



2026/1738

24.7.2026

REGLAMENTO (UE) 2026/1738 DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

de 8 de julio de 2026

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, por el que se modifican los Reglamentos (UE) n.º 168/2013, (UE) 2018/858, (UE) 2019/1020 y (UE) 2023/1542, y se derogan las Directivas 2000/53/CE y 2005/64/CE

(Texto pertinente a efectos del EEE)

EL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, y en particular su artículo 114 y su artículo 192, apartado 1, en relación con los artículos 14 a 36 del presente Reglamento,

Vista la propuesta de la Comisión Europea,

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

Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo ⁽¹⁾,

Prevía consulta al Comité de las Regiones,

De conformidad con el procedimiento legislativo ordinario ⁽²⁾,

Considerando lo siguiente:

- (1) La Comunicación de la Comisión de 11 de diciembre de 2019 sobre «El Pacto Verde Europeo» establece una 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 a más tardar para 2050 y el crecimiento económico esté disociado del uso de los recursos. Con el fin de 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.

⁽¹⁾ DO C, C/2024/1593, 5.3.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/C/2024/1593/oj>.

⁽²⁾ Posición del Parlamento Europeo de 18 de junio de 2026 (pendiente de publicación en el Diario Oficial) y Decisión del Consejo de 29 de junio de 2026.

- (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 el mercado de 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 a más tardar para 2050. Reducirá las emisiones de gases de efecto invernadero del sector automovilístico vinculadas a la fase de uso de los vehículos. La industria automovilística es uno de los mayores usuarios de aluminio, acero y plástico primarios en relación con la fabricación de vehículos nuevos introducidos en el mercado de la Unión. Esto puede suponer un impacto medioambiental significativo debido a la energía necesaria para la extracción y la transformación de estos materiales. La huella ambiental de la fabricación de vehículos nuevos podría aumentar con la electrificación del parque que está en curso y el aumento actual del tamaño y el peso de los vehículos, así como debido a un uso más generalizado y una mayor complejidad 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 y que la industria europea podría depender cada vez más de las importaciones de materias primas fundamentales y ser cada vez más vulnerable a las perturbaciones del suministro en detrimento de su competitividad. Además, los requisitos actuales del Derecho de la Unión en materia de gestión de residuos dan lugar a una valorización insuficiente de los recursos de los vehículos al final de su vida útil, y existe un gran potencial para aumentar la cantidad y la calidad de las piezas, componentes y materiales que deben ser objeto de reparación, reutilización, remanufactura, reacondicionamiento, retroadaptación y reciclado procedentes de los vehículos durante la fase de uso y de los vehículos al final de su vida útil. Para hacer frente a estos impactos medioambientales, contribuir a la descarbonización del sector y apoyar la competitividad aumentando la resiliencia de la industria automovilística, 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», 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. Asimismo, guarda consonancia con el Reglamento (UE) 2024/1252 del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽³⁾. El Consejo y el Parlamento Europeo 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 Consejo ⁽⁴⁾ dispone requisitos de tratamiento armonizados para los vehículos al final de su vida útil y objetivos de reutilización y reciclado, así como de reutilización y valorización, de los vehículos. Establece obligaciones en materia de recogida de vehículos al final de su vida útil, así como obligaciones para los operadores económicos, en particular la restricción del uso de metales pesados en los vehículos. También crea normas básicas sobre la responsabilidad ampliada del productor que obligan a los fabricantes de vehículos a cubrir parte de los costes de recogida de los vehículos al final de su vida útil.
- (4) La evaluación de la Directiva 2000/53/CE realizada por la Comisión destacó su eficacia en la consecución de muchos de sus objetivos iniciales, en especial en la eliminación del cadmio, el plomo, el mercurio y el cromo hexavalente de los vehículos, el aumento de los puntos de recogida de los vehículos al final de su vida útil y la consecución de los objetivos de valorización y reciclado. No obstante, la evaluación constató que dicha 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.
- ⁽³⁾ Reglamento (UE) 2024/1252 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de abril de 2024, por el que se establece un marco para garantizar un suministro seguro y sostenible de materias primas fundamentales y por el que se modifican los Reglamentos (UE) n.º 168/2013, (UE) 2018/858, (UE) 2018/1724 y (UE) 2019/1020 (DO L, 2024/1252, 3.5.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1252/oj>).
- ⁽⁴⁾ 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, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2000/53/oj>).

- (5) La Directiva 2005/64/CE del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽⁵⁾ 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. No obstante, la Directiva 2005/64/CE 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 la entrada en vigor de la Directiva 2005/64/CE.
- (6) El Reglamento (UE) 2018/858 del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽⁶⁾ 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 de regulación separado a efectos del procedimiento de homologación de tipo UE establecido en el anexo II de dicho Reglamento. Por tanto, es necesario establecer disposiciones y requisitos sobre la circularidad de los vehículos que están en el proceso de obtención de la 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, cláusulas de salvaguardia y sanciones, se aplican a las homologaciones de tipo expedidas de conformidad con los requisitos del presente Reglamento.
- (7) Es importante distinguir entre homologaciones de tipo existentes y nuevas. Por tanto, es necesario aclarar qué disposiciones se aplican a los nuevos tipos de vehículos en virtud del Reglamento (UE) 2018/858. Cabe en consecuencia aclarar que las modificaciones a la homologación de tipo no requieren sistemáticamente una extensión de homologación de tipo con arreglo a dicho Reglamento.
- (8) A 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, la fase de producción de los vehículos, la evaluación del estado del vehículo y la exportación de vehículos usados. A fin de contribuir a los objetivos de preservar, proteger y mejorar la calidad del medio ambiente, proteger la salud humana y utilizar de manera prudente y racional los recursos naturales, es esencial establecer normas relativas a la gestión de los vehículos al final de su vida útil, teniendo en cuenta el diseño del vehículo, además de medidas para evitar el desmontaje ilegal, como una mejor trazabilidad en los casos de transmisión de la propiedad de vehículos usados. Por tanto, la forma más eficiente de facilitar la transición del sector automovilístico a una economía circular es establecer un marco reglamentario uniforme a escala de la Unión que abarque de una manera integrada y coherente el diseño, la fabricación, la introducción en el mercado de la Unión y el tratamiento del final de la vida útil de los vehículos. 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. A fin de alcanzar estos objetivos, las Directivas 2000/53/CE y 2005/64/CE deben ser sustituidas por un Reglamento sobre la base del artículo 114 y el artículo 192, apartado 1, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (TFUE).
- (9) En las regiones ultraperiféricas a que se refiere el artículo 349 del TFUE, los Estados miembros deben poder adaptar las obligaciones de los productores para garantizar un servicio y cubrir los costes de gestión de los vehículos al final de su vida útil en función de las características de estas regiones.

⁽⁵⁾ 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, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2005/64/oj>).

⁽⁶⁾ 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, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2018/858/oj>).

- (10) Las Directivas 2000/53/CE y 2005/64/CE se aplican únicamente a los turismos (M_1) y a los vehículos comerciales ligeros (N_1), que constituyen aproximadamente el 85 % de todos los vehículos matriculados en la Unión. El resto de los vehículos, a saber, los vehículos de dos y tres ruedas, los cuatriciclos, los camiones, los autobuses y los remolques, no están sujetos a ninguna legislación de la Unión relativa a su fase de diseño ecológico y gestión al final de su vida útil. Por tanto, para garantizar un marco global de circularidad 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 M_1 y N_1 , sino, parcialmente, también a determinados vehículos de la categoría L, vehículos pesados y sus remolques (M_2 , M_3 , N_2 , N_3 y 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 de las categorías M_1 y N_1 en el momento de la entrada en vigor del presente Reglamento. No obstante, los requisitos relativos a la recogida de vehículos al final de su vida útil, su entrega obligatoria a instalaciones de tratamiento autorizadas, así como su descontaminación, la retirada obligatoria de determinadas piezas y componentes para su reutilización y reciclado antes de la fragmentación y las condiciones para depositar en vertederos residuos no inertes resultantes de la fragmentación, deben aplicarse a los vehículos de la categoría L y vehículos pesados y sus remolques (M_2 , M_3 , N_2 , N_3 y O). Para facilitar el tratamiento de estos vehículos al final de su vida útil, se debe exigir a sus fabricantes que proporcionen 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.
- (11) Dado que no todos los Estados miembros exigen la matriculación de los vehículos de las categorías L1e, L2e o L6e, es necesario ofrecer a los Estados miembros la posibilidad de eximir a dichas categorías de vehículos de los requisitos relacionados con la matriculación.
- (12) Los problemas que plantea la exportación de vehículos usados afectan no solo a los turismos (M_1) y vehículos comerciales ligeros (N_1), sino también, como lo demuestran los estudios, a los vehículos de mayor tamaño. Por tanto, estas disposiciones deben aplicarse también a los vehículos pesados y a sus remolques (M_2 , M_3 , N_2 , N_3 y O).
- (13) Los vehículos diseñados y fabricados o adaptados para su utilización exclusiva por las fuerzas armadas, así como los vehículos diseñados y fabricados para su utilización por las fuerzas armadas, la defensa civil, los servicios de bomberos, las fuerzas responsables del mantenimiento del orden público y los servicios médicos de urgencia, deben quedar excluidos del ámbito de aplicación del presente Reglamento. Estos vehículos cumplen funciones operativas especializadas y están sujetos a requisitos técnicos específicos, y su diseño, fabricación y utilización difieren significativamente de los de los vehículos destinados al transporte general por carretera. Por lo tanto, la aplicación de requisitos generales de circularidad para el diseño de los vehículos y la gestión del final de la vida útil a dichos vehículos no sería adecuada y su exclusión del ámbito de aplicación del presente Reglamento es coherente con la naturaleza específica de sus funciones.
- (14) A fin de preservar el patrimonio cultural europeo, los vehículos de interés histórico deben quedar excluidos del ámbito de aplicación del presente Reglamento y de las obligaciones relativas a la transmisión de la propiedad o a la exportación y de los requisitos de final de la vida útil. Del mismo modo, los vehículos a los que un Estado miembro reconozca un interés cultural especial deben quedar excluidos del ámbito de aplicación del presente Reglamento. Se puede tratar, por ejemplo, de vehículos pertenecientes a coleccionistas o museos, vehículos fabricados a medida o vehículos de carreras, siempre que las autoridades competentes les reconozca un interés cultural especial relevante. No obstante, los requisitos del presente Reglamento, como, por ejemplo, los requisitos de diseño en relación con la circularidad, deben ser aplicables a dichos vehículos antes de que sean considerados vehículos de interés histórico o vehículos de interés cultural especial. Además, cuando dichos vehículos dejan de ser considerados por los Estados miembros vehículos de interés histórico o vehículos de interés cultural especial, vuelven a entrar en el ámbito de aplicación del presente Reglamento y se deben aplicar requisitos tales como las obligaciones relativas a la transmisión de la propiedad, la exportación o el final de la vida útil.
- (15) A fin de evitar una carga administrativa excesiva y garantizar que el ámbito de aplicación del presente Reglamento cubre las necesidades del mercado interior, deben quedar fuera del ámbito de aplicación del presente Reglamento otros tipos de vehículos, como los vehículos de la categoría L fabricados en series cortas o determinados ciclos diseñados para pedalear de las subcategorías L1e-A y L1e-B.

- (16) Los vehículos especiales están destinados a desempeñar una función específica, por lo que exigen tipos especiales de carrocería que no están por completo bajo el control del fabricante. Esto complica el cálculo de los coeficientes de aptitud para la reutilización, el reciclado y la valorización. En el caso de los vehículos especiales de las categorías M₁ y N₁, los costes de recogida, descontaminación, retirada obligatoria de piezas y componentes y tratamiento deben correr a cargo de los productores en el marco del régimen de responsabilidad ampliada del productor. En lo que respecta a los vehículos especiales de las categorías M₂, M₃, N₂, N₃ y O, únicamente debe aplicárseles un conjunto limitado de normas. Las disposiciones relativas a las sustancias preocupantes en los vehículos deben aplicarse a los vehículos especiales de las categorías M₁ y N₁, tal como sucede en virtud de la Directiva 2000/53/CE. Las otras piezas de un vehículo especial que hayan recibido la homologación de tipo multifásica deben estar cubiertas en la misma medida que la categoría del vehículo en cuestión. Deben quedar excluidos del ámbito de aplicación del presente Reglamento los vehículos especiales de todas las categorías producidos por pequeños fabricantes, a excepción de los vehículos especiales de las categorías M₁ y N₁.
- (17) Las autocaravanas y las caravanas son distintas de los vehículos o remolques convencionales, ya que su función principal es el alojamiento y no el transporte. Estas caravanas están construidas con componentes no automovilísticos, como madera, mobiliario, sistemas de agua y sistemas eléctricos domésticos, que quedan fuera del ámbito de las instalaciones de reciclado de vehículos. Muchas caravanas están estacionadas en un lugar de manera permanente como viviendas de vacaciones, utilizadas como alojamientos estacionales, y se mantienen en uso durante décadas. Dada su naturaleza especial, su composición material diferenciada y su uso continuo, las caravanas deben quedar excluidas del ámbito de aplicación del presente Reglamento. Mientras sigan siendo utilizadas como alojamiento, las autocaravanas, que a menudo no están matriculadas, no deben clasificarse como vehículos al final de su vida útil. Las autocaravanas tienen en su vehículo de base piezas y componentes que también se utilizan en otros vehículos y deben estar sujetas en consecuencia a los mismos requisitos una vez que dejan de ser utilizadas como alojamiento.
- (18) 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 ha llegado o no al final de su vida útil, en particular en los casos de traslados transfronterizos de vehículos. Esta valoración, a pesar de la publicación de orientaciones 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 todas las autoridades competentes pertinentes, los operadores económicos y los propietarios de vehículos que se ocupen de vehículos al final de su vida útil. No obstante, también es necesario prever exenciones para preservar la posibilidad de que los Estados miembros determinen situaciones en las que determinados vehículos no entren en el ámbito de aplicación del presente Reglamento debido a su clasificación como vehículo de interés cultural especial, en la medida en que mantengan dicha clasificación. Además, a petición del propietario, las autoridades competentes de un Estado miembro deben poder excluir un vehículo del estado de vehículo al final de su vida útil cuando el vehículo en cuestión sea objeto de reparación.
- (19) 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.

- (20) 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 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 establece en la Directiva 2005/64/CE. A 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 de ejecución del presente Reglamento, deben conferirse a la Comisión competencias de ejecución para crear dicha metodología teniendo en cuenta la norma internacional ISO 22628:2002. 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 internacional ISO 22628:2002, tal como se establece en la Directiva 2005/64/CE. La Comisión debe esforzarse por garantizar que la metodología pertinente de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas (CEPE) se actualice en consecuencia para evitar incoherencias con la metodología de la Unión y reducir la carga para los fabricantes.
- (21) En la cadena de suministro del sector del automóvil participa un gran número de proveedores, incluidas muchas pequeñas y medianas empresas (pymes) que operan en distintas regiones y con diversas estructuras organizativas. Si bien los fabricantes deben recopilar información a lo largo de toda la cadena de suministro sobre los materiales utilizados en los vehículos y establecer y aplicar procedimientos para verificar la exactitud de dicha información, deben tener en cuenta las capacidades de las pymes. Las pymes suelen disponer de recursos administrativos limitados y menos herramientas técnicas y, en algunos casos, no disponen de sistemas establecidos para generar o verificar datos detallados sobre el medio ambiente o la composición material. Estas limitaciones pueden afectar a la disponibilidad y exhaustividad de la información que las pymes pueden proporcionar. En consecuencia, al evaluar los procedimientos de los fabricantes para recopilar y verificar la información de los proveedores, debe tenerse debidamente en cuenta la situación específica de las pymes en la cadena de suministro.
- (22) Garantizar la reparabilidad de los vehículos a lo largo de su vida útil constituye un pilar fundamental de una economía automovilística verdaderamente sostenible y circular. Los vehículos no deben clasificarse prematuramente como vehículos al final de su vida útil cuando sigan siendo reparables, ya que ello daría lugar a residuos innecesarios, ineficiencias económicas y una carga indebida para los propietarios de los vehículos.
- (23) 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», 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 el medio ambiente ni en la salud humana durante todo su ciclo de vida.

- (24) La Directiva 2000/53/CE ya restringe el uso de plomo, mercurio, cadmio y cromo hexavalente en los vehículos y establece excepciones, cuando se permite la utilización de dichas sustancias 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 introducción en el mercado 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 Consejo ⁽⁷⁾. Del mismo modo, deben respetarse las restricciones al uso de sustancias reguladas por el Reglamento (UE) 2019/1021 del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽⁸⁾, sobre la base de las disposiciones de dicho Reglamento.
- (25) A fin de facilitar el cumplimiento del presente Reglamento y proporcionar orientaciones sobre la presencia de sustancias preocupantes en los vehículos y en sus piezas y componentes, incluidas aquellas que dificultan la reutilización y el reciclado de materiales o tienen efectos adversos en la salud o en el medio ambiente, es conveniente que la Comisión evalúe y haga inventario de dichas sustancias. A tal fin, la Comisión, asistida por la Agencia Europea de Sustancias y Mezclas Químicas creada en virtud del Reglamento (CE) n.º 1907/2006 (en lo sucesivo, «Agencia»), debe preparar un informe sobre la presencia de sustancias preocupantes en los vehículos. En dicho informe, debe determinarse en qué medida dichas sustancias dificultan la reutilización y el reciclado o afectan de manera adversa a la salud o al medio ambiente, sin duplicar evaluaciones ya exigidas en virtud de otra legislación de la Unión. Sobre la base de sus conclusiones, la Comisión debe estudiar y adoptar las medidas de seguimiento adecuadas, incluida, cuando proceda, la adopción de actos delegados para el establecimiento de requisitos de información y restricciones respecto de sustancias preocupantes que afecten negativamente a la reutilización y el reciclado de materiales por motivos no relacionados principalmente con la seguridad química.
- (26) La Directiva 2000/53/CE establece exenciones a las restricciones al uso de plomo y cadmio en las baterías utilizadas en los vehículos, que se recogen en el presente Reglamento. Sin embargo, el uso de sustancias en las baterías está regulado de manera exhaustiva en el Reglamento (UE) 2023/1542 del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽⁹⁾. Por tanto, se deben abordar estas sustancias y, en su caso, regular sus restricciones y exenciones conexas en dicho Reglamento mediante una disposición modificativa incluida en el presente Reglamento.
- (27) A fin de tener en cuenta los avances científicos y técnicos, deben seguir delegándose en la Comisión los poderes para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 290 del TFUE, por 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 el medio ambiente y la salud humana a lo largo del ciclo de vida de los vehículos. Antes de la adopción de estos actos delegados, la Comisión debe consultar a los expertos y partes interesadas pertinentes para tener en cuenta las repercusiones socioeconómicas y los efectos en el medio ambiente y la salud humana. Para garantizar la eficacia de la toma 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 debe asistir a la Comisión en dicha evaluación.

⁽⁷⁾ 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, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2006/1907/oj>).

⁽⁸⁾ 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, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2019/1021/oj>).

⁽⁹⁾ Reglamento (UE) 2023/1542 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 12 de julio de 2023, relativo a las pilas y baterías y sus residuos y por el que se modifican la Directiva 2008/98/CE y el Reglamento (UE) 2019/1020 y se deroga la Directiva 2006/66/CE (DO L 191 de 28.7.2023, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2023/1542/oj>).

- (28) Para 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, manteniendo al mismo tiempo el rendimiento de seguridad de los vehículos. 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, fortalece la autonomía estratégica y la competitividad de la Unión al reducir la dependencia energética y de materias primas relacionadas con el suministro de materias primas primarias, particularmente al contribuir a mantener materias primas fundamentales de valor dentro de la Unión y, al mismo tiempo, reforzar 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 deben aplicarse a todos los fabricantes que tengan la intención de introducir vehículos en el mercado de la Unión, también a través de mercados en línea, independientemente del lugar en el que estén radicados. Teniendo en cuenta la importancia de las cadenas de valor mundiales en el sector automovilístico, el presente Reglamento debe permitir el abastecimiento de materias primas secundarias de fuera de la Unión.
- (29) Habida cuenta de la baja tasa de reciclado de los plásticos, especialmente procedentes de los vehículos al final de su vida útil, y de los efectos negativos globales de otras formas de tratamiento de residuos plásticos, conviene aumentar la utilización de plásticos reciclados en los vehículos. Para ello, debe incluirse en los vehículos nuevos un objetivo obligatorio de plástico reciclado procedente de residuos posconsumo. En consecuencia, cada tipo de vehículo debe contener plástico reciclado procedente de residuos plásticos posconsumo en unos porcentajes que se incrementarán progresivamente. El 20 % de este objetivo de contenido de plásticos reciclados en los tipos de vehículos debe alcanzarse incluyendo plásticos reciclados procedentes de vehículos al final de su vida útil. La selección de los plásticos incluidos en el ámbito de los objetivos se basa en los tipos de plásticos reciclables que están precisados en el estudio específico del Centro Común de Investigación, titulado «Towards recycled plastic content targets in new passenger cars and light commercial vehicles – Technical proposals and analysis of impacts in the context of the review of the ELV Directive» (Hacia objetivos de contenido de plástico reciclado en los turismos y vehículos comerciales ligeros nuevos: propuestas técnicas y análisis de impacto en el contexto de la revisión de la Directiva VFU) y en la evaluación de impacto del presente Reglamento. En estos documentos, los plásticos termoestables distintos de las espumas de poliuretano en los asientos y los elastómeros no se tienen en cuenta en el cálculo de los objetivos, dado que los plásticos termoestables son especialmente difíciles de reciclar. Muchos elastómeros, plásticos termoestables y materiales reticulados habituales se ajustan a la definición de «polímero» a la que se hace referencia al caracterizar los plásticos según el Reglamento (CE) n.º 1907/2006. Los elastómeros, incluidos los elastómeros termoplásticos, que pueden transformarse de nuevo en termoplásticos, están incluidos en el ámbito de los objetivos de contenido de plásticos reciclados establecidos en el presente Reglamento. Sin embargo, se está estudiando la posibilidad de objetivos de contenido de elastómeros reciclados en los neumáticos, ya que los neumáticos son un producto prioritario con arreglo al Reglamento (UE) 2024/1781 del Parlamento Europeo y del Consejo⁽¹⁰⁾, por lo que no entran en el ámbito de aplicación del presente Reglamento. A fin de garantizar condiciones uniformes para el cumplimiento de esa obligación, deben conferirse a la Comisión competencias de ejecución para establecer una metodología de cálculo y verificación del porcentaje de plástico reciclado a partir de residuos posconsumo y de residuos posconsumo derivados de vehículos al final de su vida útil. Para permitir métodos de reciclado distintos del reciclado mecánico, incluido el reciclado químico, y contribuir a la consecución de los objetivos de contenido reciclado, es necesario establecer normas adicionales para el cálculo, la verificación y la comunicación del contenido de plástico reciclado. En tales casos, es necesario introducir la denominada contabilidad de balance de masa en consonancia con las metodologías de contabilidad de balance de masa aplicables al reciclado de plásticos, teniendo en cuenta las características de las tecnologías de reciclado específicas para plásticos, como en los residuos heterogéneos troceados de la industria automovilística. Cuando la falta de disponibilidad o los precios excesivos de determinados plásticos reciclados dificulten en exceso el cumplimiento de los porcentajes mínimos, la Comisión debe estar facultada para completar el presente Reglamento mediante el establecimiento de excepciones temporales a los objetivos de contenido de plástico reciclado.

⁽¹⁰⁾ Reglamento (UE) 2024/1781 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de junio de 2024, por el que se instauro un marco para el establecimiento de requisitos de diseño ecológico aplicables a los productos sostenibles, se modifican la Directiva (UE) 2020/1828 y el Reglamento (UE) 2023/1542 y se deroga la Directiva 2009/125/CE (DO L, 2024/1781, 28.6.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1781/oj>).

- (30) El fomento del uso de plásticos reciclados en los vehículos se basa en la premisa de que el propio contenido reciclado se haya producido de manera sostenible desde el punto de vista medioambiental, de modo que se reduzca la huella de carbono y se promueva la economía circular. A tal fin, deben establecerse determinadas garantías para velar por que la obtención del contenido reciclado no anule los beneficios medioambientales de utilizar dicho contenido reciclado en los vehículos. Así pues, es necesario abordar los problemas medioambientales conexos de manera no discriminatoria en lo que respecta tanto a los plásticos reciclados de producción interior como a los importados. A tal fin, para que se contabilicen a los efectos de los objetivos de contenido reciclado establecidos en el presente Reglamento, los plásticos reciclados deben ser objeto de condiciones equivalentes en lo que respecta a los requisitos para la protección de la salud humana, el clima y el medio ambiente, lo que incluye las emisiones y la gestión de residuos, independientemente de si el proceso de reciclado tiene lugar en la Unión o fuera de esta.
- (31) Las condiciones aplicables al material reciclado en terceros países, incluidos los requisitos de auditoría, solo deben aplicarse a partir del 14 de agosto de 2030 y la Comisión debe evaluar de manera más exhaustiva los efectos previstos de dichas condiciones a la luz de la evolución de la situación del mercado y de las relaciones comerciales e informar de su evaluación al Parlamento Europeo y al Consejo a más tardar el 14 de agosto de 2028.
- (32) A fin de alcanzar los objetivos de incorporación de contenido reciclado establecidos en virtud del presente Reglamento, la Comisión debe publicar, a más tardar el 14 de agosto de 2032, una revisión del estado de desarrollo tecnológico y del rendimiento medioambiental del plástico de origen biológico y los elastómeros derivados del reprocesamiento de neumáticos en vehículos y, si ha lugar, presentar una propuesta legislativa con requisitos y objetivos de sostenibilidad.
- (33) 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, debe establecerse un porcentaje mínimo de acero reciclado procedente de residuos de acero posconsumo y, cuando proceda, de chatarra de hierro en los vehículos nuevos. Por lo tanto, deben delegarse en la Comisión los poderes para adoptar actos con arreglo al artículo 290 del TFUE, por lo que respecta al establecimiento de un porcentaje mínimo de acero reciclado procedente de residuos de acero posconsumo y, cuando proceda, de chatarra de hierro que incluya familias de productos planos y largos de acero al carbono y, posiblemente, de acero inoxidable, 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 incluya todos los factores técnicos, medioambientales y económicos pertinentes relacionados con la viabilidad de dicho objetivo, incluidas las repercusiones para otros sectores que utilicen acero y las emisiones globales de gases de efecto invernadero. Es importante distinguir entre las distintas familias de productos siderúrgicos presentes en el vehículo, ya que se producen utilizando diferentes tecnologías con diversas limitaciones para la utilización de chatarra de hierro por lo que respecta a su capacidad para soportar contenido de cobre y otros elementos traza. A fin de completar determinados elementos no esenciales del presente Reglamento, deben delegarse en la Comisión los poderes para adoptar actos con arreglo al artículo 290 del TFUE, por lo que respecta al establecimiento de una metodología de cálculo y verificación del porcentaje de acero valorizado a partir de residuos posconsumo y, cuando proceda, de chatarra de hierro que debe estar presente e incorporarse en el tipo de vehículo.
- (34) El sector automovilístico es también uno de los principales usuarios de aluminio y representa más del 40 % de la demanda total de la Unión, y este uso va en aumento. La utilización actual de aluminio reciclado en vehículos nuevos es baja. 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, reducir el consumo y los costes de la energía y mejorar la resiliencia mediante la reducción de la dependencia del suministro de materias primas primarias, conviene aumentar la utilización de aluminio reciclado en los vehículos. A tal fin, deben delegarse en la Comisión los poderes para adoptar actos con arreglo al artículo 290 del TFUE, por lo que respecta al establecimiento de un porcentaje mínimo de aluminio y sus aleaciones reciclado a partir de residuos posconsumo en los tipos de vehículos y, si procede, de residuos preconsumo, presente e incorporado en los tipos de vehículos. El establecimiento de un objetivo futuro debe ir precedido de un estudio específico de la Comisión que incluya todos los factores técnicos, medioambientales y económicos pertinentes relacionados con la viabilidad de dicho objetivo. A fin de completar determinados elementos no esenciales del presente Reglamento, deben delegarse en la Comisión los poderes para adoptar actos con arreglo al artículo 290 del TFUE, por lo que respecta al establecimiento de una metodología de cálculo y verificación del porcentaje de aluminio y sus aleaciones valorizado a partir de residuos posconsumo y, si procede, de residuos preconsumo que debe estar presente e incorporarse en el tipo de vehículo.

- (35) Existe la posibilidad de aumentar en los vehículos el uso de contenido reciclado de otros materiales utilizados de forma habitual por la industria automovilística y para los que los mercados de materias primas secundarias están poco desarrollados, la huella relacionada con la producción de materias primas primarias es elevada o los niveles de reciclado son limitados, mientras que las tecnologías de clasificación y reciclado están mejorando. Por consiguiente, es conveniente que la Comisión evalúe la oportunidad, la viabilidad y el impacto de establecer objetivos sobre el contenido reciclado de neodimio, disprosio, praseodimio, terbio, samario, níquel, cobalto, boro utilizado en los imanes permanentes, así como sobre el magnesio y sus aleaciones.
- (36) A fin de impulsar los mercados poco desarrollados de materias primas secundarias, deben delegarse en la Comisión los poderes para adoptar actos con arreglo al artículo 290 del TFUE, por lo que respecta al establecimiento de un porcentaje mínimo de magnesio y sus aleaciones, neodimio, disprosio, praseodimio, terbio, samario, níquel, cobalto o boro reciclados procedentes de residuos posconsumo que deberá estar presente e incorporarse en los tipos de vehículos. A fin de completar determinados elementos no esenciales del presente Reglamento, deben delegarse en la Comisión los poderes para adoptar actos con arreglo al artículo 290 del TFUE, por lo que respecta al establecimiento de una metodología de cálculo y verificación de los porcentajes de estos materiales reciclados a partir de residuos posconsumo y, cuando proceda, residuos preconsumo 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 el caso de las fracciones de residuos posconsumo. Para promover la descarbonización mediante la utilización 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.
- (37) En consonancia con los requisitos del Reglamento (UE) 2024/1252 y teniendo en cuenta que es necesario establecer en el presente Reglamento disposiciones sobre el contenido reciclado de los vehículos e información sobre la retirada de las piezas y componentes que contengan materiales para imanes permanentes en los vehículos, dichas disposiciones deben aplicarse como aplicación sectorial específica de las disposiciones contenidas en el Reglamento (UE) 2024/1252. De este modo se garantizará la racionalización y la integración de las distintas obligaciones en materia de información sobre la retirada de dichas piezas y componentes con arreglo al presente Reglamento con las de otras piezas y componentes. Son aplicables las obligaciones relativas al etiquetado del artículo 28 del Reglamento (UE) 2024/1252.
- (38) A fin de garantizar que las baterías sean recicladas de conformidad con los requisitos del Reglamento (UE) 2023/1542, y que los motores de accionamiento eléctrico, que contienen cantidades importantes de tierras raras, también se puedan sustituir y reciclar, es necesario introducir requisitos de diseño para los nuevos tipos de vehículos, garantizando que instalaciones de tratamiento autorizadas u operadores de reparación y mantenimiento puedan retirar fácilmente estas baterías, incluidos sus conjuntos de baterías, y motores de accionamiento eléctrico en cualquier fase del ciclo de vida de un vehículo. La Comisión debe asimismo fomentar el desarrollo de normas en materia de técnicas de diseño y montaje que faciliten el mantenimiento, la reparación y la adaptación de las baterías y los conjuntos de baterías. En términos más generales, a fin de maximizar el potencial de sustitución, reutilización, reciclado, remanufacturación o reacondicionamiento de las piezas y componentes de los vehículos, y de reducir al mínimo los residuos, los vehículos deben diseñarse de manera que permita la retirada del mayor número posible de piezas y componentes. El concepto de viabilidad técnica debe interpretarse de manera que apoye y facilite dichos objetivos, reconociendo al mismo tiempo que, en determinados casos, los requisitos funcionales o de seguridad de una pieza pueden justificar soluciones alternativas que limiten la posibilidad de retirar una pieza o componente. En tales casos, los fabricantes deben demostrar la necesidad de tal elección. 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 TFUE, por 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 el cumplimiento de estos requisitos de diseño, deben conferirse a la Comisión competencias de ejecución.

