, componentes y materiales presentes en los vehículos;
 - i) artículo 13, sobre el pasaporte 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;
 - l) artículo 28, sobre los requisitos generales para la fragmentación;
 - m) artículo 30, sobre la retirada obligatoria de piezas y componentes para su reutilización y reciclado antes de la fragmentación;
 - n) artículo 31, sobre los requisitos relativos a las piezas y componentes retirados;
 - o) artículo 32, sobre el comercio de piezas y componentes usados, remanufacturados o reacondicionados;
 - p) artículo 33, sobre la reutilización, remanufactura y reacondicionamiento de piezas y componentes;
 - q) artículo 34, sobre los objetivos de reutilización, reciclado y valorización;
 - r) artículo 35, sobre la prohibición de depositar residuos no inertes en vertederos;
 - s) artículo 36, 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_{3e}, L_{4e}, L_{5e}, L_{6e} y L_{7e}:
- a) artículos enumerados en el apartado 3;
 - 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.
5. No obstante lo dispuesto en el apartado 2, letra a), se aplicarán las siguientes disposiciones a los vehículos especiales:
- a) artículo 5, sobre los requisitos relativos a las sustancias presentes en los vehículos;
 - b) artículo 16, sobre la responsabilidad ampliada del productor;
 - c) artículo 20, sobre la responsabilidad financiera de los productores;
 - d) artículo 23, sobre la recogida de vehículos al final de su vida útil;
 - e) artículo 24, sobre la entrega de vehículos al final de su vida útil a las instalaciones de tratamiento autorizadas;
 - f) artículo 25, sobre el certificado de destrucción;
 - g) artículo 26, sobre las obligaciones del propietario del vehículo;
 - h) artículo 29, sobre la descontaminación;
 - i) artículo 30, sobre la retirada obligatoria de piezas y componentes para su reutilización y reciclado antes de la fragmentación.
6. No obstante lo dispuesto en el apartado 1, letras b) y c), los artículos 16, 19, 20, 27 y 46 a 49 se aplicarán a los vehículos y a los vehículos al final de su vida útil de las categorías L₃, L₄, L₅, L₆, L₇, M₂, M₃, N₂, N₃ y O con las siguientes modificaciones:
- a) la responsabilidad ampliada del productor a que se refiere el artículo 16 incluirá la obligación de los productores de dichos vehículos de garantizar que los vehículos que hayan comercializado por primera vez en el territorio de un Estado miembro y que se conviertan en vehículos al final de su vida útil son:
 - i) recogidos, de conformidad con el artículo 23;
 - ii) descontaminados, de conformidad con el artículo 29;
 - b) la autorización a que se refiere el artículo 19 se concederá previa demostración de que el solicitante cumple los criterios establecidos en el artículo 19, apartado 2, con respecto a la recogida y descontaminación de vehículos;
 - c) las contribuciones financieras que deberán pagar los productores, de conformidad con el artículo 20, apartado 1, letra a), cubrirán los costes de recogida y descontaminación de los vehículos de estas categorías que no estén cubiertos por los ingresos de los operadores de gestión de residuos relacionados con la venta de piezas de recambio y componentes de recambio usados, vehículos descontaminados al final de su vida útil o materias primas secundarias recicladas procedentes de vehículos al final de su vida útil;
 - d) el artículo 27 será de aplicación excepto el apartado 3, letras c) y d);
 - e) los artículos 46 a 49 se aplicarán únicamente en lo que se refiere al cumplimiento de las obligaciones aplicables a estas categorías de vehículos.

Artículo 3
Definiciones

1. A 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 vehículos que sean irreparables con arreglo a los criterios del anexo I, parte A, puntos 1 y 2;
- 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 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;
- 10) «materias primas fundamentales»: las materias primas fundamentales tal como se definen en el artículo 2, punto 2, del Reglamento (UE) [Ley de Materias Primas Fundamentales];
- 11) «residuos posconsumo»: los residuos que se generan a partir de productos después de su introducción en el mercado;
- 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/[Pilas y baterías y sus residuos];
- 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 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 para 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 designado a efectos de la responsabilidad ampliada del productor»: una persona física o jurídica establecida en un Estado miembro en cuyo territorio el productor comercializa el vehículo por primera vez, 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 y, salvo indicación en contrario, todo titular del permiso de circulación;
- 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;
- 28) «remanufacturación»: la operación en la que se fabrica una pieza o componente nuevo a partir de piezas y componentes retirados de vehículos o de vehículos al final de su vida útil y en la que se introduce al menos un cambio en la pieza o componente que afecta a su seguridad, rendimiento, finalidad o tipo;
- 29) «reacondicionamiento»: las acciones llevadas a cabo para preparar, limpiar, probar y, en caso necesario, reparar una pieza o componente que se haya retirado de un vehículo o vehículo al final de su vida útil con el fin de restablecer el rendimiento o la funcionalidad de dicha pieza o componente dentro del uso previsto y de la gama de

prestaciones inicialmente concebidas en la fase de diseño aplicable en el momento de su introducción en el mercado;

- 30) «residuos de envases»: los residuos de envases tal como se definen en el artículo 3, punto 2, de la Directiva 94/62/CE del Parlamento Europeo y del Consejo³⁴ [artículo 3, punto 20, del Reglamento (UE) (Reglamento sobre los envases y los residuos de envases)];
 - 31) «residuos de aparatos eléctricos y electrónicos»: los residuos de aparatos eléctricos y electrónicos tal como se definen en el artículo 3, apartado 1, letra e), de la Directiva 2012/19/UE del Parlamento Europeo y del Consejo³⁵;
 - 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 Consejo³⁶;
 - 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, los recogedores, 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 o la gestión de vehículos al final de su vida útil.
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», «reciclado», «valorización», «relleno», «eliminación» y «sistema de responsabilidad ampliada del productor» establecidos 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», «piezas de recambio», «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;

³⁴ Directiva 94/62/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de diciembre de 1994, relativa a los envases y residuos de envases (DO L 365 de 31.12.1994, p. 10).

³⁵ Directiva 2012/19/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 4 de julio de 2012, sobre residuos de aparatos eléctricos y electrónicos (RAEE) (DO L 197 de 24.7.2012, p. 38).

³⁶ 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).

- 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].

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, 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 treinta y cinco 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, en su caso, de las restricciones establecidas en los anexos I y II del Reglamento (UE) 2019/1021 y en el Reglamento (UE) 2023/[OP: Baterías] todo 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 no contendrá plomo, mercurio, cadmio o cromo hexavalente.
3. No obstante lo dispuesto en el apartado 2, los tipos de vehículos podrán contener plomo, mercurio, cadmio o cromo hexavalente en las condiciones y hasta los valores máximos de concentración establecidos en el anexo III.
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.

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 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 las partes interesadas.
7. A más tardar, nueve meses después de la presentación a la Comisión del informe a que se refiere el apartado 4, 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. La Comisión adoptará los actos delegados a que se refiere el apartado 4 y tendrá en cuenta las repercusiones socioeconómicas de introducir, modificar o eliminar una exención a la restricción del uso de plomo, mercurio, cadmio o cromo hexavalente en 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.

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 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 de plásticos reciclados procedentes de vehículos al final de su vida útil en el tipo de vehículo de que se trate.
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 completar el presente Reglamento mediante el establecimiento de la metodología para el cálculo y la verificación, a efectos del apartado 1 del presente artículo, del porcentaje de plástico revalorizado a partir de residuos posconsumo y de vehículos al final de su vida útil, respectivamente, presentes e incorporados en el tipo de vehículo.
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; y
- h) la influencia en los costes globales y la competitividad del sector automovilístico.

La Comisión podrá adoptar un acto de ejecución estableciendo la metodología para el cálculo y la verificación del porcentaje del contenido de acero reciclado procedente de residuos de acero posconsumo presente e incorporado en los tipos de vehículos.

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

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; y
- b) neodimio, disprosio, praseodimio, terbio, samario o boro, reciclados a partir de residuos posconsumo e incorporados a imanes permanentes en motores de accionamiento eléctrico.

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,

disprosidio, praseodimio, terbio, samario 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.

La Comisión podrá adoptar un acto de ejecución estableciendo la metodología para el cálculo y la verificación del porcentaje de materiales 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 y del presente Reglamento.
2. A efectos de la homologación de tipo de los 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; y
 - b) la presentará a la autoridad de homologación de tipo con arreglo al artículo 23 del Reglamento (UE) 2018/858.
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.
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, a la autoridad de homologación junto con la solicitud de homologación de tipo a que se refiere el artículo 23 de dicho Reglamento.