- (39) 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 ⁽¹¹⁾, que normalizan los documentos y la información que deben incluirse en el expediente del fabricante y, por tanto, especifican los requisitos administrativos para la homologación de tipo.
- (40) 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 vehículos, deben elaborar una estrategia global de circularidad. La estrategia de circularidad debe elaborarse a nivel de los fabricantes y actualizarse cada cinco años. Debe proporcionarse una copia tanto a las autoridades de homologación de tipo como a la Comisión. A pesar de proporcionarse a las autoridades de homologación de tipo, la estrategia de circularidad no debe estar relacionada con el proceso de homologación de tipo. Para garantizar una supervisión y un control más amplios, la Comisión debe poner a disposición del público las estrategias de circularidad de los fabricantes, así como sus versiones actualizadas, teniendo debidamente en cuenta la salvaguardia de cualquier información confidencial. La Comisión debe elaborar y publicar, al menos cada seis años, un informe sobre la circularidad del sector automovilístico a partir de, entre otra información, las estrategias de circularidad proporcionadas por los fabricantes.
- (41) 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 que proporcionen 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 de tipo junto con otros documentos que forman parte de la solicitud de homologación de tipo.
- (42) El acceso a información actualizada y la comunicación oportuna entre los fabricantes 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, también a través de las herramientas existentes utilizadas por la industria del automóvil, a la información que permita la retirada segura de determinadas piezas, componentes y materiales presentes en un vehículo. Los fabricantes no deben estar obligados a proporcionar dicha información a los operadores de reparación y mantenimiento cuando dicha información ya se haya proporcionado en virtud de otra legislación de la Unión. La información debe proporcionar orientaciones a los operadores de gestión de residuos, a los editores de información técnica y a los operadores de reparación y mantenimiento sobre los pasos necesarios para el acceso a las baterías para los vehículos eléctricos y sus conjuntos de baterías y para retirarlas, incluidas herramientas o tecnologías que permitan su descarga segura, y a los motores de accionamiento eléctrico. Asimismo, la información debe proporcionar instrucciones claras sobre el uso de las herramientas o tecnologías necesarias para este acceso y retirada. Debe ayudar a identificar, localizar y retirar las piezas, componentes y materiales que deben someterse a descontaminación y retirarse del vehículo antes de la fragmentación, así como las piezas y componentes que contienen materias primas fundamentales en los imanes permanentes a que se refiere el Reglamento (UE) 2024/1252. Los fabricantes deben proporcionar a los servicios de urgencia información de orientación en materia de salvamento y emergencias. Es importante que se respeten debidamente los derechos de propiedad intelectual, garantizando que el acceso a la información técnica no comprometa las tecnologías exclusivas o los secretos comerciales. Esto debe hacerse a través de plataformas de comunicación creadas por los fabricantes y la información debe proporcionarse de forma gratuita, a excepción de costes administrativos no prohibitivos. Las autoridades de homologación de tipo deben verificar que los fabricantes han presentado la información requerida. Teniendo en cuenta la necesidad de apoyar la retroadaptación de los vehículos como forma de reducir las emisiones, prolongar la vida útil de los vehículos y promover la sostenibilidad, los fabricantes también deben garantizar una cooperación adecuada con los operadores de retroadaptación.

⁽¹¹⁾ 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, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2020/683/oj).

- (43) Debe garantizarse el acceso de los operadores posventa a la información relativa a la retirada de piezas y componentes de los vehículos al final de su vida útil, también con vistas a la sustitución de dichas piezas y componentes en el futuro, a fin de salvaguardar las posibilidades de elección de los consumidores y garantizar el uso eficiente de los recursos. Por consiguiente, hace falta garantizar que se proporcione a los operadores de gestión de residuos y los editores de información técnica la información necesaria para la retirada segura y eficaz de dichas piezas y componentes al final de la vida útil de los vehículos. Además, dicha información debe proporcionarse a los operadores que ejerzan una actividad que conlleve la reparación y el mantenimiento de vehículos, cuando no puedan considerarse operadores de gestión de residuos y únicamente en aquellos casos en los que esta divulgación de información no esté ya prevista en otra legislación de la Unión.
- (44) Si bien la codificación digital se utiliza cada vez más para controlar las distintas piezas y componentes de los vehículos, la evaluación de la Directiva 2000/53/CE determinó que dicha codificación podría impedir el potencial de reutilización, remanufacturación y reacondicionamiento de determinadas piezas y componentes. Por tanto, es esencial que se requiera a los fabricantes que proporcionen información que permita a los operadores profesionales de la gestión de residuos y los operadores de reparación y mantenimiento 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.
- (45) Los fabricantes y sus proveedores deben utilizar las normas de codificación de componentes y materiales, establecidas inicialmente mediante la Decisión 2003/138/CE de la Comisión ⁽¹²⁾, 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 TFUE, por lo que respecta a la modificación del anexo en el que se especifica cómo deben etiquetarse las piezas y componentes de los vehículos.
- (46) Con el fin de facilitar el tratamiento de los vehículos al final de su vida útil, los fabricantes 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 digital de circularidad de 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 de los Reglamentos (UE) 2023/1542, (UE) 2024/1781 y (UE) 2024/1257 ⁽¹³⁾ del Parlamento Europeo y del Consejo. A fin de garantizar condiciones uniformes de ejecución 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. Al establecer las normas para el pasaporte digital de circularidad de vehículos, la Comisión debe tener en cuenta la necesidad de un elevado nivel de seguridad y privacidad, también en lo que respecta a los datos operativos de los vehículos, para prevenir las amenazas a la ciberseguridad.

⁽¹²⁾ 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, ELI: [http://data.europa.eu/eli/dec/2003/138\(1\)/oj](http://data.europa.eu/eli/dec/2003/138(1)/oj)).

⁽¹³⁾ Reglamento (UE) 2024/1257 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de abril de 2024, relativo a la homologación de tipo de los vehículos de motor y los motores y de los sistemas, componentes y unidades técnicas independientes destinados a esos vehículos en lo que respecta a sus emisiones y a la durabilidad de las baterías (Euro 7), por el que se modifica el Reglamento (UE) 2018/858 del Parlamento Europeo y del Consejo y por el que se derogan los Reglamentos (CE) n.º 715/2007 y (CE) n.º 595/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, el Reglamento (UE) n.º 582/2011 de la Comisión, el Reglamento (UE) 2017/1151 de la Comisión, el Reglamento (UE) 2017/2400 de la Comisión y el Reglamento de Ejecución (UE) 2022/1362 de la Comisión (DO L, 2024/1257, 8.5.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1257/oj>).

- (47) 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 del medio ambiente y de la salud humana en toda la Unión. También daría lugar a una mayor armonización de la calidad de los servicios de gestión de residuos prestados por los operadores económicos y a una facilitación del funcionamiento del mercado de materias primas secundarias.
- (48) Con el fin de garantizar un tratamiento seguro y respetuoso con el medio ambiente de los vehículos al final de su vida útil, todo establecimiento o empresa que tenga la intención de realizar operaciones de tratamiento de residuos de estos vehículos debe obtener una autorización de la autoridad competente. La autorización solo debe concederse si el establecimiento o empresa dispone de la capacidad necesaria para efectuar las operaciones de tratamiento de vehículos al final de la vida útil de conformidad con el Derecho de la Unión y nacional aplicables, incluidos los requisitos de tratamiento específicos establecidos en el presente Reglamento. Además, solo las instalaciones de tratamiento autorizadas deben estar facultadas para expedir certificados de destrucción de conformidad con el presente Reglamento.
- (49) Cuando los productores o las organizaciones competentes en materia de responsabilidad del productor celebren contratos con instalaciones de tratamiento autorizadas con el propósito de cumplir sus obligaciones en materia de responsabilidad del productor, estos contratos deben respetar los principios del Derecho de la competencia y no deben incluir disposiciones que tengan por objeto o efecto restringir o falsear la competencia, en particular en el sentido de los artículos 101 y 102 del TFUE. Dichos contratos deben ser justos y transparentes y no deben contener condiciones discriminatorias. A fin de facilitar el cumplimiento de estos requisitos, los Estados miembros deben poder proporcionar un modelo de contrato.
- (50) La Directiva 2000/53/CE establece una obligación básica de que los fabricantes de vehículos cubran parte de los costes de recogida de los vehículos al final de su vida útil. Sobre la base de esta obligación, en consonancia con el principio de que quien contamina paga y, en consonancia con los requisitos mínimos generales para los regímenes de responsabilidad ampliada del productor establecidos en la Directiva 2008/98/CE del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽¹⁴⁾, conviene establecer a escala de la Unión requisitos sobre las responsabilidades de los fabricantes 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 comercializado por primera vez en el territorio de un Estado miembro una vez que lleguen a la fase del final de su vida útil. La responsabilidad ampliada del productor debe incluir 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.
- (51) 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 o utilizar un registro existente. Los requisitos de inscripción en el registro deben armonizarse en toda la Unión con el fin de facilitarla, en particular, cuando los productores 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 dicho registro también deben ser coherentes con el registro de productores establecido por el Reglamento (UE) 2023/1542 con el fin de que los productores de vehículos y los productores de baterías puedan utilizar el mismo registro. A fin de facilitar la inscripción en el registro de los productores en todos los Estados miembros, la Comisión debe crear un sitio web que contenga los enlaces a todos los registros nacionales.

⁽¹⁴⁾ 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, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2008/98/oj>).

- (52) Con arreglo al artículo 30 del Reglamento (UE) 2022/2065 del Parlamento Europeo y del Consejo⁽¹⁵⁾, los prestadores de plataformas en línea que permitan a los consumidores celebrar contratos a distancia con comerciantes deben asegurarse de que los comerciantes solo puedan utilizar dichas plataformas en línea para promocionar mensajes u ofrecer productos o servicios a los consumidores situados en la Unión si, previamente al uso de dichas plataformas para estos fines, los prestadores de estas han obtenido determinada información, cuando sea aplicable en relación al comerciante. En este contexto, los vehículos constituyen productos. El registro de productores establecido en virtud del presente Reglamento puede constituir un registro público a efectos del cumplimiento del artículo 30, apartado 1, letra d), del Reglamento (UE) 2022/2065. Una autocertificación del comerciante por la que se comprometa a ofrecer exclusivamente productos o servicios que cumplan con las disposiciones aplicables del Derecho de la Unión, con arreglo al artículo 30, apartado 1, letra e), del Reglamento (UE) 2022/2065, también puede cubrir las obligaciones en materia de responsabilidad ampliada del productor establecidas en virtud del presente Reglamento. Por último, a efectos del artículo 30, apartado 2, del Reglamento (UE) 2022/2065, cuando la información contenida en el registro de productores no sea de acceso público, los Estados miembros deben velar por que se conceda a los prestadores de plataformas en línea acceso gratuito a dicha información, para que estas puedan hacer todo lo posible por evaluar si la información es fiable y completa.
- (53) Cuando un productor comercialice vehículos por primera vez en el territorio de un Estado miembro en el que no esté establecido, dicho productor debe designar a un representante autorizado en materia de responsabilidad ampliada del productor. Si un representante autorizado representa a más de un productor en un Estado miembro, el representante autorizado debe proporcionar por separado el nombre y los datos de contacto de cada uno de los productores a los que representa.
- (54) Los productores deben poder elegir si ejercerán sus obligaciones en materia de responsabilidad ampliada del productor de forma individual o colectiva, por medio de organizaciones competentes en materia de responsabilidad del productor que asuman la responsabilidad en su nombre. No obstante, los Estados miembros deben poder exigir que un productor sea representado por una organización competente en materia de responsabilidad del productor. En tales casos, el Estado miembro no debe exigir a los productores que sean representados por una organización competente en materia de responsabilidad del productor concreta, ya que debe haber flexibilidad en cuanto al número de organizaciones competentes en materia de responsabilidad del productor que puede haber en un Estado miembro. Este también debe ser el caso en los Estados miembros con organizaciones competentes en materia de responsabilidad del productor de gestión pública, las cuales pueden estar sujetas a disposiciones más específicas en virtud del Derecho nacional. Si bien los marcos jurídicos de los Estados miembros permiten diferentes estructuras de gobernanza, las organizaciones competentes en materia de responsabilidad del productor deben funcionar, en principio, para garantizar que las tasas recaudadas de los productores se utilicen exclusivamente para cumplir las obligaciones relativas a la recogida y el tratamiento de los vehículos al final de su vida útil para la organización y financiación de las obligaciones de gestión de residuos. Todas las organizaciones competentes en materia de responsabilidad del productor deben garantizar la confidencialidad de los datos que les proporcionen los productores. Con el fin de garantizar que se tengan debidamente en cuenta los intereses de todos los operadores económicos y evitar situaciones en que los operadores de gestión de residuos se vean perjudicados por las decisiones adoptadas en los regímenes de responsabilidad ampliada del productor, las organizaciones competentes en materia de responsabilidad del productor, por ejemplo, podrían, al menos una vez al año, efectuar una consulta estructurada con las partes interesadas y publicar en su sitio web un informe resumido de dicha consulta en el que se expongan las principales observaciones recibidas junto con una explicación de cómo se han atendido dichas observaciones. Se debe conceder a los operadores de gestión de residuos la calidad de observadores en los órganos de gobierno de las organizaciones competentes en materia de responsabilidad del productor, a saber, en los consejos ejecutivos, a fin de mejorar la eficiencia y gobernanza general del sistema, respetando al mismo tiempo la necesidad de evitar conflictos de intereses. Además, los operadores de gestión de residuos deben ser seleccionados por las organizaciones competentes en materia de responsabilidad del productor mediante un procedimiento no discriminatorio basado en criterios de adjudicación transparentes.

⁽¹⁵⁾ Reglamento (UE) 2022/2065 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 19 de octubre de 2022, relativo a un mercado único de servicios digitales y por el que se modifica la Directiva 2000/31/CE (Reglamento de Servicios Digitales) (DO L 277 de 27.10.2022, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2022/2065/oj>).

- (55) 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 valorizadas a partir de los vehículos al final de su vida útil. A tal fin, 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.
- (56) La contribución financiera de los productores también debe cubrir el coste de las campañas educativas orientadas a informar al público y aumentar la recogida de vehículos al final de su vida útil, así como 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. Además, dado que el presente Reglamento introduce cambios en relación con la responsabilidad financiera de los productores para la recogida de los vehículos al final de su vida útil incluidos en el ámbito de aplicación de la Directiva 2000/53/CE, deben adoptarse las disposiciones adecuadas para tener en cuenta la transición de la Directiva 2000/53/CE al presente Reglamento.
- (57) 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 deben utilizarse, en particular, en los casos en que los productores en cuestión se declaren insolventes o cesen definitivamente sus actividades.
- (58) Cuando un productor ejerza sus obligaciones de responsabilidad ampliada del productor de forma colectiva en el marco de una organización competente en materia de responsabilidad 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 y 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 en la Comisión los poderes para adoptar actos con arreglo al artículo 290 del TFUE, por 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 las organizaciones competentes en materia de responsabilidad del productor.
- (59) Algunos Estados miembros ya han establecido estructuras de responsabilidad ampliada del productor y sistemas de gestión de residuos, que constituyen la base de las autorizaciones nacionales y los acuerdos contractuales pertinentes, en el momento de aplicar la Directiva 2000/53/CE. Estos Estados miembros deben poder seguir utilizando estas estructuras y sistemas, siempre que cumplan el presente Reglamento.
- (60) Los vehículos a menudo llegan al final de su vida útil en un Estado miembro distinto del Estado miembro en el que se introdujeron en el mercado. Siempre que pueda identificarse un productor en el sentido del presente Reglamento en el Estado miembro en el que el vehículo llegue al final de su vida útil, dicho productor debe cubrir los costes relacionados con la recogida y el tratamiento. Sin embargo, dado que no siempre es posible identificar un productor en el Estado miembro en el que el vehículo llega al final de su vida útil tras haber cruzado una frontera, también es necesario introducir normas sobre un mecanismo de imputación transfronteriza de costes que solo debe aplicarse a esa situación específica y únicamente a los vehículos de las categorías M_1 y N_1 . Esas normas deben garantizar que se cubran los costes de recogida y tratamiento soportados por los operadores de gestión de residuos en el Estado miembro en el que el vehículo llegue al final de su vida útil. Las obligaciones derivadas del mecanismo de imputación transfronteriza de costes, incluida la designación de representantes autorizados en cada Estado miembro, no deben aplicarse a los importadores ni distribuidores, a fin de evitar cargas administrativas a estos operadores. Cada fabricante de vehículos de las categorías M_1 y N_1 debe estar obligado a designar a un representante autorizado para el mecanismo transfronterizo en cada Estado miembro, notificar las designaciones a las autoridades competentes y establecer mecanismos de cooperación transfronteriza con los operadores de gestión de residuos pertinentes. Los fabricantes deben poder encomendar a una organización competente en materia de responsabilidad del productor que actúe como su representante autorizado para el mecanismo transfronterizo. En el caso de los fabricantes establecidos fuera de la Unión, debe ser posible que estos designen a sus correspondientes representantes únicos en la Unión a que se refiere el artículo 13, apartado 4, del Reglamento (UE) 2018/858 para cumplir las obligaciones en el marco del mecanismo transfronterizo y establecer mecanismos de cooperación transfronteriza. La introducción de dicho mecanismo transfronterizo contribuye a crear unas condiciones de competencia equitativas entre las instalaciones de tratamiento autorizadas de toda la Unión.

- (61) A fin de garantizar el cumplimiento de estas obligaciones y evitar distorsiones en el mercado único, deben delegarse en la Comisión los poderes para adoptar actos con arreglo al artículo 290 del TFUE, por 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.
- (62) 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 garantizar la recogida de todos los vehículos al final de su vida útil que hayan comercializado por primera vez en el territorio de un Estado miembro. A tal fin, los productores o las organizaciones competentes en materia de responsabilidad del productor 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 de recogida y que dichos sistemas permitan cumplir los objetivos del presente Reglamento. Los sistemas de recogida deben permitir a los propietarios de vehículos y a otros titulares de vehículos entregar el vehículo a una instalación de tratamiento autorizada o a un punto de recogida autorizado sin esfuerzos ni costes innecesarios. Esto significa, en la práctica, que dichos sistemas deben abarcar de forma adecuada todo el territorio de cada Estado miembro y garantizar una disponibilidad adecuada de instalaciones de tratamiento autorizadas y puntos de recogida autorizados. 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.
- (63) 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. No obstante, 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.
- (64) 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 para vehículos eléctricos, a un punto de recogida o a una instalación de tratamiento autorizada, a menos que falten piezas esenciales como el motor de accionamiento eléctrico, el motor o múltiples piezas grandes de carrocería, con el fin de atajar las actividades de desmontaje ilegal. En el caso de que falte la batería para vehículos eléctricos, el propietario del vehículo debe demostrar que la batería ha sido gestionada por un operador profesional de conformidad con el Reglamento (UE) 2023/1542. A fin de prevenir el desmontaje ilegal de piezas y componentes valiosos de los vehículos al final de su vida útil y fomentar la recogida de vehículos completos al final de su vida útil, la recogida gratuita de los vehículos al final de su vida útil podría vincularse a la provisión de incentivos financieros. La campaña educativa de los productores o de las organizaciones competentes en materia de responsabilidad 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.
- (65) La instalación de tratamiento autorizada debe expedir un certificado de destrucción al último propietario del vehículo en el momento de la entrega del vehículo al final de su vida útil. Este certificado es necesario para garantizar una supervisión adecuada de la gestión de los vehículos al final de su vida útil. Actualmente, los requisitos mínimos para dichos certificados están establecidos en la Decisión 2002/151/CE de la Comisión⁽¹⁶⁾ y, con las adaptaciones necesarias, el contenido de dicha Decisión debe incluirse en el presente Reglamento. Tales certificados se deben expedir en formato electrónico a los últimos propietarios de los vehículos al final de su vida útil y los deben proporcionar las instalaciones de tratamiento autorizadas a las autoridades competentes del Estado miembro mediante un procedimiento de notificación electrónica con la finalidad de cancelar la matriculación del vehículo. El sistema electrónico de notificación debe permitir tanto la transmisión del certificado de destrucción como la transmisión de una copia de la notificación electrónica al último propietario del vehículo, así como a cualquier operador económico que actúe en nombre de dicho propietario.

⁽¹⁶⁾ 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, ELI: [http://data.europa.eu/eli/dec/2002/151\(1\)/oj](http://data.europa.eu/eli/dec/2002/151(1)/oj)).

- (66) No obstante la obligación establecida en la Directiva 2000/53/CE de trasladar 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 cuyo estado 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.
- (67) Para garantizar una recogida eficaz de los vehículos al final de su vida útil, deben imponerse obligaciones explícitas a los propietarios de vehículos. Cuando un vehículo llegue al final de su vida útil, deben entregarlo en puntos de recogida o instalaciones de tratamiento autorizadas. Cuando los vehículos estén dañados y las compañías de seguros participen en la declaración de un siniestro total técnico o económico, la compañía de seguros o cualquier otro experto del sector del automóvil que actúe en su nombre también debe evaluar si el vehículo constituye o no un vehículo al final de su vida útil de conformidad con el presente Reglamento. En el caso de los vehículos abandonados, las autoridades pertinentes deben establecer normas para declarar un vehículo como vehículo al final de su vida útil y proceder en consecuencia de conformidad con el presente Reglamento. Los vehículos abandonados pueden incluir, por ejemplo, los que hayan sido abandonados sin vigilancia o ilegalmente en bienes de dominio público, los vehículos que hayan sido estacionados en una propiedad privada sin el consentimiento del propietario de la propiedad o los vehículos que no hayan sido recuperados tras una notificación de las autoridades competentes al propietario del vehículo.
- (68) A fin de lograr 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 Consejo⁽¹⁷⁾. A efectos del cumplimiento de los requisitos de retirada, los requisitos de calidad y los objetivos de valorización de materiales, el tratamiento completo de un vehículo al final de su vida útil puede ser efectuado por un único operador de gestión de residuos o dentro de una única instalación, si bien no es obligatorio que sea así.
- (69) 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.
- (70) Con el fin de garantizar la trazabilidad de sus actividades, en particular la calidad de la chatarra u otros insumos pertinentes, las instalaciones de tratamiento autorizadas deben documentar las operaciones de tratamiento realizadas y almacenar electrónicamente registros de estas durante un mínimo de tres años, y ser capaces de presentarlo, previa solicitud, a las autoridades nacionales pertinentes.
- (71) La descontaminación de un vehículo al final de su vida útil es el primer paso para evitar daños al medio ambiente y a la salud humana y riesgos para la seguridad laboral. Por tanto, es esencial que un vehículo al final de su vida útil se someta a las operaciones de descontaminación necesarias en un plazo de treinta días a partir de su entrega a la instalación de tratamiento autorizada, antes de su tratamiento posterior. Durante 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. Los refrigerantes deben tratarse de conformidad con el Reglamento (UE) 2024/573 del Parlamento Europeo y del Consejo⁽¹⁸⁾. 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.

⁽¹⁷⁾ Directiva 2010/75/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de noviembre de 2010, sobre emisiones industriales y emisiones derivadas de la cría de ganado (prevención y control integrados de la contaminación) (DO L 334 de 17.12.2010, p. 17, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2010/75/oj>).

⁽¹⁸⁾ Reglamento (UE) 2024/573 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 7 de febrero de 2024, sobre los gases fluorados de efecto invernadero, por el que se modifica la Directiva (UE) 2019/1937, y se deroga el Reglamento (UE) n.º 517/2014 (DO L, 20.2.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/573/oj>).

- (72) Con el fin de garantizar la correcta aplicación del Reglamento (UE) 2023/1542, todas las baterías incorporadas en vehículos se deben retirar de un vehículo al final de su vida útil y almacenar en una zona designada para su tratamiento posterior.
- (73) 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. Dichas piezas y componentes deben retirarse mediante un proceso de desmontaje manual, semiautomatizado o automatizado de manera no destructiva. Debe ser posible desviarse del requisito de retirada obligatoria no destructiva de las piezas y componentes cuando una instalación de tratamiento autorizada demuestre que el desmontaje manual, semiautomatizado o automatizado de manera no destructiva conlleva costes económicos desproporcionados que no pueden compensarse con los ingresos esperados de la reutilización, remanufacturación o reacondicionamiento de dichas piezas y componentes. En tal caso, debe ser posible retirar estas piezas y componentes de manera destructiva a efectos de la separación de los materiales pertinentes antes de la fragmentación. Las piezas y componentes pueden quedar totalmente exentos de la retirada obligatoria, si se designan como tales en el presente Reglamento, si la instalación de tratamiento autorizada demuestra que las tecnologías de posfragmentación separan los materiales de las piezas y componentes en cuestión con la misma eficacia que los procesos manuales, semiautomatizados o automatizados, y que se cumplen los criterios y valores límite del presente Reglamento. 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 TFUE, por lo que respecta a la modificación del anexo correspondiente.
- (74) 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.
- (75) El Reglamento (UE) 2023/1542 establece normas sobre la sostenibilidad, el rendimiento, la seguridad, la recogida, el reciclado y la segunda vida de las baterías, así como sobre la información relativa a la retirada de las baterías para los operadores económicos. En el presente Reglamento debe tenerse en cuenta el potencial de una segunda vida de las baterías mediante la exclusión de las baterías para vehículos eléctricos de las piezas o componentes esenciales de manera que sea posible la entrega del vehículo eléctrico para su tratamiento gratuito sin la batería, a condición de que el último propietario del vehículo aporte documentación que demuestre que la batería ha sido gestionada por un operador profesional de conformidad con el Reglamento (UE) 2023/1542.
- (76) 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 o de operaciones de reparación y mantenimiento que sean adecuados para su inmediata reutilización o para su posterior remanufacturación o reacondicionamiento por operadores profesionales no deben considerarse residuos. Con el fin de respetar la jerarquía de residuos e impulsar el uso circular de las piezas de recambio, no debe restringirse la transmisión de estas piezas y componentes, a excepción de las baterías, entre operadores económicos. Las piezas y componentes retirados de los vehículos al final de su vida útil deben ser debidamente controlados, limpiados y, en caso necesario, probados por una instalación de tratamiento autorizada para que puedan reutilizarse inmediatamente sin ningún otro tratamiento previo o, en otros casos, considerarse adecuados para su posterior remanufacturación o reacondicionamiento. Las piezas y componentes que no sean adecuados para su reutilización, remanufacturación o reacondicionamiento deben considerarse residuos y su exportación debe regirse por el Reglamento (UE) 2024/1157 del Parlamento Europeo y del Consejo⁽¹⁹⁾. 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 en la que dicha instalación de tratamiento autorizada confirme, mediante una evaluación específica, la idoneidad técnica de las piezas y componentes pertinentes para su remanufacturación, reacondicionamiento o reutilización.

⁽¹⁹⁾ Reglamento (UE) 2024/1157 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de abril de 2024, relativo a los traslados de residuos, por el que se modifican los Reglamentos (UE) n.º 1257/2013 y (UE) 2020/1056, y se deroga el Reglamento (CE) n.º 1013/2006 (DO L, 2024/1157, 30.4.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1157/oj>).

- (77) 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 que, 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 nombre de la pieza o componente y la información de contacto de la instalación de tratamiento autorizada que retiró dicha pieza o componente, así como estar adecuadamente protegidos contra daños durante el transporte, la carga y la descarga de las piezas y componentes. La instalación de tratamiento autorizada que retiró la pieza o componente debe disponer de una copia de la factura o el contrato relacionado con la transmisión de dichas piezas o componentes por si acaso la autoridad competente solicita esta documentación.
- (78) Cuando el usuario final sea un consumidor, la venta de empresas a consumidores de piezas y componentes usados, remanufacturados o reacondicionados entraría en el ámbito de aplicación de la Directiva (UE) 2019/771 del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽²⁰⁾. Esta Directiva exige que los bienes vendidos sean conformes al contrato de compraventa y establece la responsabilidad del vendedor y las medidas correctoras a disposición de los consumidores en caso de falta de conformidad, como la reparación gratuita o la sustitución de los bienes. Dado que las piezas y componentes retirados aptos para la reutilización o las piezas y componentes reacondicionados constituyen bienes de segunda mano en el sentido de la Directiva (UE) 2019/771, el vendedor y el consumidor pueden acordar un plazo de responsabilidad o de prescripción más breve, que no sea inferior a un año, si el Estado miembro de que se trate ha previsto tal posibilidad. Se anima a los operadores económicos en cuestión a proporcionar garantías comerciales sobre las piezas y componentes reutilizados, remanufacturados y reacondicionados a los consumidores y a sus clientes en las operaciones entre empresas.
- (79) En aras de la seguridad vial y de la protección del medio ambiente, determinadas piezas y componentes 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, a menos que la evaluación técnica realizada demuestre su conformidad con los requisitos aplicables del vehículo. Estas piezas únicamente deben ser instaladas por un operador cualificado de reparación y mantenimiento.
- (80) Con el fin de fomentar el desarrollo y el correcto funcionamiento del mercado de piezas y componentes reutilizables, reacondicionados y remanufacturados, así como la retroadaptación de vehículos en la Unión, debe alentarse a los Estados miembros a que incentiven en el plano nacional la reutilización, el reacondicionamiento, la remanufactura de piezas y componentes, tanto si se retiran durante la fase de uso como al final de la vida útil de un vehículo, así como la retroadaptación de los vehículos. Estos incentivos deben reflejarse en los programas de prevención de residuos que los Estados miembros deben establecer de conformidad con el artículo 29 de la Directiva 2008/98/CE. 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.
- (81) 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 presente Reglamento debe alinear la definición de reciclado con la Directiva 2008/98/CE, excluyendo el relleno de su ámbito de aplicación.
- (82) 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 del objetivo de reutilización y reciclado del 85 %, así como del objetivo de reutilización y valorización del 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 el objetivo actual de reutilización y reciclado del 85 %, así como el objetivo de reutilización y valorización del 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. El peso del plástico reciclado y el peso total de los plásticos para el objetivo específico de reciclado de plásticos deben excluir los elastómeros, los plásticos termoestables distintos de las espumas de poliuretano utilizadas para el almohadillado y los plásticos que contengan cualquiera de las sustancias mencionadas en el artículo 7 del Reglamento (UE) 2019/1021, o estén contaminadas por ellas, cuando se superen los umbrales del anexo IV de dicho Reglamento.

⁽²⁰⁾ Directiva (UE) 2019/771 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de mayo de 2019, relativa a determinados aspectos de los contratos de compraventa de bienes, por la que se modifican el Reglamento (UE) 2017/2394 y la Directiva 2009/22/CE y se deroga la Directiva 1999/44/CE (DO L 136 de 22.5.2019, p. 28, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2019/771/oj>).

- (83) Es importante aumentar la valorización de materiales secundarios de alta calidad mediante la mejora de los procesos de fragmentación de los vehículos al final de su vida útil. Por tanto, debe permitirse que los vehículos al final de su vida útil, sus piezas, componentes y materiales se traten en una trituradora junto con residuos de envases y residuos de aparatos eléctricos y electrónicos, solo si se cumplen determinados criterios y requisitos de calidad para las fracciones de salida.
- (84) Para seguir mejorando la calidad del tratamiento de los vehículos al final de su vida útil, solo deben poder depositarse en vertederos las fracciones de residuos resultantes de la fragmentación de los vehículos al final de su vida útil, cuando las fracciones que contengan residuos no inertes no superen los valores límite establecidos en el presente Reglamento.
- (85) 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. Debe darse la posibilidad de que los vehículos al final de su vida útil descontaminados sean tratados fuera de la Unión, siempre que dichos vehículos al final de su vida útil descontaminados se trasladen de conformidad con el Reglamento (UE) 2024/1157.
- (86) 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 del medio ambiente y de la salud humana establecidos en otra legislación de la Unión, en consonancia con el Reglamento (UE) 2024/1157.
- (87) 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 el estado 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. En determinadas circunstancias, se debe exigir al propietario de un vehículo que tenga la intención de transmitir la propiedad de un vehículo usado dentro de la Unión que presente documentación que demuestre que no se trata de un vehículo al final de su vida útil. Dicha documentación debe demostrar que el vehículo es apto para la circulación o proporcionar una evaluación de conformidad con el presente Reglamento, que contenga criterios para determinar si se trata o no de un vehículo al final de su vida útil. Dicha evaluación debe efectuarse en cascada, desde los criterios vinculantes hasta los criterios indicativos. Tan pronto como se cumpla un criterio vinculante, se debe considerar que el vehículo en cuestión se encuentra al final de su vida útil. Si no se cumplen los criterios vinculantes, deben comprobarse los criterios indicativos. Si se cumple uno de estos criterios indicativos, sería necesaria una nueva evaluación técnica para determinar las reparaciones necesarias para obtener un certificado de inspección técnica. Sobre la base de dicha evaluación técnica, el propietario del vehículo debe tener la posibilidad de decidir si el vehículo debe desecharse. Si, en un plazo de cinco años a partir de dicha evaluación técnica, el propietario del vehículo no obtiene un certificado de inspección técnica, el vehículo en cuestión debe considerarse un vehículo al final de su vida útil. Durante ese período de cinco años, la evaluación técnica debe constituir documentación justificativa de que el vehículo no es un vehículo al final de su vida útil. La evaluación relativa al final de la vida útil debe ser realizada por un perito independiente del sector del automóvil, pero correspondería a cada Estado miembro decidir cómo deben nombrarse exactamente dichos peritos independientes. Los peritos independientes del sector del automóvil deben ser profesionales con conocimientos especializados en el ámbito de la tecnología automovilística, la reparación y el mantenimiento o la evaluación del valor de los vehículos, designados para proporcionar conocimientos especializados imparciales, sin conflictos de intereses con las partes implicadas. Para evitar cargas excesivas para las personas físicas que no sean operadores económicos y centrarse sobre todo en la situación de una mayoría de posibles vehículos al final de su vida útil, el requisito de documentación solo debe aplicarse a dichos propietarios de vehículos en circunstancias específicas. Tales casos deben referirse a los casos de ventas de vehículos declarados como siniestro total económico por una compañía de seguros o los casos en que la venta se realice íntegramente a través de una plataforma en línea, sin entrega física del vehículo entre el vendedor y el comprador o cualquier persona que actúe en su nombre.

- (88) Es necesario garantizar que, cuando una compañía de seguros o cualquier perito del sector del automóvil que actúe en su nombre efectúe una evaluación de los daños sufridos por un vehículo implicado en un accidente, dicha evaluación incluya, en particular, una verificación de si el vehículo puede considerarse un vehículo al final de su vida útil, de conformidad con los criterios establecidos en el presente Reglamento. Con el fin de hacer frente a las actividades ilegales y garantizar la correcta identificación de los vehículos al final de su vida útil, las autoridades competentes de los Estados miembros deben estar facultadas, en caso de duda sobre el estado de un vehículo usado, para solicitar al propietario del vehículo la documentación necesaria que confirme que dicho vehículo no es un vehículo al final de su vida útil. Esta documentación debe consistir en una evaluación relativa al final de la vida útil realizada de conformidad con el presente Reglamento o en un certificado de inspección técnica válido. Las autoridades competentes pueden hacer uso de esta prerrogativa independientemente de si el vehículo ha estado implicado o no en un accidente. Esta facultad también es aplicable a los vehículos especiales, que, por otra parte, no deben estar sujetos a las normas que regulan el estado de los vehículos. Los Estados miembros deben poder excluir los vehículos de las categorías L1e, L2e y L6e del ámbito de aplicación de la regulación del estado del vehículo en la legislación nacional. Deben delegarse en la Comisión los poderes para adoptar actos con arreglo al artículo 290 del TFUE con el fin de modificar los criterios del presente Reglamento para determinar si un vehículo es un vehículo al final de su vida útil mediante la supresión de los criterios según los cuales un vehículo se considera un vehículo al final de su vida útil cuando los avances tecnológicos en los ámbitos de la trazabilidad, la reparabilidad y la seguridad ofrezcan una justificación suficiente para dicha supresión.
- (89) A fin de garantizar que no se menoscabe el mercado interior y dado 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 Ambiente, conviene establecer requisitos específicos relativos a la exportación de vehículos usados. Tales 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 Consejo⁽²¹⁾. 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. 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 comunique a dichas autoridades el número de identificación del vehículo (NIV) y les entregue 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.
- (90) 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 y verifiquen información en tiempo real sobre el NIV 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. Los Estados miembros deben poder utilizar el sistema europeo de información sobre vehículos y permisos de conducción (EUCARIS) para conectarse al sistema electrónico MOVE-HUB. La plataforma posibilita actualmente la interconexión de todo lo siguiente: los registros de empresas de transporte por carretera (ERRU), los registros de permisos de conducción (RESPER), los registros de formación de los conductores profesionales (ProDriveNet), la notificación de los fallos de inspección técnica en carretera de vehículos (RSI) y los registros de tarjetas de tacógrafo del conductor (TACHOnet). Por tanto, las funcionalidades de MOVE-HUB deben ampliarse para permitir el intercambio y la verificación de información sobre el NIV y la situación de inspección técnica de los vehículos usados que vayan a exportarse. Para que las autoridades aduaneras 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 Consejo⁽²²⁾. 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 las medidas técnicas de la aplicación de dicho control se establecerían en virtud del Reglamento (UE) 2022/2399.
- (21) Directiva 2014/45/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 3 de abril de 2014, relativa a las inspecciones técnicas periódicas de los vehículos de motor y de sus remolques, y por la que se deroga la Directiva 2009/40/CE (DO L 127 de 29.4.2014, p. 51, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2014/45/oj>).
- (22) 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, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2022/2399/oj>).

- (91) A fin de garantizar condiciones uniformes para el cumplimiento 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.
- (92) Las autoridades competentes de 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 el estado de los vehículos antes de su exportación, incluida la confirmación de la información de matriculación en el Estado miembro en el que se matricularon previamente. La cooperación debe implicar, entre otras cosas, dar acceso a los documentos e información pertinentes, incluidos los resultados de las inspecciones, respetando al mismo tiempo la normativa aplicable en materia de protección de datos por la que se rige la autoridad requerida. Además, en aras de una cooperación global, las autoridades competentes de los Estados miembros deben colaborar con las autoridades de terceros países.
- (93) 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 Consejo ⁽²³⁾. 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 notifiquen oficialmente a la Comisión. Para facilitar el cumplimiento, la Comisión debe publicar y actualizar en un portal en línea concreto las condiciones específicas notificadas relacionadas con la protección del medio ambiente o la seguridad vial impuestas por terceros países. A fin de proteger el medio ambiente y la seguridad vial en terceros países, deben delegarse en la Comisión los poderes para adoptar actos con arreglo al artículo 290 del TFUE en lo que respecta al establecimiento de estos requisitos.
- (94) Para evitar el riesgo de que los vehículos se exporten sin los documentos requeridos con la indicación del NIV y la inspección técnica del vehículo, y de que el incumplimiento de los requisitos de exportación solo se detecte cuando el vehículo ya haya salido de la Unión, no debe permitirse la solicitud de los procedimientos de inscripción en los registros del declarante ni de autoevaluación establecidos en el Reglamento (UE) n.º 952/2013. Estos procedimientos impedirían que las autoridades aduaneras realizaran controles en tiempo real a través del entorno de la ventanilla única de la UE para las aduanas, lo cual aumentaría el riesgo de incumplimiento de las normas de la Unión en materia de exportación de vehículos usados.
- (95) En su evaluación de la Directiva 2000/53/CE, la Comisión consideró la falta de requisitos sobre inspecciones obligatorias como una deficiencia de la Directiva. Por tanto, el presente Reglamento debe imponer a los Estados miembros determinadas obligaciones relativas a la detección de actividades ilegales en el ámbito de la recogida, el tratamiento y la exportación de vehículos al final de su vida útil, y de sus piezas y componentes, así como 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 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.

⁽²³⁾ 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, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2013/952/oj>).

- (96) A fin de garantizar la aplicación efectiva del presente Reglamento, es necesario que los Estados miembros establezcan estrategias de inspección diseñadas para detectar actividades ilegales en la recogida, el tratamiento y la exportación de vehículos al final de su vida útil, así como de sus piezas y componentes. Dichas estrategias deben prever las acciones establecidas en el presente Reglamento para salvaguardar el cumplimiento y contribuir a la prevención de prácticas ilícitas en el sector. Los Estados miembros deben efectuar inspecciones cada año civil. Dichas inspecciones deben abarcar tanto las entidades que operan legalmente como las presuntas actividades ilegales. El número mínimo de inspecciones que deben realizarse anualmente en cada Estado miembro debe corresponder al menos al 10 % de las instalaciones de tratamiento y los puntos de recogida autorizados que operen en dicho Estado miembro. Cabe destacar que las inspecciones realizadas en virtud del presente Reglamento deben complementar las inspecciones sobre el traslado de vehículos al final de su vida útil, que están reguladas de forma exhaustiva en el Reglamento (UE) 2024/1157.
- (97) Los Estados miembros deben establecer mecanismos de cooperación a nivel nacional e internacional para que las inspecciones puedan efectuarse de forma eficaz con el objetivo de facilitar la prevención y detección del tratamiento y la exportación ilegales de vehículos al final de su vida útil y de hacer frente al problema de los vehículos desaparecidos. 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. Con el fin de fomentar la cooperación en toda la Unión sobre dichos temas, la Comisión y los Estados miembros deben utilizar activamente los organismos pertinentes existentes, como la Agencia de la Unión Europea para la Cooperación Policial (Europol), creada por el Reglamento (UE) 2016/794 del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽²⁴⁾, así como las redes policiales dedicadas a hacer frente a la delincuencia medioambiental en toda la Unión.
- (98) 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.
- (99) 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.
- (100) 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 presente 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 para el cumplimiento 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 Comisión ⁽²⁵⁾, también deben establecer una metodología para calcular y verificar si se han alcanzado los objetivos de reutilización, reciclado y valorización.

⁽²⁴⁾ Reglamento (UE) 2016/794 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de mayo de 2016, relativo a la Agencia de la Unión Europea para la Cooperación Policial (Europol) y por el que se sustituyen y derogan las Decisiones 2009/371/JAI, 2009/934/JAI, 2009/935/JAI, 2009/936/JAI y 2009/968/JAI del Consejo (DO L 135 de 24.5.2016, p. 53, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2016/794/oj>).

⁽²⁵⁾ 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, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dec/2005/293/oj>).

- (101) 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 comuniquen 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.
- (102) A fin de garantizar condiciones uniformes de ejecución del presente Reglamento, deben conferirse a la Comisión competencias de ejecución. Dichas competencias de ejecución deben ejercerse de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽²⁶⁾.
- (103) 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 esas consultas se realicen de conformidad con los principios establecidos en el Acuerdo interinstitucional de 13 de abril de 2016 sobre la mejora de la legislación, ⁽²⁷⁾. En particular, 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.
- (104) El anexo II del Reglamento (UE) 2019/1020 del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽²⁸⁾, que enumera los actos legislativos de armonización de la Unión sin disposiciones en materia de sanciones, debe modificarse para suprimir de dicha lista las Directivas 2000/53/CE y 2005/64/CE, ya que es necesario que el Reglamento actual contenga disposiciones en materia de sanciones.
- (105) 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.
- (106) Se ha reconocido que los vehículos desaparecidos son uno de los principales problemas de aplicación de la Directiva 2000/53/CE. La ausencia de un sistema eficaz que permita el intercambio de información en tiempo real entre los Estados miembros sobre el estado de matriculación de los vehículos dificulta la trazabilidad y se ha identificado como una de las razones del elevado número de «vehículos desaparecidos» en la Unión. Para abordar esta cuestión, la Comisión propuso una revisión de la Directiva 1999/37/CE del Consejo ⁽²⁹⁾ relativa a los documentos de matriculación de los vehículos. 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.

⁽²⁶⁾ 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, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2011/182/oj>).

⁽²⁷⁾ DO L 123 de 12.5.2016, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/agree_interinst/2016/512/oj.

⁽²⁸⁾ Reglamento (UE) 2019/1020 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de junio de 2019, relativo a la vigilancia del mercado y la conformidad de los productos y por el que se modifican la Directiva 2004/42/CE y los Reglamentos (CE) n.º 765/2008 y (UE) n.º 305/2011 (DO L 169 de 25.6.2019, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2019/1020/oj>).

⁽²⁹⁾ 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, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/1999/37/oj>).

- (107) 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, entre otras cosas, 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 de las disposiciones aplicables a los vehículos de la categoría L, los vehículos pesados y los vehículos con homologación de tipo multifásica y a las autocaravanas, y de incluir las caravanas en el ámbito de aplicación del presente Reglamento. 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 y evaluar la medida en que se ha resuelto el problema de los vehículos desaparecidos, incluidas estimaciones sobre el número de vehículos desaparecidos y el impacto de las medidas relativas a la exportación de vehículos usados, así como la necesidad de incluir medidas adicionales que aborden la cuestión de la trazabilidad de los vehículos. A este respecto, dicha evaluación debe revisar la eficacia, interoperabilidad y fiabilidad de los sistemas nacionales de matriculación de vehículos y su intercambio transfronterizo de información a la hora de garantizar la exactitud de la identificación y el estado de los vehículos, así como su trazabilidad, a lo largo de su ciclo de vida. La Comisión también debe revisar el estado de desarrollo tecnológico y el comportamiento medioambiental del contenido de plástico de origen biológico en los vehículos y de los elastómeros derivados del reprocesamiento de neumáticos en vehículos nuevos y podría presentar una propuesta legislativa para establecer los objetivos pertinentes, cuando proceda. En el caso de los elastómeros derivados del reprocesamiento de neumáticos, debe darse prioridad a la evaluación de la medida en que pueden integrarse en los objetivos de contenido de plástico reciclado existentes.
- (108) El informe de la Comisión también debe incluir una evaluación de las medidas relativas al suministro de información sobre las sustancias preocupantes presentes en los vehículos, así como determinar la necesidad de mejorar la trazabilidad de dichas sustancias. También debe evaluar si es necesario introducir medidas que aborden las sustancias que pueden afectar al tratamiento de los vehículos cuando lleguen a la fase final de su vida útil, con el fin de alinearlos más estrechamente con el Reglamento (UE) 2024/1781.
- (109) La Comisión también debe evaluar, sobre la base de las declaraciones realizadas por los fabricantes, si los fabricantes están en vías de cumplir los objetivos relativos al plástico reciclado. La evaluación debe determinar, en particular, la disponibilidad de tecnologías adecuadas de reciclado de plásticos, la disponibilidad suficiente de plástico reciclado, el nivel de calidad del plástico reciclado en comparación con el nivel de seguridad requerido y las dificultades técnicas y económicas para alcanzar el objetivo. Cuando proceda, la evaluación debe ir acompañada de una propuesta legislativa de la Comisión para modificar las disposiciones pertinentes del presente Reglamento.
- (110) 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.
- (111) 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.
- (112) El presente Reglamento no modifica las normas sobre restricciones al uso de plomo, mercurio, cadmio y cromo hexavalente en los vehículos establecidas en virtud de la Directiva 2000/53/CE ni las exenciones a dichas restricciones. No obstante, establece normas más claras sobre cómo debe verificarse el cumplimiento de estas restricciones, así como de otros requisitos de circularidad, durante el proceso de homologación de tipo. A fin de garantizar que los fabricantes dispongan de tiempo suficiente para cumplir dichas normas, su aplicación debe aplazarse. Por consiguiente, las disposiciones de la Directiva 2000/53/CE relativas a las restricciones al uso de plomo, mercurio, cadmio y cromo hexavalente deben seguir en vigor hasta que las normas del presente Reglamento 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.

- (113) Asimismo, el presente Reglamento establece disposiciones más claras que las establecidas en la Directiva 2000/53/CE respecto de la responsabilidad ampliada del productor. Dado que el establecimiento de estos regímenes y de las disposiciones nacionales sobre autorización de los productores y de las organizaciones competentes en materia de responsabilidad del productor requieren tiempo, la aplicación de dichas disposiciones debe aplazarse. Las disposiciones correspondientes de la Directiva 2000/53/CE deben permanecer en vigor hasta que las disposiciones del presente Reglamento 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.
- (114) 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, remanufactura 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 los requisitos del presente Reglamento sean aplicables, a fin de garantizar la continuidad en lo que respecta al tratamiento de los vehículos al final de su vida útil.
- (115) A fin de garantizar la continuidad, 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 hasta que la Comisión adopte las nuevas normas de cálculo y los formatos de los informes en virtud del presente Reglamento.
- (116) La aplicación de todas las disposiciones relativas a los vehículos de la categoría L y a los vehículos de las categorías 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 realizar la descontaminación y el tratamiento posterior de dichos vehículos.
- (117) En aras de la claridad, la racionalidad y la simplificación, dado que las normas sobre homologación de tipo de los vehículos de motor en lo que respecta a su aptitud para la reutilización, el reciclado y la valorización figuran todas en el presente Reglamento, debe aplazarse la derogación de la Directiva 2005/64/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 de tipo apliquen las nuevas normas.
- (118) 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 del medio ambiente y de la salud humana, no pueden ser alcanzados de manera suficiente por 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.

- (119) El 1 de febrero de 2020, el Reino Unido se retiró de la Unión Europea. El Acuerdo de Retirada ⁽³⁰⁾ se celebró entre la Unión Europea y la Comunidad Europea de la Energía Atómica, por una parte, y el Reino Unido, por otra. Se aprobó mediante la Decisión (UE) 2020/135 del Consejo ⁽³¹⁾ y entró en vigor el 1 de febrero de 2020. El Acuerdo de Retirada estableció un período transitorio que finalizó el 31 de diciembre de 2020. Al final del período transitorio, el Derecho de la Unión dejó de aplicarse al Reino Unido, y comenzó a aplicarse el Protocolo sobre Irlanda/Irlanda del Norte (en lo sucesivo, «Marco de Windsor») ⁽³²⁾, que forma parte integrante del Acuerdo de Retirada. De conformidad con el artículo 5, apartado 4, del Marco de Windsor y el punto 9 del anexo 2 del Marco de Windsor, la Directiva 2005/64/CE y los actos jurídicos de la Unión por los que se ejecute, se modifique o se sustituya dicha Directiva se aplican en el Reino Unido en lo que respecta a Irlanda del Norte. El presente Reglamento sustituye a la Directiva 2005/64/CE y, por lo tanto, se aplicaría al Reino Unido en lo que respecta a Irlanda del Norte. Teniendo en cuenta el ámbito de aplicación del Marco de Windsor, procede estipular que determinadas disposiciones del presente Reglamento no se deben aplicar al Reino Unido en lo que respecta a Irlanda del Norte.

HAN ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

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, establece 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 mencionados en el artículo 4, apartado 1, letra a), inciso i), y letra b), inciso i), del Reglamento (UE) 2018/858;
 - b) a partir del 1 de septiembre de 2029, a los vehículos especiales y los vehículos especiales al final de su vida útil, que se definen en el artículo 3, punto 31, del Reglamento (UE) 2018/858, de las categorías M₁ y N₁;
 - c) a partir del 1 de septiembre de 2031, a los vehículos y vehículos al final de su vida útil de las categorías M₂, M₃, N₂, N₃ y O mencionados en el artículo 4, apartado 1, del Reglamento (UE) 2018/858;
 - d) a partir del 1 de septiembre de 2031, a los vehículos especiales y vehículos especiales al final de su vida útil, que se definen en el artículo 3, punto 31, del Reglamento (UE) 2018/858, de las categorías M₂, M₃, N₂, N₃ y O;
 - e) a partir del 1 de septiembre de 2031, a los vehículos y vehículos al final de su vida útil de la categoría L, mencionados en el artículo 4, apartado 2, del Reglamento (UE) n.º 168/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽³³⁾.

⁽³⁰⁾ Acuerdo sobre la retirada del Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte de la Unión Europea y de la Comunidad Europea de la Energía Atómica (DO L 29 de 31.1.2020, p. 7, ELI: http://data.europa.eu/eli/treaty/withd_2020/sign).

⁽³¹⁾ Decisión (UE) 2020/135 del Consejo, de 30 de enero de 2020, relativa a la celebración del Acuerdo sobre la retirada del Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte de la Unión Europea y de la Comunidad Europea de la Energía Atómica (DO L 29 de 31.1.2020, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dec/2020/135/oj>).

⁽³²⁾ Declaración conjunta n.º 1/2023 de la Unión y del Reino Unido en el Comité Mixto creado por el Acuerdo sobre la retirada del Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte de la Unión Europea y de la Comunidad Europea de la Energía Atómica de 24 de marzo de 2023 (DO L 102 de 17.4.2023, p. 87).

⁽³³⁾ Reglamento (UE) n.º 168/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de enero de 2013, relativo a la homologación de los vehículos de dos o tres ruedas y los cuatriciclos, y a la vigilancia del mercado de dichos vehículos (DO L 60 de 2.3.2013, p. 52, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2013/168/oj>).

2. No obstante lo dispuesto en el apartado 1, quedan excluidos del ámbito de aplicación del presente Reglamento:
- a) los vehículos fabricados en series cortas que se definen en el artículo 3, punto 30, del Reglamento (UE) 2018/858;
 - b) los vehículos de la categoría L fabricados en series cortas a los que se refiere el artículo 42 del Reglamento (UE) n.º 168/2013;
 - c) los vehículos diseñados y fabricados o adaptados para su uso exclusivo por las fuerzas armadas a los que se refiere el artículo 2, apartado 2, letra d), del Reglamento (UE) 2018/858;
 - d) los vehículos diseñados y fabricados para ser utilizados por las fuerzas armadas, los servicios de protección civil, los servicios de bomberos, las fuerzas responsables del mantenimiento del orden público y los servicios médicos de urgencia, a que se refiere el artículo 2, apartado 2, letra e), del Reglamento (UE) n.º 168/2013;
 - e) los vehículos de interés histórico que se definen en el artículo 3, punto 7, de la Directiva 2014/45/UE, incluyendo sus piezas y componentes identificables y necesarios para sus actividades de mantenimiento y para preservar su carácter histórico durante el período en que dichos vehículos tengan la clasificación de vehículos de interés histórico;
 - f) los vehículos de interés cultural especial durante el período en que dichos vehículos estén clasificados oficialmente como tales por las autoridades competentes y de conformidad con el procedimiento establecido en el anexo II del presente Reglamento;
 - g) las caravanas que se definen en el punto 5.6 del anexo I del Reglamento (UE) 2018/858;
 - h) los vehículos especiales que se definen en el artículo 3, punto 31, del Reglamento (UE) 2018/858 de las categorías M₂, M₃, N₂, N₃ y O que hayan sido producidos por pequeños fabricantes;
 - i) los ciclos diseñados para funcionar a pedal de la subcategoría L1e-A a los que se refiere el criterio 9 del anexo I del Reglamento (UE) n.º 168/2013 y de la categoría L1e-B a los que se refiere el punto 1.1.2 del anexo XIX del Reglamento Delegado (UE) n.º 3/2014 de la Comisión ⁽³⁴⁾.
3. No obstante lo dispuesto en el apartado 1, letra c), no se aplicarán a los vehículos ni a los vehículos al final de su vida útil de las categorías M₂, M₃, N₂, N₃ y O las disposiciones siguientes:
- 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 8, sobre las obligaciones generales;
 - e) artículo 9, sobre la estrategia de circularidad;

⁽³⁴⁾ Reglamento Delegado (UE) n.º 3/2014 de la Comisión, de 24 de octubre de 2013, que complementa el Reglamento (UE) n.º 168/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo relativo a los requisitos de seguridad funcional para la homologación de los vehículos de dos o tres ruedas y los cuatriciclos (DO L 7 de 10.1.2014, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2014/3/oj).

- f) artículo 10, sobre la declaración relativa al contenido reciclado presente en los vehículos;
- g) artículo 12, sobre el etiquetado de piezas, componentes y materiales presentes en los vehículos;
- h) artículo 13, sobre el pasaporte digital de circularidad de vehículos;
- i) artículo 21, sobre la modulación de las tasas;
- j) artículo 22, sobre el mecanismo de imputación de costes respecto de los vehículos que se convierten en vehículos al final de su vida útil en otro Estado miembro;
- k) artículo 33, sobre los objetivos de reutilización, reciclado y valorización;
- l) artículo 35, apartado 2, sobre traslados de vehículos al final de su vida útil.

4. No obstante lo dispuesto en el apartado 1, letra e), no se aplicarán a los vehículos ni a los vehículos al final de su vida útil de la categoría L las disposiciones siguientes:

- 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 9, sobre la estrategia de circularidad;
- e) artículo 10, sobre la declaración relativa al contenido reciclado presente en los vehículos;
- f) artículo 13, sobre el pasaporte digital de circularidad de vehículos;
- g) artículo 21, sobre la modulación de las tasas;
- h) artículo 22, sobre el mecanismo de imputación de costes respecto de los vehículos que se convierten en vehículos al final de su vida útil en otro Estado miembro;
- i) artículo 33, sobre los objetivos de reutilización, reciclado y valorización;
- j) artículo 35, apartado 2, sobre traslados de vehículos al final de su vida útil;
- k) artículo 38, sobre la autoridad competente en materia de exportación de vehículos usados a terceros países;
- l) artículo 39, sobre controles y requisitos relativos a la exportación de vehículos usados;
- m) artículo 40, sobre la verificación automatizada de la información sobre el estado del vehículo;
- n) artículo 41, sobre gestión del riesgo y controles aduaneros;
- o) artículo 42, sobre la suspensión;

- p) artículo 43, sobre el despacho para la exportación;
 - q) artículo 44, sobre la denegación del despacho para la exportación;
 - r) artículo 45, sobre cooperación entre autoridades e intercambio de información;
 - s) artículo 46, sobre sistemas electrónicos.
5. No obstante lo dispuesto en el apartado 1, letras b) y d), no se aplicarán a los vehículos especiales ni a los vehículos especiales al final de su vida útil las disposiciones siguientes:
- a) artículo 4, sobre la aptitud para la reutilización, el reciclado y la valorización de los vehículos;
 - b) artículo 6, sobre el contenido mínimo reciclado en los vehículos;
 - c) artículo 7, sobre un diseño que permita la retirada y sustitución de determinadas piezas y componentes de los vehículos;
 - d) artículo 8, sobre las obligaciones generales;
 - e) artículo 9, sobre la estrategia de circularidad;
 - f) artículo 10, sobre la declaración relativa al contenido reciclado presente en los vehículos;
 - g) artículo 11, sobre la información sobre la retirada y sustitución de piezas, componentes y materiales presentes en los vehículos;
 - h) artículo 12, sobre el etiquetado de piezas, componentes y materiales presentes en los vehículos;
 - i) artículo 13, sobre el pasaporte digital de circularidad de vehículos;
 - j) artículo 14, sobre la autoridad competente en materia de gestión de vehículos al final de su vida útil;
 - k) artículo 15, sobre las instalaciones de tratamiento autorizadas;
 - l) artículo 17, sobre las organizaciones competentes en materia de responsabilidad del productor;
 - m) artículo 18, sobre la autorización relativa al cumplimiento de la responsabilidad ampliada del productor;
 - n) artículo 19, sobre la matriculación;
 - o) artículo 21, sobre la modulación de las tasas;
 - p) artículo 22, sobre el mecanismo de imputación de costes respecto de los vehículos que se convierten en vehículos al final de su vida útil en otro Estado miembro;
 - q) artículo 33, sobre los objetivos de reutilización, reciclado y valorización;
 - r) artículo 35, apartado 2, sobre traslados de vehículos al final de su vida útil;
 - s) artículo 36, sobre la transmisión de la propiedad de vehículos usados dentro de la Unión;
 - t) artículo 37, apartado 1, sobre el estado del vehículo;

- u) artículo 38, sobre la autoridad competente en materia de exportación de vehículos usados a terceros países;
- v) artículo 39, sobre controles y requisitos relativos a la exportación de vehículos usados;
- w) artículo 40, sobre la verificación automatizada de la información sobre el estado del vehículo;
- x) artículo 41, sobre gestión del riesgo y controles aduaneros;
- y) artículo 42, sobre la suspensión;
- z) artículo 43, sobre el despacho para la exportación;
- aa) artículo 44, sobre la denegación del despacho para la exportación;
- ab) artículo 45, sobre cooperación entre autoridades e intercambio de información;
- ac) artículo 46, sobre sistemas electrónicos.