Artículo 9
Estrategia de circularidad

1. Para cada tipo de vehículo que haya recibido la homologación de tipo 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 una estrategia de circularidad.
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 al tipo 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 homologación de tipo para el tipo de vehículo 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 el tipo de vehículo 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 treinta y seis*

meses después de la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento] en virtud del Reglamento (UE) 2018/858 el respectivo porcentaje de contenido reciclado de:

- a) neodimio, disprosio, praseodimio, terbio, samario, 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 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, apartado 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:
 - a) baterías de vehículos eléctricos incorporadas al vehículo;
 - b) motores de accionamiento eléctrico incorporados al vehículo;
 - 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 27, apartado 1, letra b), del Reglamento (UE) [Ley de Materias Primas Fundamentales] 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. Los fabricantes se asegurarán de que los motores de accionamiento eléctrico que contengan imanes permanentes lleven una etiqueta bien visible, claramente legible e indeleble que indique la información enumerada en el punto 4 del anexo VI.
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 de circularidad de los vehículos

1. A partir del [OP: *insértese una fecha correspondiente al primer día del mes siguiente a los ochenta y cuatro meses después de la entrada en vigor del Reglamento*] cada vehículo introducido en el mercado tendrá un pasaporte 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.
2. El pasaporte de circularidad de los vehículos contendrá en formato digital la información a que se refiere el artículo 11 del presente Reglamento y será accesible de forma gratuita.
3. El fabricante que introduzca el vehículo en el mercado se asegurará de que la información que figure en el pasaporte de circularidad del vehículo sea exacta, completa y esté actualizada.
4. Toda la información incluida en el pasaporte 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 de circularidad de un vehículo que se haya convertido en un vehículo al final de su vida útil dejará de existir como muy pronto seis meses después de la expedición del certificado de destrucción de ese vehículo al final de su vida útil.
6. 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 de circularidad de los vehículos;
 - b) los requisitos técnicos de diseño y funcionamiento del pasaporte de circularidad de los vehículos, incluidas normas sobre:
 - i) la interoperabilidad del pasaporte de circularidad de los vehículos con otros pasaportes requeridos por la legislación de la Unión;
 - ii) el almacenamiento y el tratamiento de la información incluida en el pasaporte de circularidad de los vehículos;
 - iii) la disponibilidad del pasaporte 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 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 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 del presente artículo 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 productores y los sistemas de responsabilidad ampliada del productor de las obligaciones que les incumben en virtud de los artículos 15 a 36.

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 17;
 - b) la autorización de productores y sistemas de responsabilidad del productor con arreglo al artículo 19;
 - 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 17, 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 tres 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 técnica, financiera y organizativa 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.
4. La autoridad competente deberá velar 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.

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 sistema establecido por los productores para ejercer dicha responsabilidad 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.

Artículo 17

Registro de productores

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 designados a efectos de la responsabilidad ampliada del productor.

2. Los productores deberán inscribirse 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 designados 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 documentos adicionales, según sea necesario, para utilizar el registro de productores de una 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 19.
5. Cuando un productor haya designado un sistema de responsabilidad ampliada del productor de conformidad con el artículo 18, 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 designado a efectos de la responsabilidad ampliada del productor.
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 19 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 deberá:
 - a) publicar en su sitio web información sobre el proceso de solicitud a través de un sistema electrónico de tratamiento de datos;
 - b) conceder los registros y facilitar un número de registro en un plazo máximo de doce semanas a partir del momento en que se suministre toda la información requerida en los apartados 2 y 3.
9. La autoridad competente podrá:
 - a) fijar modalidades en relación con los requisitos y el proceso de registro, sin añadir requisitos sustantivos a los recogidos 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 refiere el apartado 2.
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 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 designado 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 18
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 19.
2. Los sistemas de responsabilidad 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 designados 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 al menos cada 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 deberán garantizar una representación equitativa de los productores y los operadores de gestión de residuos en sus órganos de gobierno.

Artículo 19
Autorización relativa al cumplimiento de las obligaciones en materia de 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.
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 del productor informarán a la autoridad competente, sin retrasos indebidos, de cualquier cambio en la información recogida en la autorización, de cualquier cambio que afecte 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.

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 del tratamiento de los vehículos al final de su vida útil que sean necesarios para cumplir los requisitos previstos en los artículos 27 a 30, 34 y 35, siempre que no estén cubiertos por 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.
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, un seguro de reciclado o una cuenta bancaria bloqueada.

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 lo siguiente:
 - a) el peso total del vehículo;
 - b) el tipo de transmisión;
 - c) el coeficiente de reciclado y reutilización del tipo de vehículo al que pertenece el vehículo, sobre la base de la información presentada a la autoridad de homologación 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 actos delegados de conformidad con el artículo 50 que completen el presente Reglamento mediante el establecimiento de normas detalladas sobre la forma de aplicar los criterios previstos en el apartado 1.

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 se convierta en un vehículo al final de su vida útil en un Estado miembro distinto del Estado miembro en cuyo territorio se haya comercializado por primera vez el vehículo, el productor de dicho vehículo o, cuando así se haya designado de conformidad con el artículo 18, el sistema de responsabilidad ampliada del productor velará por que se cubran los costes netos de las operaciones de gestión de residuos a que se refiere el artículo 20 soportados por los operadores de gestión de residuos de otros Estados miembros.
2. Un productor o, cuando así se haya designado de conformidad con el artículo 18, un sistema de responsabilidad ampliada del productor deberá:
 - a) designar mediante mandato escrito a un representante nombrado para la responsabilidad ampliada del productor en cada Estado miembro;
 - b) establecer 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.
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 18, 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 18, 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, 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 18, los sistemas de responsabilidad ampliada del productor crearán sistemas de recogida,

incluidos los puntos de recogida, o participarán en su creación, para todos los vehículos al final de su vida útil pertenecientes a categorías de vehículos que hayan comercializado por primera vez en el territorio de un Estado miembro.

Los Estados miembros adoptarán las medidas necesarias para garantizar que los productores o, cuando así se haya designado con arreglo al artículo 18, los sistemas de responsabilidad ampliada del productor establezcan 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 18, 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) garanticen la disponibilidad adecuada de instalaciones de tratamiento autorizadas, 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 entrega gratuita de todos los vehículos al final de su vida útil a 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 18, los sistemas de responsabilidad ampliada del productor 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.
4. Los Estados miembros podrán autorizar a los operadores de gestión de residuos distintos de las instalaciones de tratamiento autorizadas a establecer puntos de recogida de vehículos al final de su vida útil.

El operador de gestión de residuos que gestione el punto de recogida deberá:

- a) garantizar que el punto de recogida cumple las condiciones para el almacenamiento de los vehículos al final de su vida útil establecidas en la parte A del anexo VII;
 - b) estar autorizado por las autoridades competentes a que se refiere el artículo 14 a recoger los vehículos al final de su vida útil y estar inscrito en el registro correspondiente;
 - 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 año a partir de la recepción del vehículo al final de su vida útil; y
 - d) cumplir todas las demás condiciones aplicables al almacenamiento de residuos establecidas en la legislación nacional.
5. Los operadores de gestión de residuos, incluidas las instalaciones de tratamiento autorizadas, 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 a las instalaciones de tratamiento autorizadas

1. Todos los vehículos al final de su vida útil deberán entregarse para su tratamiento a instalaciones de tratamiento autorizadas.
2. La entrega de un vehículo al final de su vida útil a una instalación de tratamiento autorizada será gratuita para el último propietario del vehículo, a menos que dicho vehículo carezca de cualquiera de las piezas o componentes esenciales del vehículo, excepto en el caso de la batería del vehículo eléctrico, o contenga residuos que se hayan añadido al vehículo al final de su vida útil.

Artículo 25

Certificado de destrucción

1. Las instalaciones de tratamiento autorizadas deberán expedir un certificado de destrucción de cada vehículo al final de su vida útil tratado al último propietario del vehículo. El certificado de destrucción contendrá la información enumerada en el anexo IX.
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.
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 de matriculación de vehículos del Estado miembro en el que se haya expedido el certificado de destrucción informarán a las autoridades competentes de matriculación de vehículos del 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 competentes de un Estado miembro 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 deberán reconocerse en todos los demás Estados miembros.

Artículo 26

Obligaciones del propietario del vehículo

El propietario de un vehículo que se convierta en un vehículo al final de su vida útil deberá:

- a) entregar el vehículo al final de su vida útil a una instalación de tratamiento autorizada o, en los casos a que se refiere el artículo 23, apartado 4, a un punto de recogida, sin retrasos indebidos tras recibir información de que el vehículo cumple alguno de los criterios de irreparabilidad establecidos en el anexo I, parte A, puntos 1 y 2;

- b) presentar un certificado de destrucción a la autoridad de registro competente.

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. Las instalaciones de tratamiento autorizadas deberán garantizar que todo el tratamiento de los vehículos al final de su vida útil cumpla, como mínimo, lo dispuesto en los artículos 28, 29, 30, 31, 34 y 35 y en el anexo VII del presente Reglamento, y deberán aplicar las mejores técnicas disponibles definidas en el artículo 3, apartado 10, de la Directiva 2010/75/UE.
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, antes de la fragmentación o compactación mediante desmontaje manual o (semi) automatizado de forma no destructiva para los componentes con potencial de reutilización, remanufacturación o reacondicionamiento;
 - d) tratar todos los vehículos al final de su vida útil y sus piezas, componentes y materiales de conformidad con la jerarquía de residuos y los requisitos generales establecidos en el artículo 4 de la Directiva 2008/98/CE y en los artículos 32, 34, 35 y 36 del presente Reglamento.

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 las operaciones de tratamiento realizadas con los vehículos al final de su vida útil durante tres años y podrán 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.
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 después de la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento] las instalaciones de tratamiento autorizadas y otros operadores de gestión de residuos deberán solicitar que los vehículos al final de su vida útil que reciban para su fragmentación vayan acompañados de lo siguiente:
 - a) documentación que incluya el número de identificación del vehículo (NIV) al final de su vida útil en cuestión;
 - b) 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 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;
 - 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.
3. Los operadores de gestión de residuos que realicen la fragmentación de vehículos al final de su vida útil no mezclarán vehículos al final de su vida útil, sus piezas, componentes y materiales con residuos de envases y de aparatos eléctricos y electrónicos.

Artículo 29

Descontaminación de vehículos al final de su vida útil

1. Tan pronto como sea posible 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/[OP: Reglamento relativo a las baterías].
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 el anexo VII, parte B, punto 3.

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, una vez finalizadas las operaciones de descontaminación previstas en el artículo 29.
2. El apartado 1 no se aplicará en los casos en que una instalación de tratamiento autorizada demuestre que las tecnologías de posfragmentación separan los materiales de las piezas y componentes enumerados en el anexo VII, parte C, entradas 13 a 19, con la misma eficacia que los procesos de desmontaje manual o semiautomatizado.
A efectos del párrafo primero, la instalación de tratamiento autorizada facilitará la información enumerada en la parte G 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. Todas las piezas y componentes retirados de un vehículo al final de su vida útil con arreglo al artículo 30, apartado 1, serán objeto de evaluación para determinar si son aptos para:
 - a) reutilización, de conformidad con el anexo VII, parte D, punto 1, letra a);
 - b) remanufacturaación o reacondicionamiento, de conformidad con el anexo VII, parte D, punto 1, letra b);
 - c) reciclado; u
 - d) otras operaciones de tratamiento, teniendo en cuenta los requisitos de tratamiento específicos de la parte F del anexo VII.

Las piezas y componentes que sean aptos para la reutilización, la remanufacturaación o el reacondicionamiento no se considerarán residuos.

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.

Previa solicitud, se pondrá a disposición de las autoridades nacionales competentes la documentación que confirme la evaluación realizada, incluso cuando las piezas y componentes se transporten con fines de reutilización, remanufacturación o reacondicionamiento.

2. Las piezas y componentes retirados aptos para la reutilización, remanufacturación o reacondicionamiento:
 - e) se etiquetarán de conformidad con el anexo VII, parte D, punto 2;
 - f) irán acompañados de una garantía en el caso de que las piezas y componentes sean transferidas a otra persona o utilizadas por otra persona.
3. Las piezas y componentes enumerados en la parte E del anexo VII no se reutilizarán.

Artículo 32

Comercio de piezas y componentes usados, remanufacturados o reacondicionados

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*] toda persona que comercialice piezas de recambio y componentes usados, remanufacturados y reacondicionados deberá, en el punto de venta:

- a) garantizar que las piezas y componentes estén etiquetados de conformidad con el anexo VII, parte D, punto 2;
- b) proporcionar una garantía para las piezas y componentes usados, remanufacturados o reacondicionados.

Artículo 33

Reutilización, remanufacturación 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 remanufacturación 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, como el establecimiento de un tipo reducido del impuesto sobre el valor añadido para piezas de recambio y componentes usados, remanufacturados o reacondicionados.

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 velarán por que los operadores de gestión de residuos cumplan los siguientes objetivos:
 - 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 natural siguiente a los sesenta meses después de la fecha de entrada en vigor del Reglamento*], los Estados miembros velarán por que los operadores de gestión de residuos alcancen un objetivo anual de reciclado de plásticos de como mínimo el 30 % del peso total de los plásticos contenidos en los vehículos entregados a los operadores de gestión de residuos.

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 de los vehículos fragmentados al final de su vida útil que contengan residuos no inertes que no hayan sido tratados mediante tecnología de posfragmentación no se aceptarán en un vertedero.

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 de la Unión, siempre que el traslado de dichos vehículos cumpla lo dispuesto en el Reglamento (CE) n.º 1013/2006.
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

VEHÍCULOS USADOS Y SU EXPORTACIÓN

SECCIÓN 1

SITUACIÓN DE LOS VEHÍCULOS USADOS

Artículo 37

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

A efectos de la transferencia de la propiedad de un vehículo usado, el propietario del vehículo deberá poder demostrar a cualquier persona física o jurídica interesada en adquirir la propiedad del vehículo en cuestión o a las autoridades competentes que no se trata de un vehículo al final de su vida útil. A la hora de evaluar la situación de un vehículo usado, el propietario del vehículo, otros operadores económicos y las autoridades competentes verificarán si se cumplen los criterios establecidos en el anexo I para determinar que no se trata de un vehículo al final de su vida útil.

SECCIÓN 2

EXPORTACIÓN DE VEHÍCULOS USADOS

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 esta sección.
2. La presente sección 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 sobre la base de los criterios enumerados en el anexo I;
 - b) se consideran aptos para la circulación en el Estado miembro en el que los vehículos se matricularon por última vez, de conformidad con el artículo 5, apartado 1, letras a) y b), y el artículo 8 de la Directiva 2014/45/UE.
4. En relación con cada vehículo usado que vaya a exportarse, 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.

5. Con el fin de verificar el cumplimiento de la presente sección 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 intercambiarán información y colaborarán 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 que vayan a exportarse no deberán:
 - a) ser incluidos en un régimen aduanero basado en la declaración simplificada en virtud de lo dispuesto en el artículo 166 del Reglamento (UE) n.º 952/2013;
 - b) ser inscritos en los registros del declarante de conformidad con el artículo 182 del Reglamento (UE) n.º 952/2013;
 - c) ser sometidos a autoevaluación con arreglo al artículo 185 del Reglamento (UE) n.º 952/2013.
7. La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 50 del presente Reglamento a fin de modificar los criterios enumerados en el anexo I para determinar si un vehículo usado es un vehículo al final de su vida útil.

Artículo 39

Verificación automatizada de la información sobre la situación del vehículo

1. Antes de despachar vehículos usados para la exportación, las aduanas verificarán por vía electrónica y automática, a través de los sistemas electrónicos a que se refiere el artículo 45, que, sobre la base del número de identificación del vehículo y de la información sobre el Estado miembro de última matriculación, el vehículo se considera apto para circular de conformidad con el artículo 38, apartado 3, letra b).
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 al operador económico de que se trate a través de dichos 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 que vayan a exportarse de conformidad con los artículos 46 y 47 del 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 artículo 46, apartado 2, del 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, las aduanas utilizarán los sistemas electrónicos mencionados en el artículo 45, apartado 1, para determinar si un vehículo usado que vaya a exportarse cumple las condiciones específicas relacionadas con la protección del medio ambiente o la seguridad vial, de conformidad con el apartado 3 del presente artículo.
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 de la presente sección, las autoridades aduaneras suspenderán el despacho para la exportación de dicho vehículo usado. Asimismo, notificarán la suspensión de forma inmediata a las autoridades competentes y transmitirán toda la información pertinente necesaria para determinar 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 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 han informado a las autoridades aduaneras de su acuerdo respecto del despacho para la exportación con arreglo a lo dispuesto en la presente sección.
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. Después de cada despacho para la exportación de un vehículo usado, las autoridades aduaneras notificarán dicho despacho a la autoridad competente del Estado miembro en el que el vehículo en cuestión estuviera matriculado en el momento de la exportación.

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 la presente sección, 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.

Artículo 44

Cooperación entre autoridades e intercambio de información

1. Los Estados miembros se prestarán asistencia mutua en la aplicación de la presente sección 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 la presente sección.
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 que se va a exportar 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 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.

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

CAPÍTULO VI CUMPLIMIENTO

Artículo 46 Inspecciones

1. A efectos de la aplicación del presente Reglamento, los Estados miembros inspeccionarán:
 - a) las instalaciones de tratamiento autorizadas;
 - b) los operadores de reparación y mantenimiento;
 - c) otras instalaciones y operadores económicos que puedan tratar los vehículos al final de su vida útil.
2. Las inspecciones abarcarán al menos el 10 % de los operadores enumerados en el apartado 1, letras a) y c), en cada año civil.
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 el artículo 38.

Artículo 47

Cooperación en materia de aplicación de la legislación 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 aplicación 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 control del cumplimiento 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 aplicación 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 19, 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 26 a 32, y de los artículos 34, 35, 37 y 38 del presente Reglamento, y adoptarán todas las medidas necesarias para garantizar su aplicación. Las sanciones serán efectivas, proporcionadas y disuasorias. Los Estados miembros comunicarán sin demora a la Comisión el régimen establecido y las medidas adoptadas y le notificarán sin demora cualquier modificación posterior.

Artículo 49

Presentación de informes 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) la cantidad y el peso totales de las piezas, componentes y materiales retirados de los vehículos al final de su vida útil a efectos de:
 - i) reutilización;

- ii) remanufacturaación o reacondicionamiento;
- iii) reciclado;
- iv) valorizaci3n, incluida la valorizaci3n energ3tica;
- v) eliminaci3n;
- h) la cantidad y el peso de los veh3culos al final de su vida 3til tratados de manera diferente a la indicada en la letra d);
- i) la cantidad y el peso de los veh3culos al final de su vida 3til utilizados para el relleno;
- j) los porcentajes de los objetivos establecidos en el art3culo 34 alcanzados por todos los operadores de gesti3n de residuos activos en el Estado miembro;
- k) el uso de la exenci3n prevista en el art3culo 30, apartado 2, y qu3 seguimiento ha realizado el Estado miembro declarante;
- l) datos sobre los sistemas de responsabilidad ampliada del productor, incluidos los nombres de las personas jur3dicas a las que representan;
- m) datos sobre la aplicaci3n del art3culo 21.