6. No obstante lo dispuesto en el apartado 1:

- a) los artículos 4 a 13 no se aplicarán a las piezas de un vehículo que hayan recibido la homologación de tipo multifásica de las categorías M₂, M₃, N₂, N₃ u O distintas del vehículo base; las demás disposiciones del presente Reglamento se aplicarán en la medida en que se apliquen a la correspondiente categoría de vehículo;
- b) el artículo 5 no se aplicará a los vehículos especiales de las categorías M₂, M₃, N₂, N₃ y O;
- c) los artículos 7 y 11 se aplicarán a los vehículos de la categoría L únicamente en lo que se refiere al anexo VIII, parte C, puntos 1, 2, 3, 4, 5, 7, 10 y 11;
- d) el artículo 7 se aplicará a los vehículos de las categorías M₂, M₃, N₂, N₃ y O únicamente en lo que se refiere al anexo VIII, parte C, puntos 1, 3, 4 y 5;
- e) el artículo 8 se aplicará a los vehículos de la categoría L únicamente en lo que se refiere a las obligaciones aplicables en relación con estos vehículos;
- f) el artículo 16, letra b), no se aplicará a los vehículos de la categoría L ni a los vehículos de las categorías M₂, M₃, N₂, N₃ u O ni a los vehículos especiales de las categorías M₁, M₂, M₃, N₁, N₂, N₃ u O;
- g) en lo que respecta a los vehículos de las categorías L1e, L2e y L6e, los Estados miembros podrán establecer exenciones a las obligaciones establecidas en el artículo 23, apartado 6, y los artículos 25, 36 y 37;
- h) en lo que respecta a los vehículos de la categoría L y a los vehículos de las categorías M₂, M₃, N₂, N₃ y O y a los vehículos especiales de las categorías M₂, M₃, N₂, N₃ y O, el artículo 29 se aplicará únicamente en lo que se refiere al anexo VIII, parte C, puntos 1, 2, 3, 4, 5, 7, 10 y 11;
- i) en lo que respecta a los vehículos de la categoría L y a los vehículos de las categorías M₂, M₃, N₂, N₃ y O, los artículos 47 a 50 se aplicarán únicamente en lo que se refiere a las obligaciones de notificación y cumplimiento aplicables a dichas categorías de vehículos.

*Artículo 3***Definiciones**

A efectos del presente Reglamento, se entenderá por:

- 1) «vehículo»: un vehículo tal como se define en el artículo 3, punto 15, del Reglamento (UE) 2018/858 o enumerado en el artículo 4, apartado 2, del Reglamento (UE) n.º 168/2013;
- 2) «vehículo al final de su vida útil»: un vehículo que sea residuo tal como se define en el artículo 3, punto 1, de la Directiva 2008/98/CE, o que sea residuo con arreglo al anexo I del presente Reglamento;
- 3) «tipo de vehículo»: un tipo de vehículo tal como se define en el artículo 3, punto 32, del Reglamento (UE) 2018/858 o un tipo de vehículo tal como se define en el artículo 3, punto 73, del Reglamento (UE) n.º 168/2013;
- 4) «reutilización»: la operación por la que las piezas y componentes de los vehículos al final de su vida útil se utilizan de nuevo para el mismo fin para el que fueron concebidos;
- 5) «aptitud para la reutilización»: el potencial de reutilización de las piezas y componentes extraídos de un vehículo al final de su vida útil;
- 6) «aptitud para el reciclado»: el potencial de reciclado de las piezas, componentes o materiales extraídos de un vehículo al final de su vida útil;
- 7) «aptitud para la valorización»: el potencial de valorización de las piezas, componentes o materiales extraídos de un vehículo al final de su vida útil;
- 8) «proveedor»: toda persona física o jurídica que suministra piezas, componentes o materiales a un fabricante que los utiliza para fabricar vehículos;
- 9) «plástico»: un polímero en el sentido del artículo 3, punto 5, del Reglamento (CE) n.º 1907/2006, al que pueden haberse añadido aditivos u otras sustancias y que puede funcionar como principal componente estructural de los productos finales, con la excepción de los polímeros naturales que no han sido modificados químicamente;
- 10) «materias primas fundamentales»: las materias primas fundamentales en el sentido del artículo 4, apartado 1, del Reglamento (UE) 2024/1252;
- 11) «residuos preconsumo»: el material extraído del flujo de residuos durante un proceso de manufactura, excluida la reutilización de materiales de reelaboración, desbastes o retales generados en un proceso y que tienen la capacidad de ser recuperados (retornados) al mismo proceso que los ha generado;
- 12) «residuos posconsumo»: los residuos que se generan a partir de productos que han sido introducidos en el mercado o se han suministrado para su distribución, consumo o utilización en un tercer país en el transcurso de una actividad comercial, ya sea a cambio de un pago o gratis;
- 13) «retirada»: la 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;

- 14) «motor de accionamiento eléctrico»: un motor eléctrico que convierte la potencia eléctrica de entrada en potencia mecánica de salida para proporcionar tracción a un vehículo;
- 15) «batería para vehículos eléctricos»: una batería para vehículos eléctricos tal como se define en el artículo 3, apartado 1, punto 14, del Reglamento (UE) 2023/1542;
- 16) «instalación de tratamiento autorizada»: toda empresa o establecimiento que esté autorizado, de conformidad con la Directiva 2008/98/CE y el presente Reglamento, a realizar operaciones de recogida, almacenamiento y tratamiento de vehículos al final de su vida útil, incluyendo sus piezas y componentes;
- 17) «fragmentación»: la operación utilizada para trocear o fragmentar vehículos al final de su vida útil;
- 18) «tratamiento»: toda actividad posterior a la entrega del vehículo al final de su vida útil a una instalación de descontaminación, desmontaje, compactación, cizallamiento, fragmentación, valorización o preparación anterior a la eliminación de los residuos de la fragmentación, así como cualquier otra operación efectuada para la valorización o eliminación del vehículo y sus piezas, componentes y materiales;
- 19) «operador de reparación y mantenimiento»: una persona física o jurídica que desempeña una actividad profesional y que participa directa o indirectamente en la reparación y el mantenimiento de vehículos, en particular reparadores, fabricantes o distribuidores de equipos de reparación, herramientas o piezas de recambio, así como editores de información técnica, clubes de automóviles, agentes de asistencia en carretera, operadores que ofrecen servicios de inspección y ensayo, operadores que ofrecen formación para instaladores y fabricantes y reparadores de equipos para vehículos que utilizan combustibles alternativos;
- 20) «comercialización»: el 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) «introducción en el mercado»: la comercialización de un vehículo por primera vez en la Unión;
- 22) «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, incluyendo piezas y componentes;
- 23) «productor»: todo 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 del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽³⁵⁾, comercializa un vehículo por primera vez para su distribución o uso en el territorio de un Estado miembro con carácter profesional;
- 24) «organización competente en materia de responsabilidad del productor»: una 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;
- 25) «representante autorizado a efectos de la responsabilidad ampliada del productor»: una persona física o jurídica establecida en un Estado miembro en cuyo territorio el productor comercializa vehículos por primera vez, distinto del Estado miembro o el tercer país 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;

⁽³⁵⁾ Directiva 2011/83/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 25 de octubre de 2011, sobre los derechos de los consumidores, por la que se modifican la Directiva 93/13/CEE del Consejo y la Directiva 1999/44/CE del Parlamento Europeo y del Consejo y se derogan la Directiva 85/577/CEE del Consejo y la Directiva 97/7/CE del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 304 de 22.11.2011, p. 64, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2011/83/oj>).

- 26) «representante autorizado para el mecanismo transfronterizo»: una persona física o jurídica establecida en un Estado miembro y designada por el fabricante de conformidad con el artículo 22;
- 27) «materias primas secundarias»: los materiales que pueden sustituir a las materias primas primarias y que se han obtenido mediante procesos de reciclado;
- 28) «propietario del vehículo»: toda persona física o jurídica titular del derecho de propiedad de un vehículo o titular del permiso de circulación del vehículo o, si no puede identificarse ni al titular del derecho de propiedad ni al titular del permiso de circulación del vehículo, el titular del vehículo;
- 29) «tecnología de posfragmentación»: las técnicas y tecnologías utilizadas para procesar materiales procedentes de vehículos al final de su vida útil, una vez fragmentados, para su posterior valorización con arreglo al anexo VIII, parte G, punto 2;
- 30) «remanufacturación»: las acciones profesionales a través de las cuales se fabrica una pieza o componente nuevo para devolverlos a un estado igual que si fueran nuevos a partir de piezas y componentes retirados de vehículos o de vehículos al final de su vida útil y a través de las cuales se introduce al menos un cambio que afecta a la seguridad, la vida útil, el rendimiento, la finalidad o el tipo de la pieza o componente, en un proceso que cumple especificaciones técnicas concretas, como normas de ingeniería, calidad y ensayo;
- 31) «reacondicionamiento»: las acciones realizadas para preparar, limpiar, probar, proporcionar mantenimiento 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 su rendimiento o funcionalidad dentro del uso previsto y de la gama de prestaciones inicialmente concebidas en la fase de diseño aplicable en el momento de la introducción en el mercado de la pieza o el componente;
- 32) «residuos no inertes»: los residuos que no cumplen las condiciones de la definición de «residuos inertes» establecidas en el artículo 2, letra e), de la Directiva 1999/31/CE del Consejo ⁽³⁶⁾;
- 33) «vehículo usado»: un vehículo que ha sido matriculado en un Estado miembro o en cualquier tercer 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) «operador económico»: un productor, un recogedor, una compañía de seguros de vehículos, un proveedor, un operador de reparación y mantenimiento, un operador de gestión de residuos, incluidas las empresas de desmontaje y reciclado, y cualquier otro operador que participe en el diseño de vehículos, el comercio de vehículos usados, el desmontaje, la reutilización o la gestión de vehículos al final de su vida útil, la remanufacturación y el reacondicionamiento de piezas, componentes y materiales de vehículos;
- 36) «vehículo apto para la circulación»: un vehículo en condiciones de circular de conformidad con la Directiva 2014/45/UE;
- 37) «operador de retroadaptación»: toda persona jurídica que fabrica un kit de conversión eléctrica o realiza la conversión de vehículos con motor de combustión interna en vehículos eléctricos de batería o con pila de combustible;
- 38) «punto de recogida»: un operador económico distinto de una instalación de tratamiento autorizada, que almacena temporalmente vehículos al final de su vida útil y prepara el traslado de los vehículos al final de su vida útil recogidos a instalaciones de tratamiento autorizadas para su tratamiento;

⁽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, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/1999/31/oj>).

- 39) «residuos», «aceites usados», «poseedor de residuos», «gestión de residuos», «recogida», «prevención», «valorización», «reciclado», «relleno», «eliminación» y «régimen de responsabilidad ampliada del productor»: los residuos, los aceites usados, el poseedor de residuos, la gestión de residuos, la recogida, la prevención, la valorización, el reciclado, el relleno, la eliminación y el régimen de responsabilidad ampliada del productor tal como se definen en el artículo 3, puntos 1, 3, 6, 9, 10, 12, 15, 17, 17 bis, 19 y 21, respectivamente, de la Directiva 2008/98/CE;
- 40) «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», referidos a vehículos distintos de los de la categoría L: la homologación de tipo, la homologación de tipo multifásica, el componente, las piezas, los recambios, un vehículo de base, un vehículo fabricado en series cortas, un vehículo especial, una autoridad de vigilancia del mercado, una autoridad de homologación, un fabricante, un importador y un distribuidor tal como se definen en el artículo 3, puntos 1, 8, 19, 21, 23, 24, 30, 31, 35, 36, 40, 42 y 43, respectivamente, del Reglamento (UE) 2018/858;
- 41) «homologación de tipo», «vehículo de base», «componente», «piezas», «piezas de recambio», «fabricante», «importador», «distribuidor», «autoridad de homologación» y «autoridad de vigilancia del mercado», referidos a vehículos de la categoría L: la homologación de tipo, un vehículo de base, un componente, las piezas, los recambios, un fabricante, un importador, un distribuidor, la autoridad de homologación y la autoridad de vigilancia del mercado, tal como se definen en el artículo 3, puntos 1, 11, 16, 18, 21, 47, 49, 50, 56 y 57, respectivamente, del Reglamento (UE) n.º 168/2013; y «vehículo fabricado en series cortas»: un vehículo fabricado en series cortas tal como se menciona en el artículo 42 de dicho Reglamento;
- 42) «matriculación», «permiso de circulación», «titular del permiso de circulación», «suspensión» y «cancelación de una matrícula»: la matriculación, el permiso de circulación, un titular del permiso de circulación, la suspensión y la cancelación de una matrícula tal como se definen en el artículo 2, letras b), c), d), e) y f), respectivamente, de la Directiva 1999/37/CE;
- 43) «vehículo de interés histórico», «inspección técnica de vehículos» y «certificado de inspección técnica»: un vehículo de interés histórico, la inspección técnica de vehículos y el certificado de inspección técnica tal como se definen en el artículo 3, puntos 7, 9 y 12, respectivamente, de la Directiva 2014/45/UE;
- 44) «sustancia preocupante» y «soporte de datos»: una sustancia preocupante y un soporte de datos tal como se definen en el artículo 2, puntos 27 y 29, respectivamente, del Reglamento (UE) 2024/1781;
- 45) «autoridades aduaneras»: las autoridades aduaneras tal como se definen en el artículo 5, punto 1, del Reglamento (UE) n.º 952/2013;
- 46) «plataforma en línea»: una plataforma en línea tal como se define en el artículo 3, letra i), del Reglamento (UE) 2022/2065;
- 47) «pequeño fabricante»: un pequeño fabricante tal como se define en el artículo 3, punto 48, del Reglamento (UE) 2024/1257;
- 48) «batería para medios de transporte ligeros»: una batería para medios de transporte ligeros tal como se define en el artículo 3, punto 11, del Reglamento (UE) 2023/1542;
- 49) «residuo de envase»: un residuo de envase tal como se define en el artículo 3, punto 25, del Reglamento (UE) 2025/40 del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽³⁷⁾;

⁽³⁷⁾ Reglamento (UE) 2025/40 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 19 de diciembre de 2024, sobre los envases y residuos de envases, por el que se modifican el Reglamento (UE) 2019/1020 y la Directiva (UE) 2019/904 y se deroga la Directiva 94/62/CE (DO L, 2025/40, 22.1.2025, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2025/40/oj>).

- 50) «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 Consejo ⁽³⁸⁾;
- 51) «plástico de origen biológico»: un plástico de origen biológico tal como se define en el artículo 3, punto 53, del Reglamento (UE) 2025/40;
- 52) «regeneración»: la regeneración tal como se define en el artículo 3, punto 13, del Reglamento (UE) 2024/573.

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 1 de septiembre de 2032 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 medidas siguientes:
 - 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 del presente Reglamento;
 - b) conservar todos los demás datos pertinentes del vehículo que requiera el proceso de cálculo a que se refiere la letra e);
 - c) establecer procedimientos para verificar la exactitud y exhaustividad de la información recibida de los proveedores;
 - d) gestionar y documentar el desglose de materiales;
 - e) calcular los coeficientes de aptitud para la reutilización, el reciclado y la valorización a efectos del apartado 1 del presente artículo, de conformidad con la metodología establecida por la Comisión con arreglo al apartado 3 del presente artículo o, antes de que se haya adoptado dicha metodología y haya comenzado a aplicarse de conformidad con la norma internacional ISO 22628:2002, junto con los elementos establecidos en el anexo III, parte A, del presente Reglamento;
 - 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 el anexo VIII, parte E, no se reutilicen para la fabricación de vehículos nuevos.
3. La Comisión, a más tardar el 28 de febrero de 2029, 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 III del presente Reglamento y la norma internacional ISO 22628:2002. Dicho acto de ejecución se adoptará de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 52, apartado 2.

⁽³⁸⁾ 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, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2012/19/oj>).

*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. A más tardar el 14 de febrero de 2028, la Comisión preparará un informe sobre la presencia de sustancias preocupantes en los vehículos, para determinar en qué medida afectan negativamente a la reutilización y el reciclado de materiales o tienen algún efecto adverso en el medio ambiente o en la salud. La Comisión estará asistida por la Agencia en lo referente a los aspectos relativos a la seguridad química. El informe no incluirá las sustancias preocupantes en las piezas y componentes de los vehículos para los que otra legislación de la Unión ya haya previsto una detección o una evaluación. La Comisión presentará el informe al Parlamento Europeo y al Consejo, exponiendo sus conclusiones, y estudiará las medidas de seguimiento adecuadas. Si un Estado miembro considera que una sustancia afecta negativamente a la reutilización y el reciclado de materiales en un vehículo en el que está presente, deberá, a más tardar el 14 de febrero de 2029, comunicar dicha información a la Comisión y, para los aspectos relativos a la seguridad química, también a la Agencia y, en su caso, hacer referencia a las evaluaciones de riesgos pertinentes u otros datos pertinentes.
3. La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 51 para completar el presente Reglamento mediante el establecimiento de requisitos de información y restricciones a la presencia de sustancias preocupantes que afecten negativamente a la reutilización y el reciclado de materiales en los vehículos y en sus piezas y componentes, por motivos no relacionados principalmente con la seguridad química.
4. Todo vehículo que reciba la homologación de tipo a partir del 1 de septiembre de 2032 en virtud del Reglamento (UE) 2018/858 o toda pieza o componente nuevos introducidos en el mercado para tales vehículos no podrá contener plomo, mercurio, cadmio ni cromo hexavalente.
5. Como excepción a lo dispuesto en el apartado 4 del presente artículo, los tipos de vehículos o las piezas y componentes introducidos en el mercado para tales vehículos podrán contener plomo, mercurio, cadmio o cromo hexavalente en las condiciones y hasta los valores máximos de concentración establecidos en el anexo IV del presente Reglamento. Lo dispuesto en los apartados 2, 3 y 4 del presente artículo y en el presente apartado no se aplicará a las baterías incorporadas a los vehículos a los que se aplica el Reglamento (UE) 2023/1542.
6. La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados de conformidad con el artículo 51 para modificar el anexo IV a fin de adaptarlo a los avances científicos y técnicos mediante:
 - a) el establecimiento de valores máximos de concentración hasta los cuales se tolera 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 4 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 el medio ambiente o la salud humana,
 - iii) no existen sustancias o tecnologías alternativas adecuadas;

- c) la eliminación de piezas, componentes y materiales homogéneos de los vehículos del anexo IV si puede evitarse el uso de plomo, mercurio, cadmio o cromo hexavalente;
- d) la designación de las piezas, componentes y materiales homogéneos de vehículos que deban 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 51 a fin de modificar el anexo IV, en particular eliminando de la lista determinadas exenciones para materiales y componentes homogéneos en los casos en que la exención específica esté contemplada en otra legislación de la Unión.

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

7. A petición de la Comisión, la Agencia elaborará, en un plazo de doce meses y basándose, entre otras cosas, en consultas con las partes interesadas, un informe sobre la viabilidad técnica y económica de las alternativas a las exenciones vigentes enumeradas en el anexo IV y, sobre la base de dicha evaluación, una propuesta debidamente motivada para la modificación específica de cualquier exención de ese tipo.

8. 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 IV e invitará a los Estados miembros y a todas las partes interesadas a presentar observaciones en el plazo de doce semanas a partir de la fecha de publicación del anuncio. La Agencia publicará en su sitio web todas las observaciones recibidas de los Estados miembros y las partes interesadas.

9. A más tardar doce meses después de la presentación a la Comisión del informe a que se refiere el apartado 7, 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.

Artículo 6

Contenido mínimo reciclado en los vehículos

1. El plástico contenido en cada nuevo tipo de vehículo que haya recibido la homologación de tipo a partir del 1 de septiembre de 2032 en virtud del Reglamento (UE) 2018/858 contendrá como mínimo el 15 % en peso de plástico reciclado procedente de residuos plásticos posconsumo.

El plástico contenido en cada nuevo tipo de vehículo que haya recibido la homologación de tipo a partir del 1 de septiembre de 2036 en virtud del Reglamento (UE) 2018/858 contendrá como mínimo el 25 % en peso de plástico reciclado procedente de residuos plásticos posconsumo.

2. Al menos el 20 % del objetivo establecido en el apartado 1 se alcanzará mediante la inclusión en el tipo de vehículo de que se trate de plásticos reciclados procedentes de vehículos al final de su vida útil o de piezas y componentes retirados de vehículos durante la fase de uso.

3. El peso del plástico contenido en cada nuevo tipo de vehículo de que se trate y el peso del plástico reciclado a que se refieren los apartados 1 y 2 excluirán los elastómeros de los neumáticos y de los plásticos termoestables distintos de las espumas de poliuretano utilizadas para el almohadillado.

4. A efectos de las obligaciones establecidas en los apartados 1, 2 y 3, el contenido reciclado se revalorizará a partir de residuos posconsumo que hayan sido reciclados en:

- a) una instalación situada en la Unión, o
- b) a partir del 14 de agosto de 2030, una instalación situada en un tercer país, siempre que dicha instalación cumpla los requisitos del anexo XIII.

A más tardar el 30 de septiembre de 2028, la Comisión evaluará de manera más exhaustiva las repercusiones previstas en el comercio mundial, así como en las industrias del automóvil y el reciclado de la Unión, e informará de su evaluación al Parlamento Europeo y al Consejo.

5. A más tardar el 31 de agosto de 2028, la Comisión adoptará un acto de ejecución de conformidad con el artículo 52, apartado 2, a fin de establecer la metodología para el cálculo y la verificación, a efectos de los apartados 1 a 4 del presente artículo, del porcentaje de plástico reciclado a partir de residuos posconsumo y de vehículos al final de su vida útil, presentes e incorporados en el tipo de vehículo.

Se aplicará una metodología de contabilidad de balance de masa al plástico reciclado obtenido a partir de métodos de reciclado distintos del reciclado mecánico, en consonancia con las metodologías de contabilidad de balance de masa aplicables al reciclado de plásticos conforme a la definición de reciclado de la Directiva 2008/98/CE.

La metodología de verificación incluirá la obligación de que los fabricantes se aseguren de que toda instalación situada en un tercer país que produzca material de contenido reciclado que estén utilizando cumpla lo dispuesto en el anexo XIII, y de que toda instalación situada en un tercer país sea auditada al menos cada cinco años por una entidad tercera independiente con arreglo al anexo XIV. Tales auditorías verificarán que se cumplen las condiciones establecidas en los apartados 1 a 4 del presente artículo.

El requisito de auditoría establecido en el párrafo tercero del presente apartado así como los requisitos y criterios establecidos en el anexo XIII para los materiales reciclados en terceros países, serán aplicables a partir del 14 de agosto de 2030.

6. La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 51 por los que se completen los apartados 1 y 2 del presente artículo estableciendo excepciones temporales a los objetivos de contenido de plástico reciclado, o plazos en caso de que la falta de disponibilidad o los precios excesivos de determinados plásticos reciclados dificulten excesivamente el cumplimiento de los porcentajes mínimos de contenido reciclado.

7. A partir del 30 de septiembre de 2027, la Comisión estudiará la viabilidad del establecimiento de un requisito respecto del porcentaje mínimo de acero reciclado, teniendo en cuenta los siguientes aspectos en particular:

- a) la disponibilidad actual y prevista de chatarra de hierro, teniendo en cuenta las familias de productos largos y planos de acero y, cuando proceda, de acero inoxidable;
- b) el porcentaje actual de chatarra de hierro en diversos productos siderúrgicos semiacabados e intermedios relacionados con los tipos de acero utilizados en los vehículos y los cambios previstos relacionados con la transición de la industria automovilística;
- c) la posible utilización de chatarra de hierro por parte de los fabricantes de vehículos que deban homologarse en el futuro y el potencial de contribución correspondiente a unos mayores niveles de aprovechamiento de la chatarra, teniendo en cuenta las diferentes limitaciones en cuanto a composición aplicables a cada familia de productos siderúrgicos;
- d) la demanda relativa del sector automovilístico con respecto a la demanda de chatarra de hierro de otros sectores, teniendo en cuenta la capacidad para tolerar contenido de cobre y otras inclusiones no intencionadas de impurezas metálicas;

- 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, así como la necesidad de abordar las deficiencias del mercado que obstaculizan la utilización de chatarra de acero posconsumo frente a la de preconsumo;
- 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, medioambientales e industriales, sobre todo en lo que se refiere a la creación de mercados pioneros complementarios para la producción de acero descarbonizado;
- 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 y de toda la cadena de valor del acero para la industria automovilística.

A más tardar el 30 de septiembre de 2028, la Comisión adoptará un acto delegado con arreglo al artículo 51 a fin de completar el presente Reglamento estableciendo un porcentaje mínimo de acero reciclado procedente de residuos de acero posconsumo y, cuando proceda, de chatarra de hierro, que deba estar presente e incorporado en los tipos de vehículos que deban homologarse de conformidad con el presente Reglamento y el Reglamento (UE) 2018/858. Dicho acto delegado también fijará la fecha de aplicabilidad de la obligación de tener un porcentaje mínimo de contenido reciclado a más tardar el 14 de agosto de 2033. El acero utilizado como material de refuerzo en los neumáticos no se considerará incluido en el ámbito de aplicación de dicho acto delegado.

A más tardar el 30 de septiembre de 2028, la Comisión adoptará un acto delegado con arreglo al artículo 51 por el que se establezca la metodología para el cálculo y la verificación del porcentaje de plástico reciclado a partir de residuos de acero posconsumo en los tipos de vehículos y, si procede, de chatarra de hierro, presente e incorporado en los tipos de vehículos.

8. A más tardar el 30 de septiembre de 2027, la Comisión estudiará la viabilidad del establecimiento de un requisito respecto del porcentaje mínimo de aluminio y sus aleaciones, reciclado a partir de residuos posconsumo presente e incorporado en los tipos de vehículos, teniendo en cuenta los siguientes aspectos en particular:

- a) la disponibilidad actual y prevista de aluminio y sus aleaciones reciclados a partir de residuos preconsumo y posconsumo;
- b) los porcentajes actuales de contenido reciclado a partir de residuos posconsumo en el aluminio y sus aleaciones presentes 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 de contenido de aluminio reciclado en los vehículos a la autonomía estratégica abierta de la Unión y a los objetivos climáticos, medioambientales e industriales, sobre todo en lo que se refiere a la creación de mercados pioneros complementarios para el aluminio descarbonizado y sus aleaciones;
- e) la necesidad de evitar efectos negativos desproporcionados en la asequibilidad de los vehículos que contengan aluminio y sus aleaciones, y
- f) la influencia en los costes globales y la competitividad del sector automovilístico.

A más tardar el 30 de septiembre de 2028, la Comisión adoptará un acto delegado con arreglo al artículo 51 a fin de completar el presente Reglamento estableciendo un porcentaje mínimo de aluminio reciclado y sus aleaciones que deba estar presente e incorporado en tipos de vehículos que deban homologarse de conformidad con el presente Reglamento y el Reglamento (UE) 2018/858. Dicho acto delegado también fijará la fecha de aplicabilidad de la obligación de tener un porcentaje mínimo de contenido reciclado a más tardar el 14 de agosto de 2033.

A más tardar el 30 de septiembre de 2028, la Comisión adoptará un acto delegado con arreglo al artículo 51 por el que se establezca la metodología para el cálculo y la verificación del porcentaje de aluminio y sus aleaciones reciclado a partir de residuos posconsumo en los tipos de vehículos y, si procede, de residuos preconsumo, presente e incorporado en los tipos de vehículos.

9. A más tardar el 31 de agosto de 2029, la Comisión estudiará la viabilidad del establecimiento de un requisito respecto del porcentaje mínimo de:

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

El estudio de viabilidad tendrá en cuenta lo siguiente:

- a) la disponibilidad actual y prevista de los materiales a que se refiere el párrafo primero, letras a) y b), reciclados a partir de residuos preconsumo y posconsumo;
- b) los porcentajes actuales de contenido reciclado a partir de residuos posconsumo de los materiales a que se refiere el párrafo primero, letras a) y b), 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 a que se refiere el párrafo primero, letras a) y b), 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 a que se refiere el párrafo primero, letras a) y b), 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 a que se refiere el párrafo primero, letras a) y b);
- g) la influencia en los costes globales y la competitividad del sector automovilístico.

Una vez finalizado el estudio a que se refiere el párrafo primero, la Comisión estará facultada para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 51 a fin de completar el presente Reglamento mediante el establecimiento de un porcentaje mínimo de:

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

El acto delegado a que se refiere el párrafo tercero también fijará la fecha de aplicabilidad de la obligación de tener un porcentaje mínimo de contenido reciclado.

A más tardar el 30 de septiembre de 2029, la Comisión adoptará un acto delegado con arreglo al artículo 51 por el que se establezca la metodología para el cálculo y la verificación del porcentaje de materiales reciclados a que se refiere el párrafo tercero presentes e incorporados en los tipos de vehículos.

*Artículo 7***Diseño que permita la retirada y sustitución de determinadas piezas y componentes de los vehículos**

1. Cada vehículo perteneciente a un nuevo tipo de vehículo homologado a partir del 1 de septiembre de 2032 con arreglo al Reglamento (UE) 2018/858 y al Reglamento (UE) n.º 168/2013 se diseñará de manera que no dificulte que las instalaciones de tratamiento autorizadas retiren del vehículo en cuestión las piezas y componentes enumerados en el anexo VIII, parte C, durante la fase de residuo del vehículo con vistas a la sustitución, la reutilización, el reciclado, la remanufacturación o el reacondicionamiento cuando sea técnicamente viable.
2. Cada vehículo perteneciente a un nuevo tipo de vehículo homologado a partir del 1 de septiembre de 2032 con arreglo al Reglamento (UE) 2018/858 estará diseñado de manera que permita que instalaciones de tratamiento u operadores de reparación y mantenimiento autorizados efectúen la retirada y sustitución de las baterías y sus conjuntos de 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 51 a fin de modificar el apartado 2 mediante la inclusión de la lista de piezas y componentes en el anexo VIII, parte C, 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 dicho apartado. Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 52, apartado 2.
5. Los fabricantes no impedirán la retirada y sustitución de las piezas y componentes de vehículos mediante actualizaciones de los programas informáticos, salvo que se disponga de otro modo en el Derecho de la Unión.