Los Estados miembros facilitar3n los datos contemplados en el apartado 1 en el plazo de dieciocho meses a partir del final del per3odo de referencia para el que se hayan recogido. Los datos ser3n legibles por m3quina y clasificables y se podr3n realizar b3squedas en ellos y respetar3n las normas abiertas sobre el uso por parte de terceros. Los Estados miembros informar3n a la Comisi3n cuando se faciliten los datos a que se refiere el p3rrafo primero.

El primer per3odo de referencia ser3 el primer a3o civil a partir de la fecha de adopci3n del acto de ejecuci3n pertinente a que se refiere el apartado 5.

2. Los datos facilitados por los Estados miembros de conformidad con el apartado 1 ir3n acompa3ados de un informe de control de calidad. Dicha informaci3n se presentar3 en el formato determinado por la Comisi3n con arreglo a lo dispuesto en el apartado 5.
3. Los Estados miembros elaborar3n cada cinco a3os un informe en el que se resuman:
 - n) los incentivos introducidos para fomentar la reutilizaci3n, la remanufacturaaci3n y el reacondicionamiento de piezas y componentes de conformidad con el art3culo 33;
 - a) la aplicaci3n de penalizaciones y otras sanciones previstas en su legislaci3n nacional para las infracciones del presente Reglamento adoptadas de conformidad con el art3culo 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 art3culo 46;
 - c) el modo de aplicaci3n de las definiciones de «veh3culo al final de su vida 3til» y de «veh3culo usado», incluidas las dificultades pr3cticas encontradas en este contexto.

Los Estados miembros presentar3n el informe a la Comisi3n en un plazo de seis meses a partir del final del per3odo de cinco a3os que abarque. El primer informe se enviar3 a la Comisi3n, a m3s tardar [*OP: ins3rtese 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 de cálculo y verificación de la consecución de los objetivos de reutilización, reciclado y valorización a que se refiere el artículo 34;
 - 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 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. La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados en las condiciones establecidas en el presente artículo.
2. El poder para adoptar los actos delegados a que se hace referencia en el artículo 5, apartado 4, el artículo 6, apartado 3, el artículo 6, apartado 4, el artículo 7, apartado 3, el artículo 9, apartado 7, el artículo 11, apartado 3, el artículo 12, apartado 3, el artículo 21, apartado 2, el artículo 22, apartado 4, el artículo 27, apartado 4, el artículo 38, apartado 7, y el artículo 40, apartado 3, 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, apartado 4, artículo 6, apartado 3, artículo 6, apartado 4, artículo 7, apartado 3, artículo 9, apartado 7, artículo 11, apartado 3, artículo 12, apartado 3, artículo 21, apartado 2, artículo 22, apartado 4, artículo 27, apartado 4, artículo 38, apartado 7, y artículo 40, apartado 3, podrá ser revocada en todo 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 sobre la Mejora de la Legislación, de 13 de abril de 2016.
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, apartado 4, artículo 6, apartado 3, artículo 6, apartado 4, artículo 7, apartado 3, artículo 9, apartado 7, artículo 11, apartado 3, artículo 12, apartado 3, artículo 21, apartado 2, artículo 22, apartado 4, artículo 27, apartado 4, artículo 38, apartado 7, y artículo 40, apartado 3, 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 el comité creado en virtud del artículo 39 de la Directiva 2008/98/CE. Dicho comité será un comité 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.

CAPÍTULO VIII MODIFICACIONES

Artículo 53 Modificación del Reglamento (UE) 2019/1020

En el anexo II del Reglamento (UE) 2019/1020 se suprimen los puntos 10 y 11.

Artículo 54 Modificación del Reglamento (UE) 2018/858

El anexo II del Reglamento (UE) 2018/858 se modifica 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 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, así como del capítulo IV, sección II, 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 y 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;
 - 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;
 - 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.

Artículo 56
Disposiciones derogatorias y transitorias

1. Queda derogada la Directiva 2000/53/CE con efectos a partir del [OP: insértese la fecha correspondiente al primer día del mes siguiente a los doce 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) 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) artículo 5, apartado 4, párrafo segundo, artículo 6, apartado 3, párrafo segundo, artículo 7, apartado 1, 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 fecha de entrada en vigor del presente Reglamento];
 - c) 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) artículo 9, apartado 1 *bis*, párrafos primero y tercero, 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 fecha de entrada en vigor del presente Reglamento];
 - e) 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 fecha de entrada en vigor del Reglamento].
2. Queda derogada la Directiva 2005/64/CE con efectos a partir del [OP: insértese la fecha correspondiente al último día del mes siguiente a los setenta y un meses después de la fecha de 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 fecha de 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.

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 doce 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 setenta y dos 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 los Estados miembros.

Hecho en Bruselas, el

*Por el Parlamento Europeo
El Presidente/La Presidenta*

*Por el Consejo
El Presidente/La Presidenta*

FICHA DE FINANCIACIÓN LEGISLATIVA

1. MARCO DE LA PROPUESTA/INICIATIVA

1.1. Denominación de la propuesta/iniciativa

1.2. Política(s) afectada(s)

1.3. La propuesta/iniciativa se refiere a:

1.4. Objetivo(s)

1.4.1. Objetivo(s) general(es)

1.4.2. Objetivo(s) específico(s)

1.4.3. Resultado(s) e incidencia esperados

1.4.4. Indicadores de rendimiento

1.5. Justificación de la propuesta/iniciativa

1.5.1. Necesidad(es) que debe(n) satisfacerse a corto o largo plazo, incluido un calendario detallado de la aplicación de la iniciativa

1.5.2. Valor añadido de la intervención de la Unión (puede derivarse de distintos factores, como una mejor coordinación, seguridad jurídica, una mayor eficacia o complementariedades). A efectos del presente punto, se entenderá por «valor añadido de la intervención de la Unión» el valor resultante de una intervención de la Unión que viene a sumarse al valor que se habría generado de haber actuado los Estados miembros de forma aislada.

1.5.3. Principales conclusiones extraídas de experiencias similares anteriores

1.5.4. Compatibilidad con el marco financiero plurianual y posibles sinergias con otros instrumentos adecuados

1.5.5. Evaluación de las diferentes opciones de financiación disponibles, incluidas las posibilidades de reasignación

1.6. Duración e incidencia financiera de la propuesta/iniciativa

1.7. Método(s) de ejecución presupuestaria previsto(s)

2. MEDIDAS DE GESTIÓN

2.1. Disposiciones en materia de seguimiento e informes

2.2. Sistema(s) de gestión y de control

2.2.1. Justificación del/de los modo(s) de gestión, del/de los mecanismo(s) de aplicación de la financiación, de las modalidades de pago y de la estrategia de control propuestos

2.2.2. Información relativa a los riesgos identificados y al/a los sistema(s) de control interno establecidos para atenuarlos

2.2.3. Estimación y justificación de la relación coste/beneficio de los controles (ratio «gastos de control ÷ valor de los correspondientes fondos gestionados»), y evaluación del nivel esperado de riesgo de error (al pago y al cierre)

2.3. Medidas de prevención del fraude y de las irregularidades

- 3. INCIDENCIA FINANCIERA ESTIMADA DE LA PROPUESTA/INICIATIVA**
- 3.1. Rúbrica(s) del marco financiero plurianual y línea(s) presupuestaria(s) de gastos afectada(s)**
- 3.2. Incidencia financiera estimada de la propuesta en los créditos**
 - 3.2.1. Resumen de la incidencia estimada en los créditos de operaciones*
 - 3.2.2. Resultados estimados financiados con créditos de operaciones*
 - 3.2.3. Resumen de la incidencia estimada en los créditos administrativos*
 - 3.2.3.1. Necesidades estimadas de recursos humanos*
 - 3.2.4. Compatibilidad con el marco financiero plurianual vigente*
 - 3.2.5. Contribución de terceros*
- 3.3. Incidencia estimada en los ingresos**

MARCO DE LA PROPUESTA/INICIATIVA

1.1. Denominación de la propuesta/iniciativa

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.

1.2. Política(s) afectada(s)

Ámbitos políticos: 03 Mercado único
09 Medio ambiente

Actividades: 09 02 02 Programa de Medio Ambiente y Acción por el Clima (LIFE) – Economía circular y calidad de vida
03 02 01 01 Funcionamiento y desarrollo del mercado interior de bienes y servicios

1.3. La propuesta/iniciativa se refiere a:

- una acción nueva
- una acción nueva a raíz de un proyecto piloto/una acción preparatoria⁷¹
- la prolongación de una acción existente
- una fusión o reorientación de una o más acciones hacia otra/una nueva acción

1.4. Objetivo(s)

1.4.1. Objetivo(s) general(es)

Mejorar el funcionamiento del mercado interior de la UE reduciendo los impactos medioambientales negativos relacionados con el diseño, la producción, la vida útil y el tratamiento de los vehículos al final de su vida útil y contribuyendo a la sostenibilidad de los sectores del automóvil y del reciclado.