CAPÍTULO III

OBLIGACIONES DE LOS FABRICANTES*Artículo 8***Obligaciones generales**

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

3. A efectos de la homologación de tipo de los vehículos a los que se aplican los requisitos establecidos en el artículo 10 del presente Reglamento, el fabricante elaborará la información a que se refiere el artículo 10, apartado 1, del presente Reglamento, 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.

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

Artículo 9

Estrategia de circularidad

1. Cada fabricante elaborará a partir del 1 de septiembre de 2029 una estrategia de circularidad a escala a nivel de fabricante.

2. La estrategia de circularidad describirá las medidas que el fabricante adoptará para hacer un seguimiento de sus obligaciones a fin de garantizar el cumplimiento de los requisitos de circularidad establecidos en el capítulo II.

3. La estrategia de circularidad contendrá los elementos establecidos en el anexo V, parte A.

4. Cada fabricante proporcionará a las autoridades de homologación de tipo de los Estados miembros y a la Comisión una copia de la estrategia de circularidad en un plazo de treinta días a partir de su elaboración.

5. Cada fabricante supervisará y hará un seguimiento de las medidas incluidas en la estrategia de circularidad y actualizará la estrategia cada cinco años, indicando los nuevos cambios pertinentes de la estrategia de circularidad, de conformidad con el anexo V, parte B. El fabricante proporcionará una actualización de la estrategia de circularidad 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. A más tardar el 31 de agosto de 2033 y, posteriormente al menos cada seis años, la Comisión redactará y publicará un informe sobre la circularidad del sector automovilístico. Dicho 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 nuevo tipo de vehículo homologado de conformidad con el Reglamento (UE) 2018/858 a partir del primer día del mes siguiente a los doce meses desde la adopción de las respectivas metodologías para el cálculo y la verificación del porcentaje de materiales reciclados a partir de residuos posconsumo en los tipos de vehículos, tal como se menciona en el artículo 6 del presente Reglamento, el respectivo porcentaje de contenido reciclado de:

a) neodimio, disprosio, praseodimio, terbio, samario, níquel, cobalto y boro de los imanes permanentes en los motores de accionamiento eléctrico;

b) aluminio y sus aleaciones;

- c) magnesio y sus aleaciones;
- d) acero y sus aleaciones;
- e) plástico.

La declaración se referirá al contenido reciclado de dichos materiales presente en el tipo de vehículo e indicará, en porcentaje del material y para los componentes plásticos de peso superior a 100 gramos, 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 en el apartado 1.
3. Como excepción a lo dispuesto en el apartado 1, el requisito de declarar el porcentaje de contenido reciclado de un determinado material no se aplicará cuando un objetivo sea aplicable para dicho material con arreglo al artículo 6.

Artículo 11

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

1. A partir del 1 de septiembre de 2029, para los nuevos tipos de vehículos que hayan sido homologados, los fabricantes proporcionarán a los operadores de gestión de residuos, editores de información técnica y a los operadores de reparación y mantenimiento un acceso sin restricciones, normalizado y no discriminatorio a la información enumerada en el anexo VI que permita el acceso a lo siguiente, así como su retirada y sustitución seguras, a menos que dicha información esté disponible con arreglo a otra legislación de la Unión:

- a) baterías de vehículos eléctricos incorporadas al vehículo, incluidos sus conjuntos de baterías;
- b) piezas, componentes y materiales que contengan los fluidos y líquidos enumerados en el anexo VIII, parte B, y que estén contenidos en los vehículos;
- c) piezas y componentes enumerados en el anexo VIII, parte C, contenidos en los vehículos;
- d) piezas y componentes que contengan las materias primas fundamentales a que se refiere el artículo 28, apartado 1, letra b), del Reglamento (UE) 2024/1252 en el momento de la homologación de tipo del vehículo;
- e) piezas y componentes codificados digitalmente en un vehículo, cuando esta codificación impida su reparación, mantenimiento o sustitución en otro vehículo.

La letra e) del párrafo primero no se aplicará a la información que deba comunicarse a los editores de información técnica.

2. Los fabricantes pondrán a disposición de los servicios de emergencias información de orientación en materia de salvamento y emergencias.
3. Los fabricantes garantizarán la cooperación con las instalaciones de tratamiento autorizadas, los editores de información técnica, los operadores de retroadaptación 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 VI.

Los fabricantes proporcionarán de forma gratuita la información a que se refiere el párrafo primero. Los fabricantes podrán cobrar tasas razonables y proporcionadas a los operadores de gestión de residuos, a los editores de información técnica y a los operadores de reparación y mantenimiento en la medida en que sea necesario para cubrir los costes administrativos reales en que se incurra para asegurar el acceso a la información requerida a través de plataformas de comunicación.

4. La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 51 a fin de modificar el anexo VI mediante la revisión de la lista de piezas, componentes y materiales de los vehículos y el alcance de la información que deben proporcionar los fabricantes. La Comisión tendrá en cuenta la evolución técnica y reglamentaria, la tecnología de la información actual y la evolución previsible de la tecnología de los vehículos.

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, 2 y 3 del anexo VII para el etiquetado y la identificación de las piezas, componentes y materiales de los vehículos.

2. La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 51 para modificar el anexo VII a fin de adaptarlo a los avances científicos y técnicos.

Artículo 13

Pasaporte digital de circularidad de vehículos

1. A partir del 1 de septiembre de 2032, cada vehículo introducido en el mercado tendrá un pasaporte digital de circularidad de vehículos, que se adaptará, será interoperable y, cuando sea posible, se integrará con otros pasaportes medioambientales relacionados con los vehículos establecidos en virtud del Derecho de la Unión, en particular los pasaportes a que se refieren el artículo 77 del Reglamento (UE) 2023/1542, el artículo 3, punto 68, del Reglamento (UE) 2024/1257 y otros pasaportes pertinentes establecidos de conformidad con el Reglamento (UE) 2024/1781.

2. El pasaporte digital de circularidad de vehículos de un vehículo que se introduzca en el mercado será accesible de forma gratuita y contendrá, en formato digital, lo siguiente:

- a) la información a que se refiere el artículo 11;
- b) la información sobre las piezas del vehículo que contengan plomo, mercurio, cadmio o cromo hexavalente a que se refiere la excepción establecida en el artículo 5, apartado 5;
- c) la declaración sobre la proporción de contenido reciclado de plástico y los materiales enumerados en el artículo 10, apartado 1;
- d) el catálogo oficial de piezas de recambio para el tipo de vehículo de que se trate.

3. Cuando la información exigida en virtud del presente artículo ya sea accesible a través de un pasaporte mencionado en el apartado 1 distinto del pasaporte digital de circularidad de vehículos, la información exigida en virtud del apartado 2 no se duplicará en el pasaporte digital de circularidad de vehículos, siempre que se garantice la interoperabilidad.

4. El fabricante que introduzca el vehículo en el mercado se asegurará de que la información que se menciona en el apartado 2 sea exacta, completa y esté actualizada.

5. Toda la información incluida en el pasaporte digital de circularidad de 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.

6. A más tardar el 14 de agosto de 2030, la Comisión adoptará actos de ejecución para establecer normas sobre lo siguiente:

- a) la forma y los requisitos básicos de la solución técnica que ha de utilizarse para acceder al pasaporte digital de circularidad de vehículos de una manera que no impida ninguna solución tecnológica;
- b) los requisitos técnicos de diseño y funcionamiento del pasaporte digital de circularidad de vehículos, incluidas normas sobre:
 - i) la adaptación del pasaporte digital de circularidad de vehículos a otros pasaportes requeridos por la legislación de la Unión y su interoperabilidad con ellos,
 - ii) el almacenamiento y el tratamiento de la información incluida en el pasaporte digital de circularidad de vehículos,
 - iii) la disponibilidad del pasaporte digital de circularidad de vehículos después de que el fabricante responsable del cumplimiento de las obligaciones establecidas en el apartado 4 deje de existir o cese su actividad en la Unión;
- c) la introducción, modificación y actualización de la información incluida en el pasaporte digital de circularidad de vehículos por terceras partes distintas del fabricante;
- d) las condiciones de acceso al pasaporte digital de circularidad de vehículos, incluidos el derecho de acceso y las normas pertinentes para la protección de los datos y la protección de los derechos de propiedad intelectual;
- e) la ubicación del soporte de datos u otro identificador que permita acceder al pasaporte digital de circularidad de 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 elevado nivel de seguridad y privacidad.

Los actos de ejecución a que se refiere el párrafo primero se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 52, apartado 2.

CAPÍTULO IV
GESTIÓN DEL FINAL DE LA VIDA ÚTIL DE LOS VEHÍCULOS

SECCIÓN 1
Disposiciones generales

Artículo 14

Autoridad competente en materia de gestión de los vehículos al final de su vida útil

1. Los Estados miembros designarán a una o varias autoridades competentes responsables de las obligaciones previstas en el presente capítulo, en particular para supervisar y verificar el cumplimiento por parte de los operadores económicos, los productores y las organizaciones competentes en materia de responsabilidad del productor de las obligaciones que les incumben en virtud de los artículos 15 a 37 y del anexo I.
2. Cada Estado miembro podrá designar un punto de contacto, entre las autoridades competentes mencionadas en el apartado 1, a efectos de comunicarse con la Comisión.
3. Los Estados miembros establecerán los detalles de la organización y el funcionamiento de las autoridades competentes, incluidas las normas administrativas y de procedimiento que regulen:
 - a) el registro de los productores con arreglo al artículo 19;
 - b) la autorización de los productores y organizaciones competentes en materia de responsabilidad del productor con arreglo al artículo 18;
 - c) la supervisión de la aplicación de las obligaciones de responsabilidad ampliada del productor con arreglo a los artículos 16 y 20;
 - d) la recogida de datos sobre vehículos al final de su vida útil de conformidad con el artículo 19, apartado 12, y el artículo 50, apartado 6;
 - e) la comunicación de información con arreglo al artículo 50.
4. A más tardar el 30 de junio de 2027, 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 demora 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 del presente artículo, la autoridad competente comprobará si el establecimiento o la empresa dispone de la capacidad necesaria para cumplir las obligaciones establecidas en el artículo 26.

3. Las autorizaciones contempladas en el apartado 1 del presente artículo deberán indicar que las instalaciones de tratamiento tienen competencia para expedir el certificado de destrucción a que se refiere el artículo 25.

Como excepción a lo dispuesto en el párrafo primero del presente apartado, los Estados miembros podrán disponer en sus marcos jurídicos nacionales que las instalaciones de tratamiento autorizadas sean competentes para expedir el certificado de destrucción a que se refiere el artículo 25.

4. Los productores o, cuando hayan sido designadas con arreglo al artículo 17, apartado 1, las organizaciones competentes en materia de responsabilidad del productor podrán celebrar contratos con instalaciones de tratamiento autorizadas a efectos del cumplimiento de sus obligaciones en materia de responsabilidad del productor. Dichos contratos serán justos y transparentes y no contendrán condiciones discriminatorias.

Los Estados miembros podrán proporcionar un modelo de contrato para facilitar el cumplimiento del presente artículo.

5. Los Estados miembros se asegurarán de que las condiciones y procedimientos de concesión de la autorización estén plenamente coordinados cuando en dichos procedimientos de autorización intervenga más de una autoridad competente o más de un establecimiento o empresa que tenga la intención de realizar operaciones de tratamiento de vehículos al final de su vida útil, con el fin de garantizar que todas las autoridades competentes en este procedimiento tengan un enfoque integrado efectivo.

6. La Comisión estará facultada para adoptar un acto de ejecución que fije unos requisitos detallados aplicables a los contratos a que se refiere el apartado 4 del presente artículo, con el fin de garantizar unas condiciones justas, transparentes y no discriminatorias. Dicho acto de ejecución se adoptará de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 52, apartado 2.

SECCIÓN 2

Responsabilidad ampliada del productor

Artículo 16

Responsabilidad ampliada del productor

1. A partir del 1 de septiembre de 2029, 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, incluso cuando el vehículo se haya comercializado previamente en un Estado miembro distinto del Estado miembro en cuyo territorio se comercialice el vehículo. El régimen de responsabilidad ampliada del productor será coherente con los artículos 8 y 8 bis de la Directiva 2008/98/CE y cumplirá los requisitos del presente capítulo.

2. 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 26;

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 33.

3. En las regiones ultraperiféricas a que se refiere el artículo 349 del TFUE, los Estados miembros podrán adaptar las obligaciones de los productores a que se refieren los apartados 1 y 2 del presente artículo para cubrir los costes de gestión de los vehículos al final de su vida útil y tener en cuenta las características de esas regiones.

4. Además de la información a que se refiere el artículo 8 bis, apartado 3, letra e), de la Directiva 2008/98/CE, los productores, en el caso de cumplimiento individual de las obligaciones de responsabilidad ampliada del productor, o las organizaciones competentes en materia de responsabilidad del productor designadas, en el caso de cumplimiento colectivo de las obligaciones de responsabilidad ampliada del productor, publicarán en sus sitios web una vez al año, con sujeción a la confidencialidad comercial e industrial, la información sobre la recogida de vehículos al final de su vida útil y la consecución de los objetivos de reutilización y reciclado, reutilización y valorización y reciclado de plásticos por sí mismos, en el caso de cumplimiento individual de las obligaciones de responsabilidad ampliada del productor, o por los productores que hayan designado a dicha organización competente en materia de responsabilidad del productor en el caso de cumplimiento colectivo de las obligaciones de responsabilidad ampliada del productor.

Artículo 17

Organizaciones competentes en materia de responsabilidad del productor

1. Los productores podrán optar por cumplir sus obligaciones en materia de responsabilidad ampliada del productor de forma individual o por designar a una organización competente en materia de responsabilidad del productor autorizada de conformidad con el artículo 18, para cumplir en su nombre las obligaciones de responsabilidad ampliada del productor.

Los Estados miembros podrán adoptar medidas para exigir a los productores la obligación de designar a una organización competente en materia de responsabilidad del productor para cumplir en nombre de aquellos sus obligaciones en materia de responsabilidad ampliada.

2. Las organizaciones competentes en materia 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 autorizados para la responsabilidad ampliada del productor.

3. Además de la información mencionada en el artículo 16, apartado 4, las organizaciones competentes en materia de responsabilidad del productor pondrán a disposición del público la información sobre el proceso de selección aplicado de conformidad con el apartado 5 del presente artículo.

4. Las organizaciones competentes en materia de responsabilidad del productor deberán garantizar un diálogo periódico entre las partes interesadas de conformidad con el artículo 8 bis, apartado 6, de la Directiva 2008/98/CE. Los operadores de gestión de residuos que se dediquen a la recogida y el tratamiento de vehículos al final de su vida útil designarán a miembros observadores en los consejos ejecutivos de las organizaciones competentes en materia de responsabilidad del productor.

5. Los operadores de gestión de residuos estarán sujetos a un proceso de selección no discriminatorio, basado en criterios de adjudicación transparentes, realizado por los productores o las organizaciones competentes en materia de responsabilidad del productor y que no representará una carga desproporcionada para las pequeñas y medianas empresas.

Artículo 18

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 las organizaciones competentes en materia de responsabilidad del productor designada, 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 la organización competente en materia de responsabilidad 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 la organización competente en materia de responsabilidad del productor.

Los productores, si se trata del cumplimiento individual de las obligaciones por la responsabilidad ampliada del productor, y las organizaciones competentes en materia de responsabilidad del productor, si se trata del cumplimiento colectivo de las obligaciones de responsabilidad ampliada del productor, solo podrán ser inscritos en el registro si poseen una autorización de la autoridad competente con arreglo al presente artículo. Lo anterior se entenderá sin perjuicio de la posibilidad de combinar el procedimiento de inscripción en el registro con arreglo al artículo 19 y el procedimiento de autorización con arreglo al presente artículo en un único procedimiento.

3. Los Estados miembros deberán establecer, en sus medidas relativas a la fijación de las normas administrativas y de procedimiento previstas en el artículo 14, apartado 3, letra b), los detalles del procedimiento de autorización, que podrán diferir según se refiera al cumplimiento individual o colectivo de las obligaciones de responsabilidad ampliada del productor, y las modalidades de verificación del cumplimiento por parte de los productores y de las organizaciones competentes en materia de responsabilidad del productor, incluida la información que deberán comunicar los productores o las organizaciones competentes en materia de responsabilidad del productor a tal efecto.

4. El productor o la organización competente en materia de responsabilidad del productor notificará a la autoridad competente, sin retrasos indebidos, cualquier cambio en la información recogida en la autorización, cualquier cambio que afecte a las condiciones de la autorización o el cese permanente de las operaciones.

5. El mecanismo de autocontrol establecido en el artículo 8 bis, apartado 3, letra d), de la Directiva 2008/98/CE se efectuará periódicamente, y como mínimo cada tres años, y previa solicitud de la autoridad competente, a fin de verificar que se siguen cumpliendo las disposiciones que figuran en dicha letra y las condiciones para la autorización a que se refiere el apartado 2 del presente artículo. El productor o la organización competente en materia de responsabilidad 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 en virtud del apartado 6 del presente artículo, 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 la organización competente en materia de responsabilidad del productor. El productor o la organización competente en materia de responsabilidad 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 la organización competente en materia de responsabilidad 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 19

Registro

1. A más tardar el 31 de agosto de 2029, cada Estado miembro creará un registro de productores, o utilizará un registro de productores existente, 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 los sitios web de otros registros nacionales de productores para facilitar, en todos los Estados miembros, la inscripción de los productores o de los representantes autorizados a efectos de la responsabilidad ampliada del productor y a los sitios web nacionales que contengan información sobre el procedimiento de inscripción en el registro, si se dispone de ellos.

A más tardar el 31 de agosto de 2029, la Comisión establecerá un sitio web que contenga los enlaces a todos los registros nacionales de productores a fin de facilitar la inscripción en el registro en todos los Estados miembros.

Los Estados miembros informarán a la Comisión de los enlaces a sus registros nacionales de productores en un plazo de treinta días a partir de la puesta en marcha de dichos registros.

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

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

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

3. La solicitud de inscripción incluirá la información que figura en el anexo IX. Los Estados miembros podrán solicitar información o documentos adicionales, según sea necesario, para utilizar el registro de productores de una manera eficaz.

4. Como excepción a lo dispuesto en el apartado 3 del presente artículo, la información a que se refiere el anexo IX, punto 1, letra d), se comunicará en la solicitud de inscripción contemplada en el apartado 3 del presente artículo o en la solicitud de autorización con arreglo al artículo 18.

5. Cuando un productor haya designado a una organización competente en materia de responsabilidad del productor de conformidad con el artículo 17, apartado 1, dicha organización cumplirá, *mutatis mutandis*, las obligaciones previstas en el presente artículo, salvo que disponga otra cosa el Estado miembro en el que el vehículo se haya comercializado por primera vez.

6. Las obligaciones previstas en el presente artículo podrá cumplirlas en nombre del productor un representante autorizado a efectos de la responsabilidad ampliada del productor.

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

7. Los Estados miembros podrán decidir que el procedimiento de inscripción en el registro con arreglo al presente artículo y el procedimiento de autorización con arreglo al artículo 18 constituyan un procedimiento único, siempre que la solicitud de autorización cumpla los requisitos establecidos en los apartados 3 a 6 del presente artículo.

8. La autoridad competente deberá:

- a) publicar en su sitio web información sobre el proceso de solicitud a través de un sistema electrónico de tratamiento de datos;
- b) permitir las inscripciones en el registro y comunicar un número de registro en un plazo máximo de doce semanas a partir del momento en que se suministre toda la información requerida con arreglo a los apartados 2 y 3.

9. La autoridad competente podrá:

- a) fijar modalidades respecto de los requisitos y del proceso de inscripción en el registro, sin añadir requisitos sustantivos a los establecidos con arreglo a los apartados 2 y 3;
- b) cobrar tasas proporcionadas y basadas en los costes a los productores por la tramitación de las solicitudes a que se refieren el apartado 2 del presente artículo y el artículo 18, apartado 1.

10. La autoridad competente podrá negarse a inscribir en el registro a un productor o cancelar la inscripción del productor en el registro cuando la información a que se refiere el apartado 3 del presente artículo y las correspondientes pruebas documentales no se aporten o sean insuficientes, o cuando el productor deje de cumplir los requisitos establecidos en el anexo IX, punto 1, letra d).

La autoridad competente cancelará la inscripción del productor en el registro si el productor dejara de existir.

11. El productor o, según el caso, el representante autorizado en materia de responsabilidad ampliada del productor o la organización competente en materia 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 autorizado del productor respecto de la responsabilidad ampliada del productor o la organización competente en materia de responsabilidad del productor deberá informar a la autoridad competente responsable del registro sobre el cumplimiento de las obligaciones de responsabilidad ampliada del productor.

Cuando la información contenida en el registro de productores no sea accesible al público, los Estados miembros velarán por que los prestadores de plataformas en línea que permitan a los consumidores celebrar contratos a distancia con los productores tengan acceso gratuito a dicha información.

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 por primera vez en el territorio de un Estado miembro:

- 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 25 y de su transporte posterior de una manera eficiente 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 26 a 30, 33 y 35, teniendo en cuenta los ingresos de los operadores de gestión de residuos vinculados a la venta de piezas de recambio y componentes de repuesto usados, vehículos al final de su vida útil descontaminados o materias primas secundarias recuperadas de dichas piezas, componentes y materiales; dichos costes se basarán en un cálculo de los costes medios;
- b) los costes de la realización de campañas de sensibilización cuyo objetivo sea informar al público y 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 administrativos de la recogida y puesta a disposición de datos y la presentación de informes a las autoridades competentes.

En el caso de los vehículos incluidos en el ámbito de aplicación de la Directiva 2000/53/CE que hayan sido comercializados antes del 13 de agosto de 2026 y como excepción a lo dispuesto en el párrafo primero, letra a), del presente apartado y en el apartado 2 del presente artículo, en los Estados miembros en los que, de conformidad con el artículo 5, apartado 4, párrafo segundo, de la Directiva 2000/53/CE, los productores no tuvieran que correr con todos los costes, sino solo con una parte significativa de los costes, las contribuciones financieras que el productor de dichos vehículos deba aportar corresponderán a un nivel que constituya una parte significativa de los costes en él mencionados.

2. Las contribuciones financieras abonadas por los productores que comercialicen por primera vez en el territorio de un Estado miembro el vehículo en el mercado cubrirán también los costes a que se refiere el apartado 1, letra a), relacionados con vehículos cuyo productor no pueda ser identificado o haya dejado de existir en el Estado miembro en el que el vehículo se haya convertido en vehículo al final de su vida útil, en proporción a su cuota de mercado respectiva.

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, también en caso de cese permanente de sus operaciones o de insolvencia.

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

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

5. Cuando un vehículo nuevo haya recibido la homologación de tipo multifásica, se considerará que el productor del vehículo de base es el productor del vehículo finalizado y podrá recaudar contribuciones prorrateadas de los fabricantes de las piezas, distintas del vehículo de base, que hayan recibido la homologación de tipo multifásica. Dichas contribuciones prorrateadas solo cubrirán los costes relacionados con la descontaminación de conformidad con el artículo 28 y la retirada de piezas y componentes de conformidad con el artículo 29.

Las microempresas, tal como se definen en el artículo 2, apartado 3, del anexo de la Recomendación 2003/361/CE de la Comisión ⁽³⁹⁾, estarán exentas de dichas contribuciones.

6. La autoridad competente, en estrecha colaboración con los productores, las organizaciones competentes en materia de responsabilidad 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 las organizaciones competentes en materia de responsabilidad del productor designadas 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.

Artículo 21

Modulación de las tasas

1. En caso de cumplimiento colectivo de las obligaciones en materia de responsabilidad ampliada del productor, las organizaciones competentes en materia de responsabilidad del productor velarán por que las contribuciones financieras que les abonen los productores se modulen teniendo en cuenta, al menos, lo siguiente:

- a) el peso total del vehículo, excluidas las baterías para vehículos eléctricos;
- b) 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;
- c) 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 29;
- d) el porcentaje de materiales y sustancias que impiden que el proceso de reciclado sea de alta calidad;

⁽³⁹⁾ Recomendación 2003/361/CE de la Comisión, de 6 de mayo de 2003, sobre la definición de microempresas, pequeñas y medianas empresas (DO L 124 de 20.5.2003, p. 36, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reco/2003/361/oj>).

- e) el porcentaje de contenido reciclado de los materiales enumerados en los artículos 6 y 10 utilizados en el vehículo;
- f) la presencia y la cantidad de sustancias mencionadas en el artículo 5, apartado 4.

2. La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 51 que completen el presente Reglamento mediante el establecimiento de normas detalladas sobre la forma de aplicar los criterios previstos en el apartado 1 del presente artículo.

Artículo 22

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

1. No obstante lo dispuesto en el artículo 16 y en el artículo 20, apartado 2, cuando un vehículo de categoría M₁ o N₁ se convierta en un vehículo al final de su vida útil en un Estado miembro distinto del Estado miembro en cuyo territorio se haya introducido el vehículo en el mercado y no pueda identificarse a ningún productor en el territorio del Estado miembro en el que se haya convertido en un vehículo al final de su vida útil, el fabricante de dicho vehículo velará por que se cubran los costes de las operaciones de gestión de residuos a que se refiere el artículo 20, apartado 1, letras a) y d), soportados por los operadores de gestión de residuos.

2. A fin de cumplir sus obligaciones con arreglo al apartado 1, el fabricante:

- a) designará mediante mandato escrito a un representante autorizado para el mecanismo transfronterizo en cada Estado miembro y notificará las designaciones a las autoridades competentes, y
- b) establecerá mecanismos de cooperación transfronteriza con los operadores de gestión de residuos que realicen las operaciones de gestión de residuos a que se refiere el artículo 20, apartado 1, letras a) y d).

El representante autorizado del fabricante a que se refiere el párrafo primero, letra a), del presente apartado desempeñará las tareas especificadas en el mandato recibido del fabricante. Un fabricante podrá designar a una organización competente en materia de responsabilidad del productor para que actúe como su representante autorizado.

Cuando el fabricante esté establecido fuera de la Unión, el representante del fabricante en la Unión designado en aplicación del artículo 13, apartado 4, del Reglamento (UE) 2018/858 podrá cumplir las obligaciones del fabricante con arreglo al párrafo primero, letras a) y b), del presente apartado.

- 3. Los fabricantes demostrarán a sus productores el cumplimiento de los requisitos establecidos en el apartado 2.
- 4. Los productores solo comercializarán en un Estado miembro los vehículos de fabricantes que hayan demostrado el cumplimiento de los requisitos establecidos en el apartado 2.
- 5. 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 del presente artículo por parte de los fabricantes y sus representantes autorizados. La supervisión se basará en la información comunicada y verificada por los fabricantes y sus representantes autorizados a las autoridades competentes sobre la aplicación de los apartados 1 y 2 del presente artículo, 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 del presente artículo, teniendo debidamente en cuenta la confidencialidad comercial y otras preocupaciones relacionadas con la competitividad.

6. Cuando sea necesario para garantizar el cumplimiento del presente artículo y teniendo en cuenta la información comunicada por los Estados miembros con arreglo a las actividades de cooperación y seguimiento a que se refieren los apartados 2 y 5 del presente artículo, la Comisión estará facultada para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 51 del presente Reglamento. Dichos actos tendrán por objeto, en particular, evitar una distorsión del mercado único y garantizar la igualdad de condiciones para los operadores económicos establecidos dentro y fuera de la Unión. Los actos delegados podrán establecer normas detalladas sobre las obligaciones de los fabricantes, en particular las establecidas fuera de la Unión, los representantes autorizados de los fabricantes, los productores, los Estados miembros y los operadores de gestión de residuos y las características de los mecanismos mencionados en el presente artículo.

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 garantizarán que todos los vehículos que hayan comercializado por primera vez en el territorio de un Estado miembro sean recogidos cuando se conviertan en vehículos al final de su vida útil.
2. A efectos del apartado 1 del presente artículo, los productores o, cuando hayan sido designadas de conformidad con el artículo 17, apartado 1, las organizaciones competentes en materia de responsabilidad del productor crearán sistemas de recogida, incluidos los puntos de recogida, o participarán en su creación.

Los Estados miembros adoptarán las medidas necesarias para garantizar que los productores o, cuando así se haya designado con arreglo al artículo 17, apartado 1, las organizaciones competentes en materia de responsabilidad del productor establezcan sistemas de recogida para todos los vehículos al final de su vida útil.

3. Los productores o, cuando se haya designado con arreglo al artículo 17, apartado 1, las organizaciones competentes en materia de responsabilidad del productor velarán por que los sistemas de recogida a que se refiere el apartado 2 del presente artículo:

- a) abarquen todo el territorio del Estado miembro;
- b) estén dotados de la disponibilidad adecuada de instalaciones de tratamiento autorizadas o puntos de recogida, teniendo en cuenta el tamaño y la densidad de la población, así como el volumen previsto de vehículos al final de su vida útil, sin limitarse a las zonas en las que la recogida y posterior gestión sean más rentables;
- c) garanticen la recogida de las piezas de desecho procedentes de las reparaciones de vehículos;
- d) permitan la recogida de vehículos al final de su vida útil, independientemente de su origen;
- e) permitan la entrega gratuita de todos los vehículos al final de su vida útil a puntos de recogida o instalaciones de tratamiento autorizadas con arreglo a lo dispuesto en el artículo 24, apartado 2.

4. Los productores o, cuando hayan sido designadas de conformidad con el artículo 17, apartado 1, las organizaciones competentes en materia de responsabilidad del productor publicarán y actualizarán periódicamente la lista de puntos de recogida e instalaciones de tratamiento autorizadas en sus sitios web y realizarán campañas educativas para promover sistemas de recogida de los vehículos al final de su vida útil e informar sobre las consecuencias medioambientales de una recogida y manipulación inadecuadas de estos vehículos. Los Estados miembros podrán exigir que las campañas educativas se coordinen dentro del Estado miembro, en colaboración tanto con los productores como, cuando hayan sido designadas de conformidad con el artículo 17, apartado 1, con las organizaciones competentes en materia de responsabilidad del productor y las autoridades competentes.

5. Los Estados miembros podrán autorizar a recoger los vehículos al final de su vida útil a los puntos de recogida distintos de las instalaciones de tratamiento autorizadas.

Los puntos de recogida obtendrán una autorización de la autoridad competente de conformidad con el artículo 23 de la Directiva 2008/98/CE y cumplirán las condiciones dispuestas en ella. Para expedir una autorización, la autoridad competente deberá comprobar que el establecimiento o la empresa en cuestión tiene la capacidad necesaria para cumplir las obligaciones siguientes:

- a) recoger los vehículos al final de su vida útil y almacenarlos temporalmente de conformidad con lo dispuesto en el anexo VIII, parte A;
- b) preparar el traslado de los vehículos al final de su vida útil recogidos a instalaciones de tratamiento autorizadas evitando la fuga accidental de fluidos y los accesos no autorizados al punto de recogida;
- c) garantizar que todos los vehículos al final de su vida útil recogidos se trasladen a una instalación de tratamiento autorizada en el plazo de dos meses a partir de su recepción.

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

Artículo 24

Entrega de vehículos al final de su vida útil

1. El propietario, y cualquier operador económico que actúe en nombre del propietario, de un vehículo que se convierta en un vehículo al final de su vida útil deberá entregarlo a una instalación de tratamiento autorizada o a un punto de recogida sin demora indebida. Esta obligación no se aplicará a las autocaravanas a que se refiere el anexo I, parte A, punto 5.1, del Reglamento (UE) 2018/858 que se hayan convertido en vehículos al final de su vida útil, siempre que dichos vehículos se utilicen para fines de vivienda.

Todos los vehículos al final de su vida útil cuyo propietario no pueda ser identificado 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 o un punto de recogida será gratuita para el último propietario del vehículo, a menos que dicho vehículo carezca de cualquiera de las piezas o componentes esenciales del vehículo, o contenga residuos que se hayan añadido al vehículo al final de su vida útil.

3. A efectos del presente artículo, se entenderá por «piezas esenciales» en particular:

- a) motores de accionamiento eléctrico;
- b) baterías para vehículos eléctricos;
- c) motores;
- d) múltiples piezas grandes de carrocería.

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

5. En el caso de los vehículos que hayan sido declarados siniestro total técnico por las compañías de seguros, la entrega de dichos vehículos al final de su vida útil será gratuita incluso cuando falten las piezas esenciales establecidas en el apartado 2.

*Artículo 25***Certificado de destrucción**

1. Las instalaciones de tratamiento autorizadas deberán expedir un certificado de destrucción al último propietario del vehículo en el momento de la entrega del vehículo al final de su vida útil a la instalación de tratamiento autorizada. El certificado de destrucción deberá expedirse de conformidad con el modelo que figura en el anexo X.
2. El certificado de destrucción deberá expedirse en formato electrónico y proporcionarse mediante un procedimiento de notificación electrónica a las autoridades pertinentes del Estado miembro, incluidas las autoridades competentes designadas con arreglo al artículo 14. La instalación de tratamiento autorizada proporcionará una copia de la notificación electrónica al último propietario del vehículo y a cualquier operador económico que actúe en nombre del propietario del vehículo.
3. Cuando el vehículo al final de su vida útil para el que se haya expedido un certificado de destrucción en un Estado miembro esté matriculado en otro Estado miembro, las autoridades pertinentes designadas por el Estado miembro en el que se haya expedido el certificado de destrucción informarán a las autoridades pertinentes designadas por el Estado miembro en el que esté matriculado el vehículo de que se ha expedido un certificado de destrucción para el vehículo en cuestión.
4. Las autoridades de matriculación de vehículos pertinentes solo cancelarán la matriculación de un vehículo al final de su vida útil después de haber recibido el certificado de destrucción de dicho vehículo.
5. Los certificados de destrucción expedidos en un Estado miembro deberán reconocerse en todos los demás Estados miembros.

*SECCIÓN 4****Tratamiento de vehículos al final de su vida útil****Artículo 26***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. El tratamiento de los vehículos al final de su vida útil podrá ser efectuado individualmente por una instalación de tratamiento autorizada o, excepto en caso de descontaminación, en cooperación con otras instalaciones de tratamiento autorizadas.
2. 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 el anexo VIII, parte A;
 - b) descontaminar todos los vehículos al final de su vida útil, de conformidad con el artículo 28 y los requisitos mínimos establecidos en el anexo VIII, parte B;
 - c) retirar las piezas y componentes enumerados en el anexo VIII, parte C, del vehículo al final de su vida útil, de conformidad con lo dispuesto en los artículos 29 y 30;
 - d) tratar todos los vehículos al final de su vida útil y sus piezas, componentes y materiales de conformidad con los artículos 27 a 31, 33, 34 y 35 del presente Reglamento y su anexo VIII, la jerarquía de residuos y los requisitos generales establecidos en el artículo 4 de la Directiva 2008/98/CE;
 - e) aplicar las mejores técnicas disponibles que se definen en el artículo 3, punto 10, de la Directiva 2010/75/UE;

- f) tratar el vehículo al final de su vida útil recibido en un plazo de doce meses a partir de la fecha de entrega.

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 registros de todas las operaciones de tratamiento a que se refieren las letras a) a e) del primer párrafo del presente apartado realizadas con los vehículos al final de su vida útil durante tres años y deberán poder presentar esta información a petición de las autoridades nacionales competentes.

3. La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 51 por los que se modifique el anexo VIII mediante la adaptación de los requisitos mínimos de tratamiento de los vehículos al final de su vida útil a los avances científicos y técnicos en el ámbito de las tecnologías de tratamiento, en particular:

- a) añadir, eliminar o revisar las piezas y componentes enumerados en el anexo VIII, parte C;
 - b) revisar los valores objetivo de las fracciones de salida enumeradas en el anexo VIII, parte G, punto 2;
 - c) ampliar la lista de tipos de aleaciones de aluminio enumerados en el anexo VIII, parte G, punto 2, letras b) y c);
 - d) añadir requisitos de calidad para mejorar la separación de los plásticos reciclables y los valores objetivo para las tecnologías de reciclado posteriores aplicables al anexo VIII, parte G, punto 2.
4. Los Estados miembros alentarán a las instalaciones de tratamiento autorizadas a que introduzcan sistemas certificados de gestión medioambiental y efectúen auditorías de conformidad con el Reglamento (CE) n.º 1221/2009.

Artículo 27

Requisitos generales para la fragmentación

1. A partir del 1 de septiembre de 2029, las instalaciones de tratamiento autorizadas y otros operadores de gestión de residuos que realicen operaciones de fragmentación deberán solicitar que los vehículos al final de su vida útil que reciban para su fragmentación, o las piezas estructurales de gran tamaño y los componentes del bastidor o la carrocería de los vehículos al final de su vida útil de las categorías N₂, N₃, M₂, M₃ y O que les sean entregados para su fragmentación o desmontaje estén:

- a) descontaminados de conformidad con el artículo 28 y sus piezas y componentes retirados de conformidad con el artículo 29, y
- b) acompañados de una copia del certificado de destrucción expedido para el vehículo al final de su vida útil en cuestión.

2. Las instalaciones de tratamiento autorizadas y los operadores de gestión de residuos que realicen operaciones de fragmentación y reciban vehículos al final de su vida útil que no cumplan los requisitos establecidos en el apartado 1 deberán:

- a) informar del incumplimiento a la autoridad competente, incluyendo el nombre y los datos de contacto de la persona física o jurídica que entregó el vehículo al final de su vida útil a la instalación de tratamiento autorizada u otro operador de gestión de residuos para su fragmentación;
- b) abstenerse de utilizar dichos vehículos al final de su vida útil en sus operaciones de fragmentación, a menos que la autoridad competente autorice dichas operaciones o hasta que se hayan adoptado las medidas necesarias para tratar el vehículo al final de su vida útil de conformidad con los artículos 28 y 29 y para expedir un certificado de destrucción de conformidad con el artículo 25.

3. Las instalaciones de tratamiento autorizadas y los operadores de gestión de residuos que realicen la fragmentación de vehículos al final de su vida útil solo estarán autorizados a mezclar vehículos al final de su vida útil, sus piezas, componentes y materiales con otros residuos, entre ellos residuos de envases y de aparatos eléctricos y electrónicos, si se cumplen los criterios y los valores límite del anexo VIII, parte G, puntos 1 y 2.

Artículo 28

Descontaminación de vehículos al final de su vida útil

1. En un plazo de treinta días tras la entrega de un vehículo al final de su vida útil a la instalación de tratamiento autorizada, dicha instalación descontaminará el vehículo antes de someterlo de nuevo a tratamiento, de conformidad con los requisitos mínimos establecidos en el anexo VIII, parte B.

2. Los fluidos y líquidos enumerados en el anexo VIII, parte B, se recogerán y almacenarán por separado, de conformidad con los requisitos establecidos en el anexo VIII, parte A. 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 4, del presente Reglamento se retirarán de los vehículos al final de su vida útil y se gestionarán de conformidad con el artículo 17 de la Directiva 2008/98/CE.

4. Las baterías se retirarán por separado de los vehículos al final de su vida útil y se almacenarán en una zona designada para su tratamiento posterior de conformidad con el artículo 70, apartado 3, del Reglamento (UE) 2023/1542.

5. Las piezas, componentes y materiales descontaminados se manipularán y etiquetarán de conformidad con los artículos 18 y 19 de la Directiva 2008/98/CE.

6. La instalación de tratamiento autorizada documentará la descontaminación de los vehículos al final de su vida útil registrando la información que figura en el anexo VIII, parte B, punto 4, y proporcionará dicha información para cada año natural a la autoridad competente del Estado miembro.

Artículo 29

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

1. A partir del 1 de septiembre de 2029 las instalaciones de tratamiento autorizadas velarán por que las piezas y componentes enumerados en el anexo VIII, parte C, se retiren de un vehículo al final de su vida útil antes de su fragmentación o compactación, una vez finalizadas las operaciones de descontaminación a que se refiere el artículo 28.

Las instalaciones de tratamiento autorizadas retirarán de manera no destructiva las piezas y componentes enumerados en el anexo VIII, parte C, con potencial de reutilización, remanufacturación o reacondicionamiento.

El párrafo segundo del presente apartado no se aplicará si una instalación de tratamiento autorizada demuestra que el desmontaje manual, semiautomatizado o automatizado de manera no destructiva de las piezas y componentes enumerados en el anexo VIII, parte C, conlleva costes económicos desproporcionados que no pueden compensarse con los ingresos esperados de la reutilización, remanufacturación o reacondicionamiento de dichas piezas y componentes.

2. Las instalaciones de tratamiento autorizadas no estarán obligadas a retirar las piezas y componentes enumerados en el anexo VIII, parte C, excepto los que deban retirarse de manera no destructiva de conformidad con el apartado 1 del presente artículo, si demuestran que las tecnologías de posfragmentación separan los materiales de las piezas y componentes designados en el anexo VIII, parte C, segunda columna, con la misma eficacia que los procesos de desmontaje manual, semiautomatizado o automatizado y que se cumplen los criterios y valores límite del anexo VIII, parte G, puntos 1 y 2.

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

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 del presente artículo, 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 proporcionarán a la autoridad competente la información de los registros mencionada en el párrafo primero del presente apartado, de conformidad con el artículo 50, apartado 6.

Artículo 30

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 29, apartado 1, serán objeto de evaluación para determinar si son aptos para:

- a) reutilización, de conformidad con el anexo VIII, parte D, punto 1, letra a);
- b) remanufacturación o reacondicionamiento, de conformidad con el anexo VIII, parte D, punto 1, letra b);
- c) reciclado, u
- d) otras operaciones de tratamiento, teniendo en cuenta los requisitos de tratamiento específicos del anexo VIII, parte F.

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

2. Las piezas y componentes retirados aptos para la reutilización, remanufacturación o reacondicionamiento:

- a) se etiquetarán de conformidad con el anexo VIII, parte D, punto 2, y
- b) estarán adecuadamente protegidos contra daños durante el transporte, la carga y la descarga.

3. Las piezas y componentes enumerados en el anexo VIII, parte E, no se reutilizarán a menos que la evaluación exigida en el apartado 1 confirme que el uso de dichas piezas y componentes cumple los requisitos aplicables del vehículo establecidos en los Reglamentos (UE) 2018/858 y (UE) n.º 168/2013. Estas piezas y componentes solo podrán transmitirse a otro operador económico para su reutilización si van a ser instaladas por un operador cualificado de reparación y mantenimiento.

4. Las partes y los componentes procedentes de vehículos al final de su vida útil y de operaciones de reparación y mantenimiento que se estimen aptos para la reutilización, la remanufacturación o el reacondicionamiento no se considerarán residuos. Las instalaciones de tratamiento autorizadas pondrán a disposición de las autoridades nacionales pertinentes, previa solicitud:

- a) documentación que confirme la evaluación exigida en el apartado 1 y demuestre que las piezas y componentes son aptos para su reutilización, remanufacturación o reacondicionamiento, y
- b) una copia de la factura o el contrato relacionado con la transmisión de dichas piezas y componentes.

5. El presente artículo no se aplicará a las baterías a las que se aplica el Reglamento (UE) 2023/1542.

6. Las instalaciones de tratamiento autorizadas velarán por que las piezas y componentes retirados que no sean aptos para su reutilización, remanufacturación o reacondicionamiento se envíen para su tratamiento de conformidad con el apartado 1, párrafo primero, letras c) y d).

Artículo 31

Comercio de piezas y componentes usados, remanufacturados o reacondicionados

- 1. A partir del 1 de septiembre de 2029, todo operador económico que venda piezas de recambio y componentes usados, remanufacturados o reacondicionados garantizará que las piezas y componentes lleven el etiquetado colocado por instalaciones de tratamiento autorizadas de conformidad con el artículo 30, apartado 2, letra a).
- 2. En el caso de la venta a los consumidores de las piezas y componentes usados, remanufacturados o reacondicionados, los operadores económicos velarán por que dichas piezas y componentes sean capaces de mantener las funciones y prestaciones requeridas durante un uso normal y cumplan otros requisitos aplicables a los bienes vendidos de conformidad con la Directiva (UE) 2019/771.
- 3. Los requisitos para los operadores económicos contemplados en los apartados 1 y 2 se aplicarán con independencia de la técnica comercial utilizada, incluida la venta en línea.

Artículo 32

Reutilización, remanufacturación y reacondicionamiento de piezas y componentes

1. A partir del 1 de septiembre de 2029, los Estados miembros incentivarán la reutilización, la remanufacturación, la retroadaptación 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) incentivos económicos concebidos para estimular el mercado de piezas de recambio y componentes usados, remanufacturados o reacondicionados.

2. Los Estados miembros incluirán en los programas de prevención de residuos exigidos en virtud del artículo 29 de la Directiva 2008/98/CE los incentivos a que se refiere el apartado 1 del presente artículo.

3. La Comisión facilitará el intercambio de información y de mejores prácticas sobre los incentivos a que se refiere el apartado 1 entre los Estados miembros.

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

Artículo 33

Objetivos de reutilización, reciclado y valorización

1. A partir del 1 de enero de 2030 los Estados miembros adoptarán las medidas necesarias para garantizar que los productores o, cuando hayan sido designadas de conformidad con el artículo 17, apartado 1, las organizaciones competentes en materia de responsabilidad del productor se aseguren de que los operadores de gestión de residuos cumplan los objetivos siguientes:

- a) la reutilización y la valorización, calculadas de forma conjunta, son como mínimo del 95 % por peso medio por vehículo, excluidas las baterías, y año;
- b) la reutilización y el reciclado, calculados de forma conjunta, son como mínimo del 85 % por peso medio por vehículo, excluidas las baterías, y año.

2. A partir del 1 de enero de 2032, los Estados miembros adoptarán las medidas necesarias para garantizar que los productores o, cuando hayan sido designadas de conformidad con el artículo 17, apartado 1, las organizaciones competentes en materia de responsabilidad del productor se aseguren de que los operadores de gestión de residuos cumplan un objetivo anual de reciclado de plásticos de como mínimo el 30 % del peso medio total de los plásticos de los vehículos al final de su vida útil.

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

Artículo 34

Prohibición de depositar residuos no inertes en vertederos

A partir del 1 de septiembre de 2029, las fracciones pesadas y ligeras de la fragmentación de vehículos al final de su vida útil que queden tras el tratamiento y contengan residuos no inertes no se aceptarán en un vertedero si superan los valores límite establecidos en el anexo VIII, parte G, punto 2, letras d) y e).

Artículo 35

Traslados de vehículos al final de su vida útil

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

2. Los traslados de vehículos al final de su vida útil desde la Unión a un tercer país de conformidad con el apartado 1 del presente artículo solo se contabilizarán a efectos del cumplimiento de las obligaciones y objetivos establecidos en el artículo 33 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 realizado en condiciones consideradas equivalentes a los requisitos establecidos en el presente Reglamento y a los requisitos de protección del medio ambiente y la salud humana establecidos en otra legislación de la Unión.

CAPÍTULO V

TRANSMISIÓN DE LA PROPIEDAD Y DISTINCIÓN ENTRE VEHÍCULOS USADOS Y VEHÍCULOS AL FINAL DE SU VIDA ÚTIL*Artículo 36***Transmisión de la propiedad de vehículos usados en el seno de la Unión**

1. A efectos de la transmisión de la propiedad de un vehículo usado en el seno de la Unión, un operador económico presentará a cualquier persona física o jurídica interesada en adquirir la propiedad del vehículo en cuestión la documentación que demuestre que no se trata de un vehículo al final de su vida útil, con independencia de la técnica de negociación utilizada, como, por ejemplo, subastas específicas para operadores económicos, contratos a distancia o plataformas en línea. Dicha documentación demostrará que es un vehículo apto para circular o consistirá en una evaluación de conformidad con el anexo I que demuestre que no es un vehículo al final de su vida útil.
2. A efectos de la transmisión de la propiedad de un vehículo usado dentro de la Unión, las personas físicas que no sean operadores económicos solo estarán obligadas a aportar la documentación a que se refiere el apartado 1 cuando:
 - a) una compañía de seguros declare al vehículo siniestro total económico;
 - b) la venta se realice íntegramente a través de una plataforma en línea, sin entrega física del vehículo entre el vendedor y el comprador o cualquier persona que actúe en su nombre.

*Artículo 37***Estado del vehículo**

1. Al evaluar los daños de un vehículo implicado en un accidente, la compañía de seguros o cualquier otro perito del sector del automóvil que efectúe la evaluación en su nombre también evaluará si el vehículo es un vehículo al final de su vida útil de conformidad con el anexo I.
2. Cuando haya duda de que un vehículo usado pueda ser un vehículo al final de su vida útil, las autoridades competentes podrán exigir al propietario que presente documentación que demuestre que el vehículo en cuestión no es un vehículo al final de su vida útil. Dicha documentación consistirá en una evaluación de conformidad con el anexo I o en un certificado de inspección técnica válido.
3. La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 51 del presente Reglamento a fin de modificar el presente Reglamento mediante la eliminación de los criterios enumerados en el anexo I para determinar si un vehículo usado es un vehículo al final de su vida útil siempre que el progreso tecnológico en el ámbito de la trazabilidad, la reparabilidad y la seguridad justifique limitar los casos en que el vehículo se considera un vehículo al final de su vida útil.

CAPÍTULO VI
EXPORTACIÓN DE VEHÍCULOS USADOS A TERCEROS PAÍSES

Artículo 38

Autoridad competente en materia de exportación de vehículos usados a terceros países

1. Los Estados miembros designarán a una o varias autoridades competentes responsables de las obligaciones establecidas en el presente capítulo.
2. A más tardar el 30 de septiembre de 2027, 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 demora indebida a la Comisión de cualquier cambio en los nombres o direcciones de las autoridades competentes.

Artículo 39

Controles y requisitos relativos a la exportación de vehículos usados

1. A partir del 1 de septiembre de 2031, los vehículos usados destinados a la exportación estarán sujetos a los controles y requisitos establecidos en el presente capítulo.
2. El presente capítulo se entenderá sin perjuicio de cualesquiera otras disposiciones del presente Reglamento, así como de otros actos jurídicos de la Unión que regulen el despacho de mercancías para la exportación, en particular del Reglamento (UE) n.º 952/2013 y sus artículos 46, 47, 267 y 269.
3. Los vehículos usados solo podrán exportarse si:
 - a) no son vehículos al final de su vida útil, y
 - b) son aptos para la circulación en la fecha de presentación de la declaración de exportación, a menos que hayan sido clasificados como vehículos de interés cultural especial de conformidad con el artículo 2, apartado 2, letra f), y el anexo II.
4. En relación con cada vehículo usado que vaya a exportarse, se comunicará o pondrá a disposición de las autoridades aduaneras la información siguiente:
 - a) el NIV del vehículo usado y la identificación del Estado miembro en el que el vehículo se matriculó por última vez;
 - b) una declaración que confirme que el vehículo usado cumple los requisitos establecidos en el apartado 3 del presente artículo o se expide un certificado de conformidad con el anexo II.
5. Con el fin de verificar el cumplimiento del presente capítulo sobre la autorización de despacho de un vehículo usado para la exportación:
 - a) hasta que la interconexión a que se refiere el artículo 46, apartado 4, sea operativa, las autoridades aduaneras intercambiarán información y colaborarán con las autoridades competentes con arreglo al artículo 45 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 46, apartado 4, esté operativa, se aplicarán el artículo 40, el artículo 41, apartados 2 y 3, y el artículo 43, apartado 3, y las notificaciones y otros intercambios en virtud de los artículos 42, 43 y 44 se efectuarán a través de dichos sistemas electrónicos.

6. No se exigirá para los vehículos usados destinados a la exportación:
 - a) la inscripción en los registros del declarante de conformidad con el artículo 182 del Reglamento (UE) n.º 952/2013;
 - b) la autoevaluación con arreglo al artículo 185 del Reglamento (UE) n.º 952/2013.

Artículo 40

Verificación automatizada de la información sobre el estado del vehículo

1. Antes de despachar un vehículo usado para la exportación, las autoridades aduaneras verificarán por vía electrónica y automática, a través de los sistemas electrónicos a que se refiere el artículo 46, apartado 4, si, sobre la base del NIV y de la información sobre el Estado miembro de última matriculación, el vehículo es apto para circular. Dicha obligación no se aplicará con respecto a los vehículos que hayan sido clasificados como vehículos de interés cultural especial de conformidad con el artículo 2, apartado 2, letra f), y el anexo II.
2. Cuando la información que se comunica o pone a disposición de las autoridades aduaneras no se corresponda con la información de los registros nacionales de vehículos y los sistemas electrónicos nacionales de inspección técnica de conformidad con el apartado 1, las autoridades aduaneras no despacharán dicho vehículo para la exportación e informarán de ello a la persona física o jurídica de que se trate a través de dichos sistemas.

Artículo 41

Gestión del riesgo y controles aduaneros

1. A efectos del cumplimiento de las disposiciones establecidas en el artículo 39, las autoridades aduaneras efectuarán controles de los vehículos usados destinados a la exportación de conformidad con las disposiciones sobre gestión de riesgos y controles aduaneros establecidas en el Reglamento (UE) n.º 952/2013. Sin perjuicio de lo establecido en el artículo 40 del presente Reglamento, dichos controles se basarán principalmente en el análisis de riesgos contemplado en el Reglamento (UE) n.º 952/2013.
2. Además de la gestión de riesgos a que se refiere el apartado 1 del presente artículo, una vez que esté operativa la interconexión a que se refiere el artículo 46, los sistemas electrónicos mencionados en el artículo 46, apartado 1, contendrán información sobre si un vehículo usado destinado a la exportación cumple las condiciones específicas relacionadas con la protección del medio ambiente o la seguridad vial, de conformidad con el apartado 3 del presente artículo, y las autoridades aduaneras la verificarán automáticamente de forma electrónica a través de la interconexión a que se refiere el artículo 46, apartado 4.
3. La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 51 a fin de completar el presente Reglamento mediante el establecimiento de las condiciones de cumplimiento a que se refiere el apartado 2 del presente artículo en relación con 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 deberán poder verificarse con respecto a la información disponible en los sistemas electrónicos a que se refiere el artículo 46, apartado 1.
4. La Comisión publicará y actualizará periódicamente en un portal en línea concreto las condiciones específicas que le hayan sido notificadas en relación con la protección del medio ambiente o la seguridad vial impuestas por terceros países a que se refiere el apartado 3.

*Artículo 42***Suspensión**

1. Cuando existan motivos razonables para creer que un vehículo usado destinado a la exportación podría incumplir los requisitos del presente capítulo, las autoridades aduaneras suspenderán inmediatamente el despacho para la exportación de dicho vehículo usado, notificarán la suspensión de forma inmediata a las autoridades competentes designadas en virtud del artículo 38 y transmitirán toda la información pertinente necesaria para que las autoridades competentes determinen si el vehículo usado cumple los requisitos del presente Reglamento y puede ser despachado para la exportación.

2. A efectos de determinar si un vehículo usado sujeto a suspensión a que se refiere el apartado 1 cumple lo dispuesto en el presente Reglamento, las autoridades competentes podrán solicitar información adicional a cualquier persona implicada en la exportación de dicho vehículo usado, en particular información sobre la venta o la transmisión 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 43***Despacho para la exportación**

1. Si el despacho para la exportación de un vehículo usado se suspende con arreglo al artículo 42, dicho vehículo usado será despachado para la exportación cuando se cumplan los demás requisitos y formalidades relativos a dicho despacho y se cumpla cualquiera de las condiciones siguientes:

- a) las autoridades competentes designadas en virtud del artículo 38 no han solicitado a las autoridades aduaneras su mantenimiento en un plazo de cuatro días hábiles a partir del inicio de la suspensión, o
- b) las autoridades competentes designadas en virtud del artículo 38 han informado a las autoridades aduaneras de su acuerdo respecto del despacho para la exportación con arreglo a lo dispuesto en el presente capítulo.

2. El despacho para la exportación no se considerará una prueba del cumplimiento del Derecho de la Unión y, en particular, del presente Reglamento o del Reglamento (UE) n.º 952/2013.

3. Las autoridades aduaneras notificarán automáticamente la salida del vehículo de la Unión a través de la interconexión a que se refiere el artículo 46, apartado 4, a la autoridad de matriculación de vehículos del Estado miembro de última matriculación. La autoridad de matriculación de vehículos consignará en su registro nacional de vehículos que el vehículo ha sido exportado a un tercer país.

*Artículo 44***Denegación del despacho para la exportación**

1. Cuando llegue a la conclusión de que un vehículo usado para el que se ha notificado la suspensión de conformidad con el artículo 42 no cumple lo dispuesto en el presente capítulo, la autoridad competente 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 45***Cooperación entre autoridades e intercambio de información**

1. Las autoridades competentes de los Estados miembros se prestarán asistencia mutua en la aplicación del presente capítulo mediante el intercambio bilateral de información, en particular con el fin de verificar la situación de un vehículo, incluida la verificación de su matriculación en el Estado miembro en el que estuviera matriculado previamente.
2. Cuando proceda, las autoridades competentes de los Estados miembros también cooperarán con las autoridades administrativas de terceros países. Dicha cooperación podrá incluir el intercambio de información pertinente, la realización de inspecciones conjuntas y otras formas de asistencia mutua que se consideren necesarias para garantizar el cumplimiento de las disposiciones legales y reglamentarias aplicables en materia de exportación de vehículos usados.
3. Las autoridades aduaneras y las autoridades competentes de los Estados miembros cooperarán de conformidad con el artículo 47, apartado 2, del Reglamento (UE) n.º 952/2013 e intercambiarán la información necesaria para el desempeño de sus funciones en virtud del presente Reglamento, también por medios electrónicos. Las autoridades aduaneras podrán comunicar, de conformidad con el artículo 12, apartado 1, y el artículo 16, apartado 1, del Reglamento (UE) n.º 952/2013, a la autoridad competente del Estado miembro en donde esté establecido el comerciante, la información confidencial obtenida por las autoridades aduaneras en el ejercicio de sus funciones o proporcionada a las autoridades aduaneras con carácter confidencial.
4. Cuando las autoridades competentes hayan recibido información de conformidad con los apartados 1, 2 y 3, 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 46***Sistemas electrónicos**

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

2. El sistema electrónico MOVE-HUB a que se refiere el apartado 1 ofrecerá al menos las funcionalidades siguientes:
 - 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 recogidos en el certificado de inspección técnica a que se refiere el anexo II de la Directiva 2014/45/UE de la fecha de la primera matriculación de un vehículo, así como del Estado miembro en el que un vehículo se haya matriculado por última vez, tal como se contempla en la Directiva 1999/37/CE, para determinar si un vehículo usado destinado a la exportación cumple los requisitos establecidos en el artículo 39, el artículo 40, apartado 1, y el artículo 41;
 - 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 40, apartado 1, y el artículo 41, apartado 2, así como apoyar las notificaciones a que se refieren los artículos 42, 43 y 44;
 - d) a efectos de la cooperación con terceros países con arreglo al artículo 45, 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 41, 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 la 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 del presente artículo con el sistema de intercambio de certificados de la ventanilla única aduanera de la Unión Europea establecido en el artículo 4 del Reglamento (UE) 2022/2399, de modo que puedan realizarse los controles automatizados a que se refieren el artículo 40 y el artículo 41, apartado 2, y las notificaciones a que se refieren los artículos 42, 43 y 44. Esta interconexión estará operativa en un plazo de cuatro años a partir de la fecha de adopción del acto de ejecución a que se refiere el apartado 5 del presente artículo.
5. La Comisión adoptará, a más tardar el 30 de septiembre de 2028, 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, incluidas las medidas técnicas necesarias para la interconexión de los sistemas electrónicos nacionales y las condiciones de conexión con 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. Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 52, apartado 2.

CAPÍTULO VII
CUMPLIMIENTO

Artículo 47

Inspecciones

1. A efectos de la aplicación del presente Reglamento, los Estados miembros adoptarán estrategias de inspección destinadas a detectar actividades ilegales en el ámbito de la recogida, tratamiento y exportación de vehículos al final de su vida útil y de sus piezas y componentes. Estas estrategias incluirán las inspecciones a que se refieren los apartados 2, 3 y 4.
2. A efectos de la aplicación del presente Reglamento, los Estados miembros inspeccionarán:
 - a) las instalaciones de tratamiento autorizadas;
 - b) los puntos de recogida;
 - c) otras instalaciones y operadores económicos que podrían estar implicados en la recogida, tratamiento y exportación de vehículos al final de su vida útil, o en la venta de piezas de recambio usadas y componentes usados.
3. El número total de operadores enumerados en el apartado 2 que serán objeto de inspección cada año natural se calculará en al menos el 10 % de los operadores enumerados en el apartado 2, letras a) y b).
4. Asimismo, los Estados miembros realizarán inspecciones periódicas basadas en el riesgo relativas a la exportación de vehículos usados con el fin de comprobar el cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 39.
5. Con el fin de distinguir entre vehículos usados y vehículos al final de su vida útil, las autoridades competentes de los Estados miembros podrán inspeccionar los traslados de vehículos usados sospechosos de ser vehículos al final de su vida útil para comprobar que se cumplen los requisitos establecidos en el artículo 36 y en el anexo I y hacer un seguimiento de dichos traslados como corresponda.
6. Cuando las autoridades competentes de un Estado miembro comprueben que el traslado previsto de un vehículo usado involucra a uno o varios vehículos al final de su vida útil, los costes de los análisis, inspecciones y almacenamiento adecuados de los vehículos que se sospeche que son vehículos al final de su vida útil podrán imputarse a las personas que organicen el traslado de dichos vehículos.