1.4.2. Objetivo(s) específico(s)

Diseño y producción

— Facilitar y aumentar la retirada, reutilización, remanufacturación y reciclado de los materiales, piezas y componentes que contienen los vehículos.

— Aumentar el uso de materiales reciclados en la producción de vehículos, incentivando así el reciclado, reduciendo las dependencias estratégicas de las materias primas y apoyando la descarbonización de la industria automovilística.

— Aumentar la circularidad de camiones, autobuses, remolques y determinados vehículos de la categoría L que actualmente quedan fuera del ámbito de aplicación de la legislación sobre vehículos al final de su vida útil y la homologación de tipo RRV.

Tratamiento al final de la vida útil

— Mejorar el tratamiento de los vehículos al final de su vida útil aumentando la cantidad y la calidad de los materiales reutilizados, remanufacturados y reciclados, reduciendo así la huella ambiental asociada a la fase final de la vida útil.

⁷¹ Tal como se contempla en el artículo 58, apartado 2, letras a) o b), del Reglamento Financiero.

— Aumentar la recogida de VFU en la UE y garantizar la inspección técnica de vehículos usados exportados desde la UE, de manera que se reduzca el número de «vehículos desaparecidos» y su huella ambiental.

1.4.3. *Resultado(s) e incidencia esperados*

Especificar los efectos que la propuesta/iniciativa debería tener sobre los beneficiarios/los grupos destinatarios.

— Mejor armonización de las fases de producción con las fases de residuo de los vehículos.
— Incentivar el reciclado y reducir la dependencia estratégica de las materias primas y la energía.
— Apoyar la descarbonización de la industria automovilística.
— Reducir la huella ambiental relacionada con el reciclaje de los vehículos.
— Reducir la huella de contaminación externa de la UE y los riesgos para la seguridad vial relacionados con la exportación de vehículos usados que no son aptos para circular.
— Aumentar la circularidad y garantizar un tratamiento adecuado de los vehículos que actualmente se encuentran fuera del ámbito de aplicación.

1.4.4. *Indicadores de rendimiento*

Precisar los indicadores para hacer un seguimiento de los avances y logros.

— Mejora de la aptitud para el reciclado y la reutilización de los vehículos
— Simplificación de la información de desmontaje para los operadores de tratamiento
— Reducción de los costes de reparación de las piezas de repuesto de segunda mano
— Mejora de la recogida de vehículos, reducción de las exportaciones de vehículos usados de baja calidad y de vehículos al final de su vida útil
— Reducción del número de vehículos tratados de forma ilegal e informal
— Aumento de las cantidades de piezas y componentes reutilizados y reciclados
— Aumento de las cantidades de materiales reciclados, reciclados con mayor calidad y más materiales críticos y estratégicos reciclados, reduciendo las dependencias
— Menor dependencia energética en la producción de metales y plásticos
— Menor cantidad de vertederos
— Mayor utilización de contenido reciclado de plásticos y, posiblemente, de otros materiales en los vehículos nuevos
— Ahorro significativo de gases de efecto invernadero gracias a una mayor eficiencia de los recursos
— Reducción de la contaminación atmosférica y de los accidentes de tráfico en los países importadores gracias a vehículos de mayor calidad y aptos para la circulación
— Menores costes de reparación para los propietarios de vehículos
— Aumento de los ingresos gracias a la mejora de la recogida y el tratamiento
— Mejora de los mercados de materias primas secundarias, en particular de los plásticos

- Reducción de la contaminación atmosférica como consecuencia del aumento del reciclado de plásticos
- Aumento significativo del empleo
- Reducción de las externalidades medioambientales de los residuos gestionados de forma incorrecta
- Aumento de los ingresos legítimos y de los ingresos fiscales
- Mejora de la reutilización y el reciclado de vehículos que, actualmente, se encuentran fuera del ámbito de aplicación

1.5. Justificación de la propuesta/iniciativa

1.5.1. Necesidad(es) que debe(n) satisfacerse a corto o largo plazo, incluido un calendario detallado de la aplicación de la iniciativa

Los requisitos detallados deberán adoptarse a través de actos de ejecución o delegados en un plazo de entre uno y ocho años. El Reglamento propuesto dará lugar a una serie de acciones en términos de mandatos, decisiones delegadas o de aplicación e informes de evaluación de impacto.

Las acciones abarcarán una definición coherente y una mejor verificación con requisitos de información sobre la aptitud para el reciclaje, la reutilización, la retirada y la circularidad, así como declaraciones relativas al contenido declarado. Por lo que respecta a la recogida y el tratamiento, varias disposiciones exigen que se establezcan especificaciones adicionales para la recogida y el tratamiento, incluidas normas de cálculo para los objetivos de reutilización y reciclado y el intercambio electrónico de información entre los Estados miembros que permitan registros interoperables y la racionalización de los controles aduaneros. Otros elementos de armonización están relacionados con el establecimiento de criterios uniformes para la modulación de las tasas de responsabilidad ampliada del productor y la responsabilidad ampliada del productor transfronteriza.

Con más detalle (calendario para la finalización de las tareas en los meses siguientes a la entrada en vigor):

- Mejora de la metodología para determinar los coeficientes de reutilización, reciclado y valorización (36 meses),
- Mejora de la evaluación del riesgo de las exenciones de sustancias peligrosas restantes con el apoyo de la ECHA (24 meses), transferencia de las exenciones a la restricción de las sustancias relacionadas con las baterías al Reglamento sobre pilas y baterías, revisión general y armonización con el Reglamento REACH/«Ómnibus» (96 meses)
- Normas de cálculo y verificación del contenido reciclado de plásticos (24 meses), estudio de viabilidad para el establecimiento de objetivos de contenido reciclado para el acero (36 meses) y otros materiales (36 meses), formatos de declaración para otros materiales, incluidas las materias primas fundamentales (60 meses)
- Especificación de los requisitos de aptitud para la retirada aplicables a las baterías para vehículos eléctricos y los motores de accionamiento eléctrico, e información general sobre la retirada de otros componentes pertinentes, incluida la modificación

del tratamiento selectivo del anexo VII (36 meses) y la actualización de los requisitos de información (72 meses).

— Especificación de los requisitos de la estrategia de circularidad y de comunicación de información armonizada (36 meses)

— Requisitos de etiquetado de las piezas de plástico (actualizados a los 72 meses), las baterías de los vehículos eléctricos y los motores de accionamiento eléctrico, de conformidad con el Reglamento sobre pilas y baterías y los requisitos de la Ley de Materias Primas Fundamentales (36 meses)

— Modificación de las obligaciones de información para la exportación y las normas de cálculo de los resultados del tratamiento (24 meses)

— Actualización de los informes existentes y sus formatos sobre el rendimiento del tratamiento basados actualmente en la Decisión 2005/293 de la Comisión (ejecutada por ESTAT), en particular en lo que se refiere a las baterías y los motores de accionamiento eléctrico retirados (36 meses)

— Actualización de los formatos de homologación de tipo y del expediente del fabricante que deben facilitarse a las autoridades de homologación de tipo (entre 24 y 48 meses utilizando los poderes vigentes)

— Desarrollo de los criterios del pasaporte de circularidad de los vehículos (84 meses)

— Tasa de responsabilidad ampliada del productor armonizada (60 meses) y criterios de cooperación transfronteriza en materia de responsabilidad ampliada del productor (36 meses)

— Criterios para la exportación de vehículos usados, requisitos de inspección técnica e interoperabilidad de la información relativa a la matriculación de vehículos (48 meses)

— Desarrollo informático del sistema de «ventanilla única» y apoyo de la DG TAXUD para la transmisión de información a las autoridades aduaneras en el marco de MOVEHUB (84 meses). Evaluación del funcionamiento del mercado de piezas de recambio (96 meses, cláusula de revisión)

— Enfoque gradual para la ampliación del ámbito de aplicación de las categorías de vehículos y preparación de la revisión (96 meses)

1.5.2. *Valor añadido de la intervención de la Unión (puede derivarse de distintos factores, como una mejor coordinación, seguridad jurídica, una mayor eficacia o complementariedades). A efectos del presente punto, se entenderá por «valor añadido de la intervención de la Unión» el valor resultante de una intervención de la Unión que viene a sumarse al valor que se habría generado de haber actuado los Estados miembros de forma aislada.*

Motivos para actuar en el ámbito europeo (ex ante):

La modernización de la actual Directiva VFU, adoptada hace más de veinte años, es necesaria para garantizar que los fabricantes, importadores y operadores económicos tengan incentivos en relación con los objetivos del Pacto Verde y estén en condiciones de contribuir al Plan de Acción para la Economía Circular.

Las evaluaciones de estas Directivas han puesto de manifiesto la necesidad de introducir mejoras considerables para impulsar la transición del sector automovilístico a una economía circular, reduciendo así la huella ambiental relacionada con la producción y el tratamiento al final de la vida útil de los vehículos y reforzando la sostenibilidad de la industria del automóvil y del reciclado en Europa.

Dado que el sector automovilístico está experimentando una enorme transformación con el cambio a los vehículos eléctricos, esto significa que la mayor parte de la huella ambiental de los vehículos pasará de la fase de uso a las fases de producción y reciclado, y que se necesitarán suministros importantes de materias primas fundamentales.