Artículo 48

Cooperación en materia de control del cumplimiento 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, la certificación de la destrucción de los vehículos, la exportación de los vehículos usados, así como la prevención del tratamiento y la exportación ilegales 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 y la exportación ilícitos de vehículos al final de su vida útil y de hacer frente al problema de los vehículos desaparecidos. 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 46. 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 periódicamente información, experiencias y conocimientos sobre las actividades ilegales relacionadas con los vehículos al final de su vida útil, las medidas de ejecución y las acciones conjuntas dentro de las estructuras establecidas, como las redes de aplicación de la ley, las agencias y el comité establecido de conformidad con el artículo 52 del presente Reglamento.

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 los miembros de su personal permanente que son responsables de la cooperación a que se refiere el apartado 2 del presente artículo y el artículo 45.

Artículo 49

Sanciones

A más tardar el 1 de septiembre de 2029, los Estados miembros establecerán el régimen de sanciones aplicable a las infracciones del artículo 15, apartado 1, del artículo 16, del artículo 18, apartado 1, del artículo 22, apartados 1 y 2, de los artículos 23 y 24, del artículo 25, apartados 1 y 2, de los artículos 26 a 31, y de los artículos 33, 34, 36, 37 y 39 del presente Reglamento, y adoptarán todas las medidas necesarias para garantizar su ejecución. Tales 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 toda modificación posterior.

Artículo 50

Presentación de informes a la Comisión

1. A partir del 1 de septiembre de 2029, 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, las organizaciones competentes en materia de responsabilidad del productor y los operadores de gestión de residuos:

- a) el número de vehículos matriculados en el Estado miembro;
- b) el número de vehículos comercializados 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 y el peso de los vehículos al final de su vida útil importados o trasladados para su tratamiento posterior desde un tercer país;
- g) el número de vehículos usados despachados para su exportación y el número de vehículos usados importados;
- h) el número de certificados de destrucción expedidos;

- i) el peso total —y, cuando proceda, la cantidad— de las piezas, componentes y materiales retirados de los vehículos al final de su vida útil a efectos de:
 - i) reutilización,
 - ii) remanufacturación o reacondicionamiento,
 - iii) reciclado,
 - iv) valorización, incluida la valorización energética,
 - v) eliminación;
- j) la cantidad y el peso de los vehículos al final de su vida útil tratados de manera diferente a la indicada en la letra d);
- k) la cantidad y el peso de los vehículos al final de su vida útil utilizados para el relleno;
- l) los porcentajes de los objetivos establecidos en el artículo 33 alcanzados por todos los operadores de gestión de residuos activos en el Estado miembro;
- m) el uso de la exención prevista en el artículo 29, apartado 2, y la manera en que ha sido objeto de seguimiento por el Estado miembro declarante;
- n) datos sobre las organizaciones competentes en materia de responsabilidad del productor, incluidos los nombres de las personas jurídicas a las que representan;
- o) datos sobre la aplicación del artículo 21;
- p) la cantidad de piezas y componentes que contienen cantidades significativas de materias primas fundamentales retiradas de vehículos al final de su vida útil y la cantidad de materias primas fundamentales recuperadas de tales piezas y componentes.

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

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

2. Los datos comunicados por los Estados miembros de conformidad con el apartado 1 irán acompañados de un informe de control de calidad. Dicha información se presentará en el formato determinado por la Comisión con arreglo a lo dispuesto en el apartado 5.

3. Cada cinco años, los Estados miembros elaborarán un informe en el que se resuman:

- a) los incentivos introducidos para fomentar la reutilización, la remanufacturación y el reacondicionamiento de piezas y componentes de conformidad con el artículo 32, así como su impacto estimado;
- b) la aplicación de las penalizaciones y otras sanciones previstas en su Derecho nacional por infracciones del presente Reglamento adoptadas de conformidad con el artículo 49, incluida una lista de los tipos de infracciones notificadas y los tipos de medidas adoptadas;

- c) los resultados de las inspecciones realizadas de conformidad con el artículo 47;
- d) el modo de aplicación de las definiciones de «vehículo al final de su vida útil» y de «vehículo usado», incluidas las dificultades prácticas encontradas en este contexto.

Los Estados miembros presentarán el informe a la Comisión en un plazo de seis meses a partir del final del período de cinco años abarcado por el informe. El primer informe se entregará a la Comisión a más tardar el 1 de septiembre de 2032.

La Comisión revisará los informes presentados por los Estados miembros y elaborará y publicará informes sobre la información recibida con el fin de servir de apoyo para la evaluación de la aplicación del presente Reglamento en los Estados miembros y 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 comunicada 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 i), j), k) y p),
 - 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 para el cálculo y la verificación de la consecución de los objetivos de reutilización, reciclado y valorización a que se refiere el artículo 33, incluido el supuesto de fragmentación combinada de vehículos al final de su vida útil con otros residuos a que se refieren el artículo 27 y el anexo VIII, parte G, punto 3;
- b) el formato de la comunicación a la Comisión a que se refiere el apartado 1, así como el formato del informe de control de calidad.

Dichos actos de ejecución se adoptarán a más tardar el 31 de marzo de 2029 de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 52, apartado 2.

6. Los productores, las organizaciones competentes en materia de responsabilidad del productor, los operadores de gestión de residuos y otros operadores económicos pertinentes proporcionarán 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 VIII
PODERES DELEGADOS Y PROCEDIMIENTO DE COMITÉ

Artículo 51
Ejercicio de la delegación

1. Se otorgan a la Comisión los poderes para adoptar actos delegados en las condiciones establecidas en el presente artículo.
2. Los poderes para adoptar actos delegados mencionados en el artículo 5, apartados 3 y 6, el artículo 6, apartados 6 a 9, el artículo 7, apartado 3, el artículo 11, apartado 4, el artículo 12, apartado 2, el artículo 21, apartado 2, el artículo 22, apartado 6, el artículo 26, apartado 3, el artículo 37, apartado 3, y el artículo 41, apartado 3, se otorgan a la Comisión por un período de cinco años a partir del 13 de agosto de 2026. 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 mencionada en el artículo 5, apartados 3 y 6, el artículo 6, apartados 6 a 9, el artículo 7, apartado 3, el artículo 11, apartado 4, el artículo 12, apartado 2, el artículo 21, apartado 2, el artículo 22, apartado 6, el artículo 26, apartado 3, el artículo 37, apartado 3, y el artículo 41, apartado 3, podrá ser revocada en cualquier momento por el Parlamento Europeo o por el Consejo. La decisión de revocación pondrá término a la delegación de los poderes que en ella se especifiquen. La decisión surtirá efecto el día siguiente al de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea* o en una fecha posterior indicada en ella. No afectará a la validez de los actos delegados que ya estén en vigor.
4. Antes de la adopción de un acto delegado, la Comisión consultará a los expertos designados por cada Estado miembro de conformidad con los principios establecidos en el Acuerdo interinstitucional de 13 de abril de 2016 sobre la mejora de la legislación.
5. Tan pronto como la Comisión adopte un acto delegado lo notificará simultáneamente al Parlamento Europeo y al Consejo.
6. Los actos delegados adoptados en virtud del artículo 5, apartados 3 y 6, el artículo 6, apartados 6 a 9, el artículo 7, apartado 3, el artículo 11, apartado 4, el artículo 12, apartado 2, el artículo 21, apartado 2, el artículo 22, apartado 6, el artículo 26, apartado 3, el artículo 37, apartado 3, y el artículo 41, apartado 3, entrarán en vigor únicamente si, en un plazo de dos meses a partir de 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 52
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 IX
MODIFICACIONES

Artículo 53

Modificación del Reglamento (UE) 2023/1542

El anexo I del Reglamento (UE) 2023/1542 se modifica con arreglo a lo dispuesto en el anexo XII del presente Reglamento.

Artículo 54

Modificación del Reglamento (UE) 2019/1020

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

Artículo 55

Modificación de los Reglamentos (UE) 2018/858 y (UE) n.º 168/2013

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

CAPÍTULO X
DISPOSICIONES FINALES

Artículo 56

Revisión

1. A más tardar el 31 de diciembre de 2035, la Comisión examinará la aplicación del presente Reglamento y sus efectos en el medio ambiente, la salud humana y el funcionamiento del mercado único, elaborará un informe al respecto y lo presentará al Parlamento Europeo y al Consejo. Cuando proceda, el informe irá acompañado de una propuesta legislativa para modificar las disposiciones pertinentes del presente Reglamento.
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 lo siguiente:
 - 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 la categoría L tal como se recoge en el artículo 4, apartado 2, del Reglamento (UE) n.º 168/2013, y a los vehículos de las categorías M₂, M₃, N₂, N₃ y O tal como se recogen en el artículo 4, apartado 1, del Reglamento (UE) 2018/858;
 - b) la necesidad de ampliar el ámbito de aplicación de las disposiciones aplicables a los vehículos con homologación de tipo multifásica y a las autocaravanas y de incluir las caravanas en el ámbito de aplicación del presente Reglamento;
 - c) la necesidad de ampliar el ámbito de aplicación del presente Reglamento, en particular de las disposiciones del capítulo VI, a los vehículos de la categoría L tal como se recoge en el artículo 4, apartado 2, del Reglamento (UE) n.º 168/2013;
 - d) 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;

- e) 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 33 y la necesidad de revisarlos;
- f) la necesidad de ampliar el ámbito de aplicación del presente Reglamento en lo que respecta a los niveles del objetivo de reciclado establecidos en el artículo 33 a las categorías de vehículos a las que no se aplica el artículo 33 en virtud del presente Reglamento;
- g) las infracciones y la eficacia, proporcionalidad y disuasión de las sanciones establecidas en el artículo 49;
- h) la necesidad de modificar el artículo 5;
- i) la medida en que se ha resuelto el problema de los vehículos desaparecidos, incluidas estimaciones sobre el número de vehículos desaparecidos y el impacto de las medidas relativas a la exportación de vehículos usados, así como la necesidad de incluir medidas adicionales que aborden la cuestión de la trazabilidad de los vehículos;
- j) los requisitos relativos al contenido de plástico reciclado, incluidos los objetivos y las obligaciones para las instalaciones de reciclado situadas en la Unión y fuera de ella establecidos en el artículo 6, apartados 1 a 4, del presente Reglamento, así como la necesidad de revisión sobre esa base, incluida una evaluación de la evolución de la situación en lo que respecta al acero y al aluminio en relación con el artículo 6, apartados 7 y 8, del presente Reglamento, así como en el marco de otra legislación pertinente de la Unión, como el Reglamento (UE) 2025/40 o el Reglamento (UE) 2024/1781, para garantizar la coherencia y la armonización;
- k) el mecanismo de imputación de costes establecido en el artículo 22 respecto de los vehículos que pasan a ser vehículos al final de su vida útil en otro Estado miembro y la necesidad de su revisión;
- l) disposiciones sobre los procesos que puedan afectar al reciclado de alta calidad de los vehículos al final de su vida útil;
- m) el impacto en las exportaciones de vehículos usados de las diferencias en los criterios nacionales de inspección técnica;
- n) la eficacia, interoperabilidad y fiabilidad de los sistemas nacionales de matriculación de vehículos y su intercambio transfronterizo de información a la hora de garantizar la exactitud de la identificación, el estado y la trazabilidad de los vehículos a lo largo de su ciclo de vida, prestando especial atención a:
 - i) el impacto de la baja temporal en la exactitud, accesibilidad y trazabilidad de los registros de vehículos, incluido su papel en la identificación de vehículos desaparecidos,
 - ii) la necesidad de requisitos mínimos para dar de baja vehículos en cualquier lugar de la Unión —como el establecimiento de una duración máxima y unas condiciones de renovación estrictas— a fin de reforzar la trazabilidad de los vehículos y evitar su tratamiento ilegal.

3. A más tardar el 31 de diciembre de 2033, la Comisión revisará el estado del desarrollo tecnológico, el rendimiento medioambiental y económico y la disponibilidad de contenido de plástico de origen biológico y de elastómeros derivados del reprocesamiento de neumáticos en vehículos nuevos, teniendo en cuenta los criterios de sostenibilidad establecidos en el artículo 29 de la Directiva (UE) 2018/2001 y cualquier criterio de sostenibilidad que se establezca para los neumáticos en virtud del Reglamento (UE) 2024/1781.

4. Cuando proceda, y sobre la base de la revisión a que se refiere el apartado 3, la Comisión podrá presentar una propuesta legislativa con el fin de:

- a) establecer requisitos de sostenibilidad para las materias primas de origen biológico en el plástico utilizado en los vehículos;
- b) establecer objetivos para aumentar el uso de materias primas de origen biológico en el plástico utilizado en los vehículos;
- c) establecer objetivos para incluir el uso de elastómeros derivados del reprocesamiento de neumáticos de vehículos;
- d) evaluar en qué medida los objetivos a que se refiere la letra b) pueden combinarse con los objetivos establecidos en el artículo 6, apartado 1, o añadirse a ellos;
- e) evaluar en qué medida los objetivos a que se refiere la letra c) pueden combinarse con los objetivos establecidos en el artículo 6, apartado 1;
- f) modificar, cuando proceda, la definición de plástico de origen biológico establecida en el artículo 3, apartado 1, punto 53, del Reglamento (UE) 2025/40, la definición de plástico del artículo 3, apartado 1, punto 9, del presente Reglamento y el ámbito de los objetivos relativos al plástico reciclado, especificado en el artículo 6, apartado 1, del presente Reglamento;
- g) modificar, cuando proceda, la metodología de cálculo y verificación a que se refiere el artículo 6, apartado 2, y los requisitos aplicables a las instalaciones de tratamiento de elastómeros procedentes de neumáticos situadas en la Unión y en terceros países.

5. Cuando proceda para garantizar la trazabilidad efectiva y uniforme de los vehículos al final de su vida útil, y sobre la base de la revisión a que se refiere el apartado 2, letra n), la Comisión podrá presentar una propuesta legislativa sobre las normas para dar de baja vehículos en cualquier lugar de la Unión.

6. A más tardar el 14 de agosto de 2031, la Comisión efectuará una evaluación para analizar, sobre la base de las declaraciones realizadas de conformidad con el artículo 10, si los fabricantes están en vías de cumplir los objetivos relativos al plástico reciclado establecidos en el artículo 6, apartado 1. En la evaluación se analizará, en particular:

- a) la disponibilidad de tecnologías de reciclado de plásticos adecuadas;
- b) la disponibilidad suficiente de plástico reciclado;
- c) el nivel de calidad del plástico reciclado en comparación con el nivel de seguridad requerido, y
- d) las dificultades técnicas y económicas para alcanzar los objetivos relativos al plástico reciclado.

Sobre la base de esa evaluación, la Comisión podrá, cuando proceda, presentar una propuesta legislativa al Parlamento Europeo y al Consejo para modificar los objetivos fijados en el artículo 6, apartado 1, con el fin de permitir excepciones respecto al ámbito de aplicación, al calendario o al nivel de los porcentajes mínimos establecidos en dicho artículo.

Artículo 57

Derogación y disposiciones transitorias

1. Queda derogada la Directiva 2000/53/CE con efectos a partir del 1 de septiembre de 2028.

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

- a) el artículo 4, apartado 2, y el anexo II hasta el 31 de agosto de 2032; no obstante, los puntos 5.a), 5.b).i), 5.b).ii), y 16 del anexo II de la Directiva 2000/53/CE dejarán de ser aplicables a partir del 13 de agosto de 2026;
- b) el artículo 5, apartado 4, párrafo segundo, el artículo 6, apartado 3, párrafo segundo, el artículo 7, apartado 1, y el artículo 8, apartados 3 y 4, hasta el 31 de agosto de 2029;

- c) el artículo 6, apartado 3, párrafo primero, y el anexo I, hasta el 31 de agosto de 2029;
 - d) el artículo 7, apartado 2, letra b), hasta el 31 de diciembre de 2030;
 - e) el artículo 9, apartado 1 *bis*, párrafos primero y tercero, y el artículo 9, apartados 1 *ter* y 1 *quinqüies*, hasta el 31 de agosto de 2029;
 - f) el artículo 9, apartado 1 *bis*, párrafo segundo, hasta el 31 de agosto de 2031.
2. Queda derogada la Directiva 2005/64/CE con efectos a partir del 31 de agosto de 2032.

No obstante, su artículo 6, apartado 3, queda derogado con efectos a partir del 31 de agosto de 2029.

3. Las referencias a las Directivas derogadas se entenderán hechas al presente Reglamento y se leerán con arreglo a la tabla de correspondencias que figura en el anexo XV.
4. Como excepción a lo dispuesto en el artículo 8, apartado 2, del presente Reglamento, hasta el 14 de agosto de 2032, cuando dicho artículo remita al artículo 4 del presente Reglamento se interpretará como remisión al artículo 5 de la Directiva 2005/64/CE.

Como excepción a lo dispuesto en el artículo 8, apartado 2, del presente Reglamento, hasta el 14 de agosto de 2032, cuando dicho artículo remita al artículo 5 del presente Reglamento se interpretará como remisión al artículo 6, apartado 2, de la Directiva 2005/64/CE.

Artículo 58

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

1. El artículo 14 únicamente se aplicará al y en el Reino Unido en lo que respecta a Irlanda del Norte en lo relativo a los artículos 30 y 31, y al artículo 35, apartado 1.
2. Los artículos 15 a 29, los artículos 32, 33 y 34 y el artículo 35, apartado 2, no se aplicarán al ni en el Reino Unido en lo que respecta a Irlanda del Norte.
3. El artículo 47, apartado 2, letra a), y el artículo 47, apartado 3, no se aplicarán al ni en el Reino Unido en lo que respecta a Irlanda del Norte.
4. El artículo 48, apartados 1 y 2, no se aplicará en lo relativo a la prevención del tratamiento ilegal de vehículos al final de su vida útil al ni en el Reino Unido en lo que respecta a Irlanda del Norte.
5. El artículo 48, apartado 2, no se aplicará en lo relativo al intercambio de información pertinente sobre las instalaciones de tratamiento autorizadas al ni en el Reino Unido en lo que respecta a Irlanda del Norte.
6. El artículo 49 no se aplicará al ni en el Reino Unido en lo que respecta a Irlanda del Norte en lo relativo al artículo 15, apartado 1, al artículo 16, al artículo 19, apartado 1, al artículo 22, apartados 1 y 2, al artículo 23, al artículo 24, al artículo 25, apartados 1 y 2, a los artículos 27 a 29, al artículo 33 ni al artículo 34.
7. El artículo 50, apartado 1, letras c), d) y h), el artículo 50, apartado 1, letra i), incisos iii), iv) y v), el artículo 50, apartado 1, letras j) a o), y el artículo 50, apartado 3, letra a), no se aplicarán al ni en el Reino Unido en lo que respecta a Irlanda del Norte.

*Artículo 59***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 1 de septiembre de 2028.

No obstante, el artículo 4, apartado 3, el artículo 5, apartados 2 a 9, el artículo 6, apartados 4 a 9 y apartado 11, el artículo 7, apartados 3 y 4, el artículo 9, apartado 7, el artículo 11, apartado 4, el artículo 12, apartado 2, el artículo 13, apartado 6, el artículo 14, apartado 4, el artículo 15, apartado 6, el artículo 21, apartado 2, el artículo 22, apartado 6, el artículo 26, apartado 3, el artículo 37, apartado 3, el artículo 41, apartado 3, el artículo 46, apartado 5, y el artículo 50, apartado 5, serán aplicables a partir del 14 de septiembre de 2026, el artículo 53 será aplicable a partir del 13 de agosto de 2026 y el artículo 55 será aplicable a partir del 1 de septiembre de 2032.

El presente Reglamento será obligatorio en todos sus elementos y directamente aplicable en los Estados miembros.

Hecho en Estrasburgo, el 8 de julio de 2026.

Por el Parlamento Europeo

La Presidenta

R. METSOLA

Por el Consejo

El Presidente

T. BYRNE

ANEXO I

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

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

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

Si no se cumple ninguno de los criterios de la parte A, se evaluará el vehículo de conformidad con los criterios que figuran en la parte B. Si se cumple uno o más de los criterios de la parte B, una evaluación técnica determinará qué reparaciones se necesitan para obtener un certificado de inspección técnica de conformidad con la Directiva 2014/45/UE en el Estado miembro en que el vehículo estaba matriculado antes de la reparación. Sobre la base de dicha evaluación técnica, el propietario del vehículo decidirá si desea o no deshacerse del vehículo.

Si, en un plazo de cinco años a partir de dicha evaluación técnica, el propietario del vehículo no obtiene un certificado de inspección técnica de conformidad con la Directiva 2014/45/UE, el vehículo se considerará un vehículo al final de su vida útil. Durante ese período de cinco años, la citada evaluación técnica constituirá documentación justificativa de que el vehículo no es un vehículo al final de su vida útil.

La evaluación a que se refiere el presente anexo será realizada por un perito independiente del sector del automóvil. Los Estados miembros podrán establecer una lista exhaustiva de peritos independientes del sector del automóvil para efectuar estas evaluaciones.

A petición del propietario del vehículo, las autoridades competentes del Estado miembro de matriculación del vehículo, o uno de sus organismos responsables de la autorización designados, podrán eximir a un vehículo que se considere vehículo al final de su vida útil de conformidad con el presente Anexo de ser considerado como tal cuando el vehículo en cuestión sea objeto de reparación.

PARTE A

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

Un vehículo es un vehículo al final de su vida útil cuando cumple uno o varios de los criterios siguientes:

- a) se ha cortado en trozos o se ha desmontado para reutilizar sus piezas;
- b) se ha quemado hasta el punto de que se han destruido completamente el compartimento del motor o el habitáculo;
- c) se ha sumergido en agua hasta un nivel superior al del salpicadero;
- d) uno o varios de los siguientes componentes del vehículo no pueden, técnicamente, ni repararse ni sustituirse:
 - i) componentes de acoplamiento con el suelo (como neumáticos y ruedas), suspensión, dirección, frenado y sus elementos de control,
 - ii) fijaciones y juntas de los asientos,
 - iii) airbags, pretensores, cinturones de seguridad y sus componentes de funcionamiento periféricos,
 - iv) el casco y el bastidor, o la carrocería, del vehículo;

- e) sus componentes estructurales y de seguridad presentan defectos técnicos irreversibles que impiden su sustitución;
- f) se ha entregado para su tratamiento a un punto de recogida o a una instalación de tratamiento autorizada;
- g) ha sido declarado siniestro total técnico por una compañía de seguros sobre la base de una evaluación técnica realizada por un perito independiente del sector del automóvil.

PARTE B

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

Si no se cumple ninguno de los criterios de la parte A, el vehículo se evaluará según los criterios siguientes:

- a) está abandonado o faltan los medios que permitan identificarlo, en particular el NIV;
- b) no está adecuadamente protegido contra daños durante el almacenamiento, el transporte, la carga y la descarga;
- c) los costes necesarios para repararlo hasta un estado técnico suficiente para obtener un certificado de inspección técnica junto con el valor actual del vehículo superan su valor de mercado estimado tras la reparación;
- d) se ha sumergido en agua hasta un nivel inferior al salpicadero con daños al motor o al sistema eléctrico;
- e) ha tenido una fuga de combustible o de vapores de combustible que supone un riesgo de incendio y explosión;
- f) se ha filtrado gas de su sistema de gas licuado generando un riesgo de incendio y explosión;
- g) se han vertido sus líquidos de funcionamiento (combustible, líquido de frenos, líquido anticongelante, solución de electrolito del ácido de batería, líquido de refrigeración) generando un riesgo de contaminación del agua;
- h) ha sido desmontado, o
- i) tiene uno o más puntos de entrada soldados o cerrados mediante espuma aislante.

ANEXO II

CRITERIOS PARA LA CLASIFICACIÓN COMO VEHÍCULO DE INTERÉS CULTURAL ESPECIAL

1. Las autoridades competentes del Estado miembro de matriculación del vehículo, o uno de sus organismos responsables de la autorización designados, podrán reconocer que un vehículo tiene un interés cultural especial cuando cumpla todos los criterios siguientes:
 - a) su valor o carácter histórico o cultural único ha sido documentado por el propietario del vehículo o por las autoridades competentes del Estado miembro de matriculación o bien se trata de un vehículo exclusivo modificado o fabricado a medida que ha sido homologado individualmente de conformidad con el Reglamento (UE) 2018/858 o el Derecho nacional;
 - b) se sabe quién es el propietario del vehículo y es posible identificarlo;
 - c) las piezas del vehículo pueden identificarse mediante un número de serie u otra identificación proporcionada por el fabricante o asignada por la autoridad competente;
 - d) el vehículo puede identificarse mediante el NIV, el número de serie u otra identificación proporcionada por el fabricante o asignada por una autoridad competente.

A petición del propietario del vehículo, las autoridades competentes del Estado miembro de matriculación expedirán un certificado por el que se reconozca que un vehículo tiene un interés cultural especial cuando se cumplan los criterios establecidos en el párrafo primero del presente punto.

A petición del propietario del vehículo, las autoridades competentes del Estado miembro de matriculación revocarán el certificado a que se refiere el párrafo segundo del presente punto.
2. El propietario del vehículo de interés cultural especial velará por que:
 - a) el vehículo se almacene, transporte o utilice de manera respetuosa con el medio ambiente, de conformidad con el Derecho de la Unión o nacional;
 - b) el certificado que se menciona en el punto 1, párrafo segundo, se aporte o se ponga a disposición de las autoridades a instancia de estas.
3. La conformidad del vehículo con los criterios de los puntos 1 y 2 se verificará al menos cada cinco años o en caso de alteraciones en la propiedad.

ANEXO III

CÁLCULO DE LOS COEFICIENTES DE REUTILIZACIÓN, RECICLADO Y VALORIZACIÓN

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

PARTE A

1. Se especificarán los materiales presentes en el vehículo y sus respectivos porcentajes y ubicaciones, junto con toda la información pertinente necesaria para calcular correctamente los coeficientes de reciclado y valorización.
2. Las masas se expresarán en kg con un decimal. Los coeficientes se calcularán como porcentajes con un decimal y a continuación se redondearán del modo siguiente:
 - a) si el decimal que aparece después de la coma está comprendido entre 0 y 4, el total se redondeará hacia abajo;
 - b) si el decimal que aparece después de la coma está comprendido entre 5 y 9, el total se redondeará hacia arriba.
3. Para la selección de los vehículos de referencia, deberán tenerse en cuenta los criterios siguientes:
 - a) el tipo de carrocería;
 - b) los niveles de acabado disponibles;
 - c) las opciones de equipamiento disponibles que se puedan instalar bajo la responsabilidad del fabricante.
4. En caso de que ni la autoridad de homologación ni el fabricante consigan identificar la versión más problemática de un determinado tipo de vehículo en términos de su aptitud para la reutilización, el reciclado y la valorización, se seleccionará un vehículo de referencia:
 - a) dentro de cada «tipo de carrocería», con arreglo a la definición que figura en el anexo I, parte C, punto 2, del Reglamento (UE) 2018/858, en el caso de los vehículos de la categoría M₁;
 - b) dentro de cada «tipo de carrocería», es decir, furgoneta, bastidor con cabina, camioneta, etc., en el caso de los vehículos de la categoría N₁.
5. Para el control de los materiales y las masas de los componentes, el fabricante deberá proporcionar los vehículos y los componentes que la autoridad de homologación considere necesarios.

PARTE B

1. Para que puedan considerarse reutilizables, los componentes o piezas deberán poder extraerse de manera fácil y no destructiva.
2. La masa total de las piezas, los componentes y los materiales reutilizables se considerará reutilizable, reciclable y valorizable en un 100 %.

3. Las piezas, componentes y materiales enumerados en el anexo VIII, parte B, puntos 1, 2 y 3, se considerarán reutilizables en un 0 % y reciclables y valorizables en un 100 %. Las piezas y componentes enumerados en el anexo VIII, parte E, se considerarán reutilizables en un 0 % y reciclables y valorizables en un 100 %. La metodología garantizará que, en caso de una modificación del anexo VIII conlleve la ampliación de la lista de piezas y componentes enumerados en la parte E de dicho anexo, las piezas y los componentes añadidos se consideren reutilizables en un 0 % y reciclables y valorizables en un 100 %.
 4. El cálculo de los coeficientes de reutilización, reciclabilidad y valorización deberá ser coherente con la estrategia de circularidad y reflejar los avances tecnológicos en las tecnologías de tratamiento al final de su vida útil.
-

ANEXO IV

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

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

Las piezas de recambio introducidas en el mercado después del 1 de julio de 2003 y que se utilicen en vehículos introducidos en el mercado antes del 1 de julio de 2003, con excepción de los contrapesos de equilibrado de ruedas, las escobillas de carbón para motores eléctricos y los forros de freno, quedan exentas de lo establecido en el artículo 5, apartado 4.