Valor añadido de la Unión que se prevé generar (*ex post*):

Esta acción reduce el consiguiente aumento de la vulnerabilidad de las cadenas de suministro de la industria de la UE, especialmente en el caso de las materias primas fundamentales esenciales para la autonomía estratégica de la UE. Al mismo tiempo, mejorar la calidad de la recogida y del tratamiento facilita una mejor utilización de materiales reciclados para apoyar la transición a una economía neutra en carbono en hasta 14 millones de toneladas equivalentes de CO₂ al año en 2040.

El valor añadido de un enfoque de la UE en forma de un único Reglamento es que garantiza la coherencia del conjunto de requisitos de diseño y producción de vehículos en el marco de la homologación de tipo con los requisitos de las fases de recogida y de residuos. Una mejor sincronización es necesaria para garantizar el mantenimiento de la calidad económica y medioambiental de las piezas, los componentes y los materiales procedentes de la reutilización, la remanufacturación y el reciclado.

1.5.3. Principales conclusiones extraídas de experiencias similares anteriores

El presente Reglamento sigue el ejemplo del Reglamento sobre pilas y baterías, que ofrece un marco global para mejorar su circularidad. Varias disposiciones complementan los requisitos de sostenibilidad de las baterías de los vehículos eléctricos, que constituyen el mayor subsector futuro del Reglamento sobre baterías. Además, esta legislación sectorial sobre residuos, que debe integrarse plenamente en el marco de la homologación de tipo, especifica las necesidades detalladas de mejora del diseño, la producción y la revalorización de materias primas críticas y estratégicas, tal como se aborda en la Ley de Materias Primas Fundamentales recientemente adoptada, en particular respecto de los materiales magnéticos permanentes en los motores de accionamiento eléctrico para vehículos.

1.5.4. Compatibilidad con el marco financiero plurianual y posibles sinergias con otros instrumentos adecuados

La Comisión Europea propone un importante plan de recuperación basado en un presupuesto a largo plazo reforzado para el próximo marco financiero plurianual y un nuevo instrumento de recuperación: Next Generation EU.

La base para la estrategia de recuperación de la UE será el Pacto Verde Europeo. Aquí se incluye el objetivo de una logística y un transporte más limpios, en particular la electromovilidad, que son el principal motor del crecimiento exponencial de la demanda de baterías, motores de accionamiento eléctrico y muchas otras materias primas fundamentales y estratégicas, incluida su energía incorporada en la producción.

Los objetivos del presente Reglamento están respaldados por el marco financiero plurianual y Next Generation EU, que tanto hincapié hacen en la financiación y las inversiones destinadas a la transición de la economía europea hacia modelos climáticamente neutros y circulares. Se contemplan inversiones para modernizar la gestión de residuos, aumentar la capacidad de reciclado de flujos específicos de residuos y promover el reciclado y la innovación de alta calidad.

La economía circular también está integrada en la matriz del programa Horizonte Europa sobre investigación, en particular su asociación sobre circularidad, y es uno de los pilares del Programa de Medio Ambiente y Acción por el Clima (LIFE) 2021-2027. Serán esenciales para garantizar una competitividad duradera para Europa en este ámbito, así como para fomentar su economía, su crecimiento y su bienestar. Se prevé que, en el próximo marco financiero plurianual, la UE siga promoviendo la investigación en este y otros ámbitos conexos.

1.5.5. Evaluación de las diferentes opciones de financiación disponibles, incluidas las posibilidades de reasignación

Para racionalizar y mejorar la coherencia en la evaluación de las restricciones de sustancias, los conocimientos especializados de la ECHA (evaluación del riesgo de sustancias) y del JRC (desarrollo de metodologías y procedimientos) serían los más adecuados para garantizar la coherencia en la aplicación del enfoque propuesto en relación con expedientes relacionados como el Reglamento sobre diseño ecológico para productos sostenibles, el Reglamento sobre pilas y baterías y la Ley de Materias Primas Fundamentales, recurriendo de forma similar a sus conocimientos especializados.

Por lo que se refiere al JRC, el trabajo podría basarse en investigaciones anteriores de este Centro para la evaluación de impacto de los objetivos de contenido reciclado y las normas de verificación para los índices de reciclado de pilas y baterías y en las actividades en curso del JRC para el Reglamento sobre diseño ecológico para productos sostenibles, así como en las actividades del JRC para la DG GROW sobre futuras medidas de políticas para las materias primas fundamentales (0,837 millones EUR). El JRC estudiará la mejor manera de crear sinergias y apoyar el trabajo en cooperación con ENV y GROW.

En cuanto al desarrollo del sistema informático y el intercambio de datos para los controles aduaneros, las necesidades de personal y recursos de la DG TAXUD y la DG MOVE están relacionadas con la digitalización de la información de matriculación de los vehículos en MOVEHUB y reflejan la ambición de restringir la exportación de vehículos de baja calidad no aptos para la circulación a terceros

países con el fin de afrontar el persistente problema del paradero desconocido de vehículos. A largo plazo, este desarrollo informático apoya una mayor digitalización de la información de matriculación de vehículos que se está estudiando para la revisión en curso de las Directrices de la DG MOVE sobre este asunto, cuya adopción está prevista para finales de 2023.

En cuanto a la estrategia de circularidad, los criterios para el pasaporte de circularidad de los vehículos, así como los requisitos relacionados con la responsabilidad ampliada del productor, los contratistas externos están mejor situados para prestar el apoyo técnico necesario (0,500 millones EUR de la DG GROW). Lo mismo ocurre con los estudios de apoyo para los requisitos de tratamiento, el funcionamiento de los mercados de piezas de recambio, la preparación para revisar las exenciones a la restricción de sustancias (0,075 millones EUR) y el enfoque gradual previsto para la ampliación del ámbito de aplicación (0,575 millones EUR de la DG ENV para 2024-2027).

1.6. Duración e incidencia financiera de la propuesta/iniciativa

duración limitada

- en vigor desde el [DD.MM]AAAA hasta el [DD.MM]AAAA
- incidencia financiera desde AAAA hasta AAAA para los créditos de compromiso y desde AAAA hasta AAAA para los créditos de pago.

duración ilimitada

- Ejecución con una fase de puesta en marcha desde 2025 hasta 2028,
- seguida del pleno funcionamiento y la ejecución completa en torno a 2032.

1.7. Método(s) de ejecución presupuestaria previsto(s)⁷²

Gestión directa por la Comisión

- por sus servicios, incluido su personal en las Delegaciones de la Unión;
- por las agencias ejecutivas

Gestión compartida con los Estados miembros

Gestión indirecta mediante delegación de tareas de ejecución presupuestaria en:

- terceros países o los organismos que estos hayan designado;
- organizaciones internacionales y sus agencias (especificar);
- el BEI y el Fondo Europeo de Inversiones;
- los organismos a que se hace referencia en los artículos 70 y 71 del Reglamento Financiero;
- organismos de Derecho público;
- organismos de Derecho privado investidos de una misión de servicio público, en la medida en que presenten garantías financieras suficientes;

⁷² Los detalles sobre los métodos de ejecución presupuestaria y las referencias al Reglamento Financiero pueden consultarse en el sitio BUDGpedia: <https://myintracomm.ec.europa.eu/corp/budget/financial-rules/budget-implementation/Pages/implementation-methods.aspx>.

- organismos de Derecho privado de un Estado miembro a los que se haya encomendado la ejecución de una colaboración público-privada y que presenten garantías financieras suficientes;
- organismos o personas a quienes se haya encomendado la ejecución de acciones específicas en el marco de la PESCE, de conformidad con el título V del TUE, y que estén identificadas en el acto de base correspondiente.
- *Si se indica más de un modo de gestión, facilítense los detalles en el recuadro de observaciones.*

Observaciones

Gestión directa a cargo de la DG ENV, la DG GROW, la DG MOVE, la DG TAXUD y los acuerdos administrativos con el JRC.
--

2. MEDIDAS DE GESTIÓN

2.1. Disposiciones en materia de seguimiento e informes

Especificar la frecuencia y las condiciones de dichas medidas.

La iniciativa implica el recurso a la contratación pública, un acuerdo administrativo con el JRC e incide en los recursos humanos de la Comisión.

2.2. Sistema(s) de gestión y de control

2.2.1. *Justificación del/de los modo(s) de gestión, del/de los mecanismo(s) de aplicación de la financiación, de las modalidades de pago y de la estrategia de control propuestos*

N.D.

2.2.2. *Información relativa a los riesgos identificados y al/a los sistema(s) de control interno establecidos para atenuarlos*

N.D.

2.2.3. *Estimación y justificación de la relación coste/beneficio de los controles (ratio «gastos de control ÷ valor de los correspondientes fondos gestionados»), y evaluación del nivel esperado de riesgo de error (al pago y al cierre)*

N.D.

2.3. Medidas de prevención del fraude y de las irregularidades

Especificar las medidas de prevención y protección existentes o previstas, por ejemplo, en la estrategia de lucha contra el fraude.

N.D.