Materiales, piezas y componentes homogéneos	Alcance y fecha de vencimiento de la exención	Obligación de etiquetarlos o identificarlos de conformidad con el artículo 5, apartado 6, letra d)
---	---	--

Plomo como elemento de aleación

1.a) Acero para fines de mecanizado y componentes de acero galvanizado en caliente por procedimiento discontinuo que contengan hasta un 0,35 % de su peso en plomo		
1.b) Chapa de acero galvanizada en continuo que contenga hasta un 0,35 % de su peso en plomo	Vehículos homologados antes del 1 de enero de 2016 y piezas de recambio para dichos vehículos	
2.a) Aluminio para fines de mecanizado con un contenido en plomo de hasta el 2 % en peso	Piezas de recambio para vehículos introducidos en el mercado antes del 1 de julio de 2005	
2.b) Aluminio con un contenido en plomo de hasta el 1,5 % en peso	Piezas de recambio para vehículos introducidos en el mercado antes del 1 de julio de 2008	
2.c.i) Aleaciones de aluminio para fines de mecanizado con un contenido en plomo de hasta el 0,4 % en peso	Vehículos homologados antes del 1 de enero de 2028 y piezas de recambio para dichos vehículos	
2.c.ii) Aleaciones de aluminio no incluidas en el punto 2.c.i) con un contenido en plomo de hasta el 0,4 % en peso ⁽²⁾	Vehículos homologados antes del 1 de enero de 2027 y piezas de recambio para dichos vehículos	
2.c.iii) Aleaciones de fundición de aluminio que contengan hasta un 0,3 % de su peso en plomo, siempre que el plomo proceda del reciclado de chatarra de aluminio que contiene plomo	Vehículos homologados después del 31 de diciembre de 2026 y piezas de recambio para dichos vehículos ⁽¹⁾	

Materiales, piezas y componentes homogéneos	Alcance y fecha de vencimiento de la exención	Obligación de etiquetarlos o identificarlos de conformidad con el artículo 5, apartado 6, letra d)
3. Aleaciones de cobre que contengan hasta un 4 % de su peso en plomo	(¹)	
4.a) Conchas de cojinetes y casquillos	Piezas de recambio para vehículos introducidos en el mercado antes del 1 de julio de 2008	
4.b) Conchas de cojinetes y casquillos para motores, transmisiones y compresores de aire acondicionado	Piezas de recambio para vehículos introducidos en el mercado antes del 1 de julio de 2011	

Plomo y compuestos de plomo en los componentes

5. Suprimido		
6. Amortiguadores de vibraciones	Vehículos homologados antes del 1 de enero de 2016 y piezas de recambio para dichos vehículos	X
7.a) Agentes de vulcanización y estabilizadores para elastómeros en tubos de freno, tubos de combustible, tubos de ventilación, piezas de elastómero/metal para aplicaciones de chasis, y bastidores de motor	Piezas de recambio para vehículos introducidos en el mercado antes del 1 de julio de 2005	
7.b) Agentes de vulcanización y estabilizadores para elastómeros en tubos de freno, tubos de combustible, tubos de ventilación, piezas de elastómero/metal para aplicaciones de chasis, y bastidores de motor que contengan hasta el 0,5 % de su peso en plomo	Piezas de recambio para vehículos introducidos en el mercado antes del 1 de julio de 2006	
7.c) Aglutinantes para elastómeros en aplicaciones del sistema de propulsión que contengan hasta un 0,5 % de su peso en plomo	Piezas de recambio para vehículos introducidos en el mercado antes del 1 de julio de 2009	

Plomo en soldaduras o revestimientos de aplicaciones eléctricas y electrónicas especificado en los puntos siguientes

8.a) Plomo en soldaduras para fijar componentes eléctricos y electrónicos a paneles de circuitos electrónicos y plomo en acabados sobre terminaciones de componentes distintos de los condensadores electrolíticos de aluminio, sobre clavijas de componentes y sobre paneles de circuitos electrónicos	Vehículos homologados antes del 1 de enero de 2016 y piezas de recambio para dichos vehículos	X (³)
8.b) Plomo en soldaduras en aplicaciones eléctricas distintas de soldaduras sobre paneles de circuitos electrónicos o sobre vidrio	Vehículos homologados antes del 1 de enero de 2011 y piezas de recambio para dichos vehículos	X (³)

Materiales, piezas y componentes homogéneos	Alcance y fecha de vencimiento de la exención	Obligación de etiquetarlos o identificarlos de conformidad con el artículo 5, apartado 6, letra d)
8.c) Plomo en acabados de los terminales de condensadores electrolíticos de aluminio	Vehículos homologados antes del 1 de enero de 2013 y piezas de recambio para dichos vehículos	X ⁽³⁾
8.d) Plomo utilizado en soldaduras sobre vidrio en sensores de flujo de masa de aire	Vehículos homologados antes del 1 de enero de 2015 y piezas de recambio de dichos vehículos	X ⁽³⁾
8.e) Plomo en pastas de soldadura de alta temperatura de fusión (es decir, aleaciones de plomo que contengan en peso un 85 % de plomo o más)	⁽¹⁾	X ⁽³⁾
8.f.i) Plomo en sistemas de conectores de clavijas elásticas (<i>compliant pin connector</i>)	Vehículos homologados antes del 1 de enero de 2017 y piezas de recambio para dichos vehículos	X ⁽³⁾
8.f.ii) Plomo en sistemas de conectores de clavijas elásticas (<i>compliant pin connector</i>), con excepción de la zona de unión de los conectores del cableado de vehículos	Vehículos homologados antes del 1 de enero de 2024 y piezas de recambio para dichos vehículos	X ⁽³⁾
8.g.i) Plomo en pastas de soldadura diseñadas para crear una conexión eléctrica viable entre la pastilla semiconductora y el portador en paquetes de circuito integrado del tipo <i>flip-chip</i>	Vehículos homologados antes del 1 de octubre de 2022 y piezas de recambio para dichos vehículos	X ⁽³⁾
8.g.ii) Plomo en soldaduras diseñadas para crear una conexión eléctrica viable entre la pastilla semiconductora y el portador en paquetes de circuito integrado del tipo <i>flip-chip</i> , siempre que la conexión eléctrica consista en alguno de elementos siguientes: 1) un nodo tecnológico semiconductor de 90 nm o más; 2) una pastilla única de 300 mm ² o mayor en cualquier nodo tecnológico semiconductor; 3) paquetes de pastillas apiladas con pastillas de 300 mm ² o mayores, o interponedores de silicio de 300 mm ² o mayores.	(1) Vehículos homologados antes del 1 de enero de 2030 y piezas de recambio para dichos vehículos	X ⁽³⁾
8.h) Plomo en soldaduras para fijar placas difusoras al disipador de calor en conjuntos de semiconductores de potencia con un chip de 1 cm ² de superficie de proyección mínima y con una densidad de corriente nominal de al menos 1 A/mm ² de superficie del chip de silicio	Vehículos homologados antes del 1 de enero de 2016 y piezas de recambio para dichos vehículos	X ⁽³⁾

Materiales, piezas y componentes homogéneos	Alcance y fecha de vencimiento de la exención	Obligación de etiquetarlos o identificarlos de conformidad con el artículo 5, apartado 6, letra d)
8.i) Plomo en soldaduras en aplicaciones eléctricas en acristalamiento de vidrio, excepto en el caso de soldaduras en vidrio laminado	Vehículos homologados antes del 1 de enero de 2016 y piezas de recambio para dichos vehículos	X ⁽³⁾
8.j) Plomo en soldaduras para acristalamiento de vidrio laminado	Vehículos homologados antes del 1 de enero de 2020 y piezas de recambio para dichos vehículos	X ⁽³⁾
8.k) Soldaduras de aplicaciones de calefacción con una corriente de calefacción de 0,5 A o más por cada conexión soldada a un acristalamiento de vidrio laminado con un grosor de pared no superior a 2,1 mm. Esta exención no se aplica a las soldaduras en contactos insertados en el polímero intermedio.	Vehículos homologados antes del 1 de enero de 2024 y piezas de recambio para dichos vehículos	X ⁽³⁾
9. Asientos de válvula	Piezas de recambio para tipos de motor desarrollados antes del 1 de julio de 2003	
10.a) Componentes eléctricos y electrónicos que contengan plomo en vidrio o cerámica, en compuestos con matriz de vidrio o cerámica, en materiales vitrocerámicos o en compuestos con matriz vitrocerámica. Esta exención no se aplica al uso de plomo en: i) vidrio de bombillas y esmalte de bujías de encendido, ii) materiales cerámicos dieléctricos de los componentes indicados en los puntos 10.b), 10.c) y 10.d).		X ⁽⁴⁾ (componentes que no sean los piezoeléctricos incluidos en el motor)
10.b) Plomo en materiales cerámicos dieléctricos a base de PZT de condensadores que formen parte de circuitos integrados o semiconductores discretos		
10.c) Plomo en materiales cerámicos dieléctricos de condensadores con una tensión nominal inferior a 125 V CA o 250 V CC	Vehículos homologados antes del 1 de enero de 2016 y piezas de recambio para dichos vehículos	
10.d) Plomo en los materiales cerámicos dieléctricos de condensadores que compensan las diferencias relacionadas con la temperatura de los sensores de sistemas de sonar de ultrasonidos	Vehículos homologados antes del 1 de enero de 2017 y piezas de recambio para dichos vehículos	

Materiales, piezas y componentes homogéneos	Alcance y fecha de vencimiento de la exención	Obligación de etiquetarlos o identificarlos de conformidad con el artículo 5, apartado 6, letra d)
11. Iniciadores pirotécnicos	Vehículos homologados antes del 1 de julio de 2006 y piezas de recambio para dichos vehículos	
12. Materiales termoelectricos que contienen plomo en aplicaciones eléctricas para automóviles que permiten reducir las emisiones de CO ₂ por recuperación del calor del escape	Vehículos homologados antes del 1 de enero de 2019 y piezas de recambio para dichos vehículos	X

Cromo hexavalente

13.a) Revestimientos antioxidantes	Piezas de recambio para vehículos introducidos en el mercado antes del 1 de julio de 2007	
13.b) Revestimientos antioxidantes de conjuntos de perno y tuerca para aplicaciones de chasis	Piezas de recambio para vehículos introducidos en el mercado antes del 1 de julio de 2008	
14. Cromo hexavalente como protección anticorrosiva para los sistemas de refrigeración de acero al carbono en refrigeradores de absorción, hasta un máximo del 0,75 % en peso en la solución refrigerante:		X
a) diseñados para funcionar total o parcialmente con calefactores eléctricos de una potencia eléctrica media utilizada <75 W en condiciones de funcionamiento constante;	En el caso de a): vehículos homologados antes del 1 de enero de 2020 y piezas de recambio para dichos vehículos	
b) diseñados para funcionar total o parcialmente con calefactores eléctricos de una potencia eléctrica media utilizada ≥75 W en condiciones de funcionamiento constante;	En el caso de b): vehículos homologados antes del 1 de enero de 2026 y piezas de recambio para dichos vehículos	
c) diseñados para funcionar totalmente con calefactores no eléctricos.		

Mercurio

15.a) Lámparas de descarga para faros	Vehículos homologados antes del 1 de julio de 2012 y piezas de recambio para dichos vehículos	X
---------------------------------------	---	---

Materiales, piezas y componentes homogéneos	Alcance y fecha de vencimiento de la exención	Obligación de etiquetarlos o identificarlos de conformidad con el artículo 5, apartado 6, letra d)
15.b) Tubos fluorescentes usados en indicadores del salpicadero	Vehículos homologados antes del 1 de julio de 2012 y piezas de recambio para dichos vehículos	X

Notas del cuadro:

- (¹) Esta exención se revisará en 2030 con arreglo al artículo 5, apartado 6.
- (²) Se aplica a las aleaciones de aluminio en las que el plomo no se haya introducido de forma deliberada pero esté presente porque se ha utilizado aluminio reciclado.
- (³) Desmontaje si, en relación con el punto 10.a), se supera un umbral medio de 60 gramos por vehículo. A efectos de la presente nota, no se tendrán en cuenta los dispositivos electrónicos no instalados por el fabricante en la cadena de producción.
- (⁴) Desmontaje si, en relación con los puntos 8.a) a 8.k), se supera un umbral medio de 60 gramos por vehículo. A efectos de la presente nota, no se tendrán en cuenta los dispositivos electrónicos no instalados por el fabricante en la cadena de producción.

ANEXO V

ESTRATEGIA DE CIRCULARIDAD

PARTE A

ELEMENTOS DE LA ESTRATEGIA DE CIRCULARIDAD

1. Una descripción no técnica de las medidas previstas para garantizar que los vehículos cumplen los requisitos a que se refieren los artículos 4 a 7 durante toda su producción.
2. Una descripción no técnica de los procedimientos aplicados por el fabricante para:
 - a) recoger los datos a lo largo de toda la cadena de suministro pertinentes para cumplir los requisitos de los artículos 4 a 7;
 - b) comprobar y verificar la información recibida de los proveedores;
 - c) reaccionar adecuadamente cuando los datos recibidos de los proveedores indiquen un riesgo de incumplimiento de los requisitos de los artículos 4, 5 o 6.
3. Información sobre las tecnologías de tratamiento al final de la vida útil, los avances tecnológicos previstos en las tecnologías de tratamiento al final de la vida útil y la inversión en capacidad en dichas tecnologías que ha utilizado el fabricante para calcular la aptitud para la reutilización, el reciclado y la valorización de conformidad con el artículo 4 de sus tipos de vehículo.
4. Información sobre el porcentaje de contenido reciclado en los vehículos a que se refieren los artículos 6 y 10.
5. Una lista de las medidas que el fabricante se compromete a realizar para garantizar que el tratamiento de los vehículos al final de su vida útil se efectúa de conformidad con el presente Reglamento, prestando especial atención a:
 - a) las medidas destinadas a posibilitar la retirada de las piezas indicadas en el anexo VIII, parte C;
 - b) las medidas para abordar los retos que plantea el uso de materiales y técnicas que obstaculizan un desmontaje fácil o que hacen que el reciclado sea muy difícil;
 - c) las medidas para promover la reutilización de piezas y componentes;
 - d) las actividades de investigación y desarrollo, las inversiones en el desarrollo de tecnologías o infraestructuras de reciclado y la cooperación con operadores de gestión de residuos que se han llevado a cabo con el fin de aplicar las medidas a que se refieren las letras a) a c).

PARTE B

SEGUIMIENTO Y ACTUALIZACIÓN DE LA ESTRATEGIA DE CIRCULARIDAD

1. Los fabricantes proporcionarán una actualización de la estrategia de circularidad al menos cada cinco años.
 2. La estrategia de circularidad actualizada incluirá los cambios pertinentes y, en particular, lo siguiente:
 - a) una descripción de cómo se han puesto en práctica las medidas a que se refiere la parte A, punto 5, junto con una evaluación de su eficacia y, en caso de que no se hayan llevado a cabo una o varias de las medidas indicadas en la estrategia, una explicación de las razones de ello;
 - b) información sobre los cambios significativos en el diseño y la producción introducidos por el fabricante para mejorar la circularidad de los vehículos.
-

ANEXO VI

REQUISITOS DE INFORMACIÓN SOBRE RETIRADA Y SUSTITUCIÓN

1. Baterías para vehículos eléctricos y baterías para medios de transporte ligeros incorporadas al vehículo:
 - a) número de equipo original;
 - b) ubicación;
 - c) peso;
 - d) tipo de composición química de la batería;
 - e) instrucciones para la descarga segura de la batería;
 - f) instrucciones técnicas sobre la retirada y la sustitución, incluida la secuencia de todos los pasos y tipos de unión, fijación y técnicas de sellado;
 - g) herramientas o tecnologías necesarias para el acceso a las baterías para vehículos eléctricos y para medios de transporte ligeros, y la retirada y sustitución de dichas baterías.
2. Motores de accionamiento eléctrico incorporados al vehículo:
 - a) número de equipo original;
 - b) ubicación;
 - c) peso;
 - d) tipos de imanes permanentes presentes en los motores de accionamiento eléctrico y enumerados en el artículo 28, apartado 1, letra b), del Reglamento (UE) 2024/1252;
 - e) instrucciones técnicas sobre la retirada y la sustitución, incluida la secuencia de todos los pasos y tipos de unión, fijación y técnicas de sellado;
 - f) herramientas o tecnologías necesarias para el acceso a los motores de accionamiento eléctrico y su sustitución y retirada.
3. Componentes, piezas y materiales enumerados en el anexo VIII, parte B:
 - a) número de equipo original;
 - b) ubicación;
 - c) peso;
 - d) presencia en un vehículo de las sustancias enumeradas en el artículo 5, apartado 4, que deben etiquetarse con arreglo al anexo IV;

- e) instrucciones técnicas sobre la retirada, incluida la secuencia de todos los pasos;
 - f) disponibilidad de las mejores técnicas de tratamiento.
4. Componentes, piezas y materiales enumerados en el anexo VIII, parte C:
- a) número de equipo original;
 - b) ubicación;
 - c) instrucciones técnicas sobre la retirada y la sustitución, incluida la secuencia de todos los pasos;
 - d) información, especificaciones, herramientas y procesos —inclusive actualizaciones de programas informáticos— necesarios para la remanufacturación y el reacondicionamiento.
5. Componentes y piezas codificados digitalmente en un vehículo:
- a) número;
 - b) ubicación;
 - c) instrucciones técnicas sobre el acceso a los componentes y su retirada y sustitución, incluidos los códigos y los programas informáticos necesarios para activar piezas de recambio y componentes para que funcionen en otro vehículo, e información de proceso relativa a su baja y desvinculación de un número de identificación de vehículo, incluidas, cuando proceda, instrucciones sobre el modo de utilizar una herramienta de diagnóstico con vistas a la reutilización futura de los componentes y piezas;
 - d) descripción de la funcionalidad, intercambiabilidad y compatibilidad con piezas y componentes específicos de otras marcas y modelos;
 - e) punto de contacto del fabricante para asistencia técnica.
6. A efectos del punto 5, letra c), cuando sea necesario dar de baja y desvincular de un NIV los componentes, equipos y piezas codificados digitalmente a que se refiere el artículo 11 del presente Reglamento, el fabricante establecerá procesos que permitan a los operadores de gestión de residuos y a los operadores de reparación y mantenimiento llevar a cabo dicha baja y desvinculación. En ese proceso, el fabricante podrá exigir un certificado de destrucción, así como una autenticación del operador correspondiente. A tal fin, los operadores de gestión de residuos y los operadores de reparación y mantenimiento obtendrán y utilizarán las credenciales de autenticación necesarias para el sitio web de IRM del fabricante a que se refiere el punto 2.1 del anexo X del Reglamento (UE) 2018/858. Cuando para los citados procesos de baja y desvinculación sea necesario que los operadores de gestión de residuos y los operadores de reparación y mantenimiento accedan a la información del sistema de diagnóstico a bordo (DAB) del vehículo, el fabricante podrá, como condición para expedir cualquier credencial de acceso:
- a) exigir que, en el momento de efectuar la retirada, exista una conexión en línea continua entre la herramienta de diagnóstico y el servidor del fabricante de la herramienta de diagnóstico, así como entre el servidor del fabricante de la herramienta de diagnóstico y el servidor del fabricante, y

- b) exigir al fabricante de la herramienta utilizada para acceder a la información del sistema de diagnóstico a bordo que certifique al fabricante la identidad de la herramienta de diagnóstico y la identidad seudonimizada del operador y que recoja y almacene el número de identificación del vehículo, el identificador único de la pieza, cuando exista y sea compatible con el proceso del fabricante del vehículo, el sello de tiempo con fecha y hora UTC de la actividad en cuestión y el identificador único de la herramienta de diagnóstico; el fabricante obtendrá del fabricante de la herramienta de diagnóstico, previa solicitud, acceso a la información mencionada en el presente inciso, cuando sea necesario para reaccionar ante una sospecha razonable de robo o uso indebido de piezas.
-

ANEXO VII

REQUISITOS DE ETIQUETADO

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

ANEXO VIII

REQUISITOS DE TRATAMIENTO

PARTE A

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

1. Los emplazamientos de almacenamiento —incluidos los situados en los puntos de recogida— para el almacenamiento de vehículos al final de su vida útil antes de su tratamiento, y de los componentes, piezas y materiales de dichos vehículos, deberán:
 - a) tener superficies impermeables con instalaciones de recogida de vertidos, decantadores y limpiadores-desengrasadores;
 - b) contar con equipos para el tratamiento de aguas, incluidas las aguas de lluvia, conforme a los requisitos sanitarios y medioambientales;
 - c) disponer de un espacio apropiado para almacenar vehículos al final de su vida útil y apilar únicamente vehículos al final de su vida útil descontaminados, hasta una altura adecuada excepto cuando se utilicen estantes;
 - d) estar equipados para permitir la retirada inmediata de fluidos y líquidos de los vehículos al final de su vida útil que presenten fugas, así como la recogida de cualquier vertido de fluidos y líquidos utilizando material absorbente.

Los operadores de los emplazamientos a que se refiere el párrafo primero realizarán sin demora las actividades a que se refiere la letra d) de dicho párrafo.

2. El almacenamiento se organizará de forma que se eviten daños a:
 - a) componentes y piezas que contengan los líquidos y fluidos enumerados en la parte B, puntos 1 y 3, del presente anexo;
 - b) componentes, piezas y materiales enumerados en la parte C del presente anexo.
3. Los lugares en los que se traten los vehículos al final de su vida útil y sus componentes, piezas y materiales tendrán:
 - a) superficies impermeables en las zonas pertinentes, con instalaciones para la recogida de vertidos, decantadores y limpiadores-desengrasadores;
 - b) un espacio adecuado para almacenar piezas, componentes y materiales que se hayan retirado del vehículo al final de su vida útil, en particular un espacio impermeable para almacenar piezas, componentes y materiales contaminados por aceite;
 - c) contenedores adecuados para el depósito de baterías (con neutralización del electrolito *in situ* o en otro lugar), filtros y condensadores que contengan policlorobifenilos (PCB) o policloroterfenilos (PCT);
 - d) depósitos separados adecuados para el almacenamiento por separado de los líquidos de los vehículos al final de su vida útil: combustibles, aceites (aceite de motor, aceite de la caja de cambios, aceite de la dirección asistida, aceite de la transmisión, aceite hidráulico), filtros de aceite, líquidos de refrigeración, anticongelante, líquido de frenos, refrigerantes, fluido de escape diésel y cualquier otro fluido o gas que contengan los vehículos al final de su vida útil;

- e) equipos para el tratamiento de aguas, incluidas las aguas de lluvia, conforme a los requisitos sanitarios y medioambiental;
 - f) un espacio adecuado para almacenar neumáticos usados, teniendo en cuenta la necesidad de prevenir los riesgos de incendio y los riesgos derivados de una acumulación excesiva.
4. Las instalaciones de tratamiento autorizadas para el tratamiento de vehículos eléctricos deberán cumplir los requisitos establecidos en el anexo XII del Reglamento (UE) 2023/1542. Las instalaciones de tratamiento autorizadas que acepten vehículos eléctricos con posibles daños en la batería para vehículos eléctricos evaluarán estas baterías lo antes posible y, a más tardar, en un plazo de veinticuatro horas a partir de la entrega. Tales vehículos y baterías se almacenarán por separado en una zona de cuarentena de conformidad con lo dispuesto en el apartado 1. La zona de cuarentena estará equipada con las instalaciones adecuadas para evitar, detectar y contener los incendios de baterías para vehículos eléctricos, de modo que estos no se propaguen a otras zonas, otros vehículos eléctricos u otras baterías.

PARTE B

REQUISITOS MÍNIMOS PARA LA DESCONTAMINACIÓN

1. Se retirarán del vehículo al final de su vida útil los siguientes fluidos, líquidos y gases, a menos que sean necesarios para la reutilización de las piezas en cuestión:
- a) combustible;
 - b) aceite para motor;
 - c) aceite de la transmisión;
 - d) aceite de la caja de cambios;
 - e) aceite de la dirección asistida;
 - f) aceite hidráulico;
 - g) líquidos de refrigeración;
 - h) anticongelante;
 - i) líquidos de frenos;
 - j) refrigerantes;
 - k) fluido de escape diésel, y
 - l) cualquier otro fluido o gas contenido en el vehículo al final de su vida útil.

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

2. Los siguientes componentes, piezas y materiales se neutralizarán o retirarán:

- a) sistema eCall;
- b) piezas pirotécnicas de airbags;
- c) piezas pirotécnicas de cinturones;
- d) cualesquiera otras piezas pirotécnicas.

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

- a) los airbags, los depósitos de gas licuado de petróleo (GLP), los depósitos de gas natural comprimido (GNC), los depósitos de hidrógeno y cualesquiera otras piezas y componentes potencialmente explosivos se neutralizarán;
- b) los filtros de aceite;
- c) los refrigerantes se tratarán de conformidad con lo dispuesto en el Reglamento (UE) 2024/573;
- d) los componentes identificados como que contienen mercurio se separarán durante el tratamiento en un flujo identificable, que se inmovilizará y eliminará de forma segura de conformidad con el artículo 17 de la Directiva 2008/98/CE;
- e) los materiales que contengan sustancias contempladas en el artículo 5, apartado 4, que deban etiquetarse con arreglo a lo establecido en el anexo IV se separarán durante el tratamiento en un flujo identificable, que se inmovilizará y eliminará de forma segura de conformidad con el artículo 17 de la Directiva 2008/98/CE.

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

4. Se registrará la siguiente información sobre la descontaminación de los vehículos al final de su vida útil:

- a) número total de vehículos al final de su vida útil tratados;
- b) peso medio de los vehículos al final de su vida útil antes y después de la descontaminación y la retirada;
- c) cantidad total de cada tipo de fluidos, piezas, componentes o materiales descontaminados;
- d) nombre y datos de contacto del transportador de residuos, en su caso;
- e) nombre e información de contacto del centro de tratamiento final de los fluidos y gases, piezas, componentes o materiales recogidos durante el proceso de descontaminación.

PARTE C

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

	Eximidos en virtud del artículo 29, apartado 2, si se cumplen las condiciones del anexo VIII, parte G X: se aplica la exención
1. Baterías para vehículos eléctricos, incluidos sus sistemas de gestión de la batería, los cargadores a bordo y las carcasas o cajas, si están presentes	
2. Baterías para medios de transporte ligeros, tal como se definen en el artículo 3, punto 11, del Reglamento (UE) 2023/1542, incluidos sus sistemas de gestión de la batería, los cargadores a bordo y las carcasas o cajas, si están presentes	
3. Baterías para arranque, encendido o alumbrado, tal como se definen en el artículo 3, punto 12, del Reglamento (UE) 2023/1542	
4. Pilas o baterías portátiles, tal como se definen en el artículo 3, punto 9, del Reglamento (UE) 2023/1542	
5. Motores de accionamiento eléctrico, incluidas sus carcasas y sus unidades de control, cableado y otras piezas, componentes y materiales asociados	
6. Bloques motor	X
7. Catalizadores	
8. Cajas de cambios	X
9. Al menos el 70 % del vidrio de parabrisas y ventanillas traseras y laterales de vidrio, incluidas las instalaciones de vidrio en el techo	
10. Llantas	
11. Neumáticos	

	Eximidos en virtud del artículo 29, apartado 2, si se cumplen las condiciones del anexo VIII, parte G X: se aplica la exención
12. Piezas directamente accesibles del sistema de infoentretenimiento	
13. Faros delanteros y traseros, incluidos sus accionadores	
14. Haces de cables principales	X
15. Parachoques	X
16. Depósitos de combustible	X
17. Intercambiadores de calor	X
18. Piezas de plástico reforzado con fibra de carbono	
19. Componentes eléctricos y electrónicos:	X
a) Inversores y convertidores CC/CC de vehículos eléctricos con un peso superior a 2 kg	X
b) Tarjetas de circuitos impresos de fácil acceso y gran tamaño	X
c) Paneles fotovoltaicos con una superficie superior a 0,2 metros cuadrados	X
d) Módulos de control y cajas de válvulas para la transmisión automática	X

PARTE D

REUTILIZACIÓN, REMANUFACTURACIÓN Y REACONDICIONAMIENTO DE PIEZAS Y COMPONENTES

1. Evaluación técnica de las piezas y componentes retirados:

a) Para su reutilización:

- i) la pieza o componente son funcionales,
- ii) son aptos para ser utilizados, de manera sencilla, para su finalidad principal para la que fueron concebidos;

b) Para su remanufacturación o reacondicionamiento:

- i) la pieza o componente contienen todas las piezas pertinentes,

ii) son aptos para ser remanufacturados o reacondicionados, teniendo en cuenta cualesquiera daños, reducción de la funcionalidad, reducción del rendimiento, reducción de la vida útil y reparaciones necesarias,

iii) no existe una corrosión fuerte manifiesta que impida el funcionamiento de la pieza o componente.

2. Información mínima que debe figurar en el etiquetado de las piezas y componentes:

a) nombre del componente o pieza;

b) nombre, dirección postal, con indicación de un punto de contacto único y dirección de correo electrónico, una dirección web, si procede, que identifique a la instalación de tratamiento autorizada que retiró la pieza o componente.

PARTE E

COMPONENTES Y PIEZAS QUE NO DEBEN REUTILIZARSE

1. Todos los airbags, incluidos los cojines, pretensores pirotécnicos, unidades de control electrónico y sensores.
2. Sistemas de postratamiento de emisiones (por ejemplo, catalizadores y filtros de partículas), salvo que las piezas cumplan los requisitos de la correspondiente inspección técnica de vehículos establecida en el artículo 4 de la Directiva 2014/45/UE.
3. Cinturones de seguridad, automáticos o no automáticos, incluidas las bandas, hebillas, tensores y pretensores pirotécnicos.
4. Asientos en caso de que incorporen anclajes de cinturones de seguridad o airbags.
5. Sistemas de bloqueo de dirección que actúen sobre la columna de dirección.
6. Sistemas de bloqueo del arranque incluidos los transpondedores y las unidades de control electrónico.

PARTE F

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

1. Las baterías SLI se tratarán de conformidad con el artículo 70 del Reglamento (UE) 2023/1542.
2. Las baterías para vehículos eléctricos se tratarán de conformidad con el artículo 70 del Reglamento (UE) 2023/1542.
3. Las baterías para medios de transporte ligeros se tratarán de conformidad con el artículo 70 del Reglamento (UE) 2023/1542.
4. Las pilas y baterías portátiles se tratarán de conformidad con el artículo 70 del Reglamento (UE) 2023/1542.

5. Los materiales para imanes permanentes que contengan neodimio, disprosio o praseodimio [hierro-neodimio-boro (NdFeB)], tal como se definen en el artículo 28 del Reglamento (UE) 2024/1252, y el cobre procedentes de motores de accionamiento eléctrico que no sean adecuados para su reutilización, remanufacturación o reacondicionamiento se retirarán cuando el proceso de retirada sea factible por instalaciones de tratamiento autorizadas sin costes excesivos. En caso de falta de progreso técnico para reciclar los materiales magnéticos permanentes NdFeB, los motores de accionamiento eléctrico o sus piezas que contengan material magnético permanente se almacenarán y etiquetarán de conformidad con el artículo 28, apartado 1, letra b), del Reglamento (UE) 2024/1252. A efectos de un futuro reciclado no se aplicarán los requisitos de la Directiva 1999/31/CE relativos al almacenamiento temporal.
6. Los componentes y piezas electrónicos retirados que no estén sujetos a reutilización, remanufacturación o reacondicionamiento y las fracciones no férreas, incluidas las tarjetas de circuitos impresos fragmentadas, serán tratados por operadores de tratamiento, tal como se especifica en el artículo 8, apartado 3, de la Directiva 2012/19/UE.
7. El vidrio retirado del vehículo al final de su vida útil se reciclará, como mínimo, en vidrio para envases, fibra de vidrio o calidad equivalente.
8. Los refrigerantes retirados se reciclarán, regenerarán o destruirán de conformidad con el artículo 8 del Reglamento (UE) 2024/573.
9. Los plásticos y las fracciones de residuos se tratarán de conformidad con el artículo 7 y el anexo IV del Reglamento (UE) 2019/1021.
10. Los neumáticos de caucho se procesarán