3. INCIDENCIA FINANCIERA ESTIMADA DE LA PROPUESTA/INICIATIVA

3.1. Rúbrica(s) del marco financiero plurianual y línea(s) presupuestaria(s) de gastos afectada(s)

- Líneas presupuestarias existentes

En el orden de las rúbricas del marco financiero plurianual y las líneas presupuestarias.

Rúbrica del marco financiero plurianual	Línea presupuestaria	Tipo de gasto	Contribución			
	Número	CD/CND ⁷³	de países de la AELC ⁷⁴	de países candidatos y candidatos potenciales ⁷⁵	de otros terceros países	otros ingresos afectados
1	03.02.01.01 Funcionamiento y desarrollo del mercado interior de bienes y servicios	CD	SÍ	NO	NO	NO
3	09.02.02 Economía circular y calidad de vida	CD	SÍ	NO	NO	NO
7	20.02.01.01 Agentes contractuales	CND	NO	NO	NO	NO
7	20.02.01.03 Funcionarios nacionales adscritos temporalmente a los servicios de la institución	CND	NO	NO	NO	NO

- Nuevas líneas presupuestarias solicitadas

En el orden de las rúbricas del marco financiero plurianual y las líneas presupuestarias.

Rúbrica del marco financiero plurianual	Línea presupuestaria	Tipo de gasto	Contribución			
	Número	CD/CND	de países de la AELC	de países candidatos y candidatos potenciales	de otros terceros países	otros ingresos afectados
	N.D.					

⁷³ CD = créditos disociados/CND = créditos no disociados.

⁷⁴ AELC: Asociación Europea de Libre Comercio.

⁷⁵ Países candidatos y, en su caso, candidatos potenciales de los Balcanes Occidentales.

3.2. Incidencia financiera estimada de la propuesta en los créditos

3.2.1. Resumen de la incidencia estimada en los créditos de operaciones

- La propuesta/iniciativa no exige la utilización de créditos de operaciones
- La propuesta/iniciativa exige la utilización de créditos de operaciones, tal como se explica a continuación:

En millones EUR (al tercer decimal)

Rúbrica del marco financiero plurianual	1	Mercado único, innovación y economía digital
--	---	--

DG: GROW	03.02.01.01		2024 N-1	2025 N	2026 N+1	2027 N+2	TOTAL 2024-2027
Gastos operativos, estudios de apoyo	Compromisos	(1a)	-	0,250	-	0,250	0,500
	Pagos	(2a)	-	0,250	-	0,250	0,500
TOTAL de los créditos para la DG GROW	Compromisos	=1a+1b +3	-	0,250	-	0,250	0,500
	Pagos	=2a+2b +3	-	0,250	-	0,250	0,500

La DG GROW ha estimado que el desarrollo de la metodología actualizada para los coeficientes de RRV, los criterios de aptitud para la retirada de baterías y motores de accionamiento eléctrico y el intercambio electrónico de información para el pasaporte de circularidad de los vehículos propuesto requieren, respectivamente (0,250, 0,250 millones EUR).

Se necesitarán algunos recursos adicionales en el período 2028-2033 para avanzar en los trabajos tras el final del actual MFP en 2027: para la DG GROW, está previsto un importe total para el período comprendido entre 2028 y la plena ejecución alrededor de 2032 de aproximadamente 0,150 millones EUR para estudios técnicos.

El importe indicado anteriormente también sería necesario para financiar la parte correspondiente de los acuerdos administrativos, que se debatirán entre la DG ENV/DG GROW y el JRC y para la adquisición de estudios y datos relacionados con las disposiciones de la DG GROW (metodología actualizada para los coeficientes de RRV, los criterios de aptitud para la retirada de las baterías y los motores de accionamiento eléctricos y el intercambio electrónico de información para el pasaporte de circularidad de los vehículos propuesto). Se tendrían en cuenta las sinergias significativas con el actual apoyo político del JRC a la Ley de Materias Primas Fundamentales.

En millones EUR (al tercer decimal)

Rúbrica del marco financiero plurianual	3	Recursos naturales y medio ambiente
--	----------	--

DG: ENV	09.02.02		2024 N-1	2025 N	2026 N+1	2027 N+2	TOTAL 2024- 2027
Gastos operativos DG ENV, estudios de apoyo	Compromisos	(1a)	0,025	0,200	0,050	0,300	0,575
	Pagos	(2a)	0,025	0,200	0,050	0,300	0,575
Codelegación a la DG TAXUD, desarrollo de las aduanas de ventanilla única	Compromisos	(1b)	-	0,030	0,260	0,260	0,550
	Pagos	(2b)	-	0,030	0,260	0,260	0,550
Codelegación a la DG MOVE, apoyo informático	Compromisos	(1a)	0,225	0,080	0,080	0,080	0,465
	Pagos	(2a)	0,225	0,080	0,080	0,080	0,465
Acuerdo administrativo con el JRC	Compromisos	(1a)	-	0,209	0,293	0,335	0,837
	Pagos	(2a)	-	0,209	0,293	0,335	0,837
TOTAL de los créditos para la DG ENV	Compromisos	=1a+1b+3	0,250	0,519	0,683	0,975	2,427
	Pagos	=2a+2b+3	0,250	0,519	0,683	0,975	2,427

La DG ENV ha estimado la necesidad de realizar estudios de apoyo técnico (de 2024 a 2031) para el contenido de plástico reciclado y las perspectivas de reciclado químico (0,100 millones EUR), el estudio para determinar los niveles objetivo de contenido de acero reciclado (0,100 millones EUR), el estudio más amplio de viabilidad para las materias primas fundamentales, el contenido reciclado de aluminio y magnesio (0,100 millones EUR en 2027), los criterios para la modulación de las tasas de responsabilidad ampliada del productor (0,050 millones EUR), los requisitos de calidad para las tecnologías postratamiento (0,050 millones EUR), el mecanismo de cooperación transfronteriza en materia de responsabilidad ampliada del productor (0,100 millones EUR), la preparación para revisar las exenciones a la restricción de sustancias (0,075 millones EUR) y las normas para calcular y verificar el resultado del reciclado en total (0,575 millones EUR) para el período 2024-2027.

Es probable que, como ya se ha mencionado, el JRC desempeñe un papel importante a la hora de apoyar a la Comisión con parte del trabajo técnico requerido para desarrollar las especificaciones del contenido reciclado, la posibilidad de retirar las baterías y los motores de accionamiento eléctrico ricos en materias primas fundamentales y las normas de cálculo y verificación relacionadas con el tratamiento. Un posible acuerdo administrativo podría cubrir las necesidades estimadas (0,837 millones EUR para el período 2024-2027), maximizando al mismo

tiempo las sinergias con las tareas conexas en el marco de las propuestas de la Ley de Materias Primas Fundamentales, el Reglamento sobre diseño ecológico para productos sostenibles, plásticos de un solo uso y el Reglamento relativo a los envases y residuos de envases.

Se aplica la codelegación de la DG ENV a la DG TAXUD y la DG MOVE para digitalizar la información de matriculación de vehículos ampliando los sistemas informáticos para crear la interoperabilidad de la digitalización de los registros de vehículos y, como segundo paso, para establecer controles de exportación en tiempo real mediante el enlace al sistema de ventanilla única aduanera para el período 2024-2027.

Se necesitarán algunos recursos adicionales en el período 2028-2033 para avanzar en los trabajos tras el final del actual MFP en 2027:

- c) Respecto de la DG ENV, está previsto un importe total para el período comprendido entre 2028 y la plena ejecución en torno a 2032 de aproximadamente 0,550 millones EUR para estudios técnicos.
- d) En relación con la DG TAXUD, está previsto un importe total para el período comprendido entre 2028 y la plena ejecución en torno a 2032 de aproximadamente 0,500 millones EUR para el despliegue informático.
- e) Recursos para el JRC en forma de posibles disposiciones administrativas adicionales por un importe total de 0,335 millones EUR para el período 2028-2032.

TOTAL de los créditos para las RÚBRICAS 1 a 6 del marco financiero plurianual (importe de referencia)	Compromisos	=4+ 6	0,250	0,769	0,683	1,225	2,927
	Pagos	=5+ 6	0,250	0,769	0,683	1,225	2,927

En millones EUR (al tercer decimal)

Rúbrica del marco financiero plurianual		7	Gastos administrativos				
DG ENV, DG TAXUD			2024 N-1	2025 N	2026 N+1	2027 N+2	TOTAL 2024-2027
Recursos humanos, DG ENV	Compromisos	(1a)	0,139	0,275	0,321	0,321	1,055
	Pagos	(2a)	0,139	0,275	0,321	0,321	1,055
Recursos humanos, DG TAXUD	Compromisos	(1a)	-	0,091	0,137	0,137	0,364
	Pagos	(2a)	-	0,091	0,137	0,137	0,364
TOTAL de los créditos para la RÚBRICA 7 del marco financiero plurianual para DG GROW, DG TAXUD	Compromisos	=1a+1b +3	0,139	0,366	0,457	0,457	1,419
	Pagos	=2a+2b +3	0,139	0,366	0,457	0,457	1,419

La justificación de las necesidades de personal figura en la sección 3.2.3.

		2024 N-1	2025 N	2026 N+1	2027 N+2	TOTAL 2024-2027
TOTAL de los créditos para las RÚBRICAS 1 a 7 del marco financiero plurianual	Compromisos	0,389	1,135	1,140	1,682	4,346
	Pagos	0,389	1,135	1,140	1,682	4,346

3.2.2. Resultados estimados financiados con créditos de operaciones

Créditos de compromiso en millones EUR (al tercer decimal)

Indicar los objetivos y los resultados ↓			Año N	Año N+1	Año N+2	Año N+3	Insertar tantos años como sea necesario para reflejar la duración de la incidencia (véase el punto 1.6)										TOTAL			
	RESULTADOS																			
	Tipo ⁷⁶	Coste medio	n.º	Coste	n.º	Coste	n.º	Coste	n.º	Coste	n.º	Coste	n.º	Coste	n.º	Coste	n.º	Coste	Número total	Coste total
OBJETIVO ESPECÍFICO N.º 1 ⁷⁷ ...																				
- Resultado																				
- Resultado																				
- Resultado																				
Subtotal del objetivo específico n.º 1																				
OBJETIVO ESPECÍFICO N.º 2...																				
- Resultado																				
Subtotal del objetivo específico n.º 2																				
TOTALES																				

⁷⁶ Los resultados son los productos y los servicios que van a suministrarse (por ejemplo: número de intercambios de estudiantes financiados, número de kilómetros de carreteras construidos, etc.).

⁷⁷ Tal como se describe en el punto 1.4.2. «Objetivo(s) específico(s)...»

3.2.3. Resumen de la incidencia estimada en los créditos administrativos

3.2.3.1. Necesidades estimadas de los créditos administrativos en la Comisión

- La propuesta/iniciativa no exige la utilización de recursos humanos.
- La propuesta/iniciativa exige la utilización de recursos humanos, tal como se explica a continuación:

Estimación que debe expresarse en equivalencia a tiempo completo

	2024 N-1	2025 N	2026 N+1	2027 N+2	Total 2024- 2027
20 01 02 01 (Sede y Oficinas de Representación de la Comisión) DG GROW: TA					
20 01 02 01 (Sede y Oficinas de Representación de la Comisión) DG ENV: TA					
20 01 02 03 (Delegaciones)					
01 01 01 01 (Investigación indirecta)					
01 01 01 11 (Investigación directa)					
Otras líneas presupuestarias (especificar)					
20 02 01 (AC, ENCS, INT de la «dotación global») DG ENV	1,5	3	3,5	3,5	11,5
20 02 01 (AC, ENCS, INT de la «dotación global») DG TAXUD	0,0	1,0	1,5	1,5	4,0
		- en las Delegaciones			
01 01 01 02 (AC, ENCS, INT - investigación indirecta)					
01 01 01 12 (AC, ENCS, INT - investigación directa)					
Otras líneas presupuestarias (especificar)					
TOTAL	1,5	4,0	5,0	5,0	15,5

Las necesidades en materia de recursos humanos las cubrirá el personal de la DG ya destinado a la gestión de la acción y/o reasignado dentro de la DG, que se complementará, en caso necesario, con cualquier dotación adicional que pudiera asignarse a la DG gestora en el marco del procedimiento de asignación anual y a la luz de los imperativos presupuestarios existentes.

Descripción de las tareas que deben llevarse a cabo:

Funcionarios y agentes temporales	No son necesarios puestos de asistencia técnica adicionales para la gestión general. El personal de asistencia técnica existente se ocupará de la supervisión prevista de todas las tareas de negociación en 2024 y de la preparación, elaboración y adopción de legislación secundaria con arreglo a los plazos propuestos.
Personal externo	Las tareas técnicas adicionales dirigidas por la DG GROW estarán cubiertas por el personal existente, complementadas con el apoyo de la DG ENV y los conocimientos técnicos del JRC (cuando así se acuerde): <ul style="list-style-type: none"> — Mejora de la metodología para determinar los coeficientes de reutilización, reciclado y valorización (RRV); — Mejora de la evaluación del riesgo de las exenciones de las sustancias peligrosas restantes con el apoyo de la ECHA, transferencia de las exenciones a la restricción de las sustancias relacionadas con las baterías al Reglamento sobre pilas y baterías, revisión general y armonización con el Reglamento REACH/«Ómnibus»; — Especificación de los requisitos de aptitud para la retirada aplicables a las baterías

de los vehículos eléctricos y los motores de accionamiento eléctrico, e información general sobre la retirada de otros componentes pertinentes, incluida la modificación del tratamiento selectivo del anexo IV, la actualización de los requisitos de información (apoyo del JRC);

— Especificación de los requisitos de la estrategia de circularidad;

— Requisitos de etiquetado de las piezas de plástico (actualizados a los setenta y dos meses), las baterías de los vehículos eléctricos y los motores de accionamiento eléctrico, de conformidad con el Reglamento sobre pilas y baterías y los requisitos de la Ley de Materias Primas Fundamentales (treinta y seis meses);

— Actualización de los formatos de homologación de tipo y el expediente del fabricante que debe facilitarse a las autoridades de homologación de tipo;

— Desarrollo de los criterios del pasaporte de circularidad de los vehículos.

En el caso de la DG ENV, las tareas adicionales deberán cubrirse con puestos adicionales de AC y ENCS. En el caso de la DG ENV, esto debería ser de 1,0 EJC ENCS a partir de 2024, complementados, respectivamente, con 0,5 puestos EJC AC para 2024, 2,0 puestos EJC AC en 2025 y 2,5 EJC AC en 2026 y 2027 para llevar a cabo el trabajo técnico, con el apoyo del JRC cuando así se haya acordado, en particular:

- Normas de cálculo y verificación para el contenido reciclado de plásticos, estudio de viabilidad para el establecimiento de objetivos de contenido reciclado para el acero, estudio más amplio de viabilidad técnica y económica para las materias primas fundamentales y otros materiales, formatos de declaración para otros materiales, incluidas las materias primas fundamentales (apoyo de la DG GROW y el JRC).
- Modificación de las obligaciones de información para la exportación y las normas de cálculo de los resultados del tratamiento (apoyo JRC).
- Los requisitos de calidad para los operadores de tratamiento y las tecnologías postratamiento.
- Tasa de responsabilidad ampliada del productor armonizada y criterios de cooperación transfronteriza en materia de responsabilidad ampliada del productor.
- Criterios aplicables a los vehículos usados para la exportación.
- Evaluación del funcionamiento del mercado de piezas de recambio (noventa y seis meses, cláusula de revisión).
- Enfoque gradual para la ampliación del ámbito de aplicación de las categorías de vehículos y preparación de la revisión (noventa y seis meses).

En el caso de la DG TAXUD, se prevén 1,0 EJC para 2025 y 1,5 EJC de puestos de AC para 2026 y 2027, y las tareas de la DG MOVE estarán cubiertas por el personal existente, con el apoyo técnico de la DG ENV (cubierto por el personal de la DG ENV mencionado anteriormente):

- Aplicación del requisito de inspección técnica e interoperabilidad de la información relativa a la matriculación de vehículos;

	<ul style="list-style-type: none">- Desarrollo informático del sistema de «ventanilla única» y apoyo de la DG TAXUD para la transmisión de información a las autoridades aduaneras en el marco del MOVEHUB.
--	---

3.2.4. *Compatibilidad con el marco financiero plurianual vigente*

La propuesta/iniciativa:

- puede ser financiada en su totalidad dentro de la rúbrica correspondiente del marco financiero plurianual (MFP);
- requiere el uso de los márgenes no asignados con cargo a la rúbrica correspondiente del MFP o el uso de instrumentos especiales tal como se definen en el Reglamento del MFP;
- requiere una revisión del MFP.

3.2.5. *Contribución de terceros*

La propuesta/iniciativa:

- no prevé la cofinanciación por terceros
- prevé la cofinanciación por terceros que se estima a continuación:

Créditos en millones EUR (al tercer decimal)

	Año N ⁷⁸	Año N+1	Año N+2	Año N+3	Insertar tantos años como sea necesario para reflejar la duración de la incidencia (véase el punto 1.6)			Total
Especificar el organismo de cofinanciación								
TOTAL de los créditos cofinanciados								

⁷⁸ El año N es el año de comienzo de la ejecución de la propuesta/iniciativa. Sustitúyase «N» por el primer año de ejecución previsto (por ejemplo: 2021). Igual para los años siguientes.

3.3. Incidencia estimada en los ingresos

- La propuesta/iniciativa no tiene incidencia financiera en los ingresos.
- La propuesta/iniciativa tiene la incidencia financiera que se indica a continuación:
 - en los recursos propios
 - en otros ingresos
 - indicar si los ingresos se asignan a líneas de gasto

En millones EUR (al tercer decimal)

Línea presupuestaria de ingresos:	Créditos disponibles para el ejercicio presupuestario en curso	Incidencia de la propuesta/iniciativa					Insertar tantos años como sea necesario para reflejar la duración de la incidencia (véase el punto 1.6)		
		Año N	Año N+1	Año N+2	Año N+3				
Artículo									

En el caso de los ingresos afectados, especificar la línea o líneas presupuestarias de gasto en la(s) que repercutan.

Otras observaciones (por ejemplo, método/fórmula utilizada/utilizado para calcular la incidencia en los ingresos o cualquier otra información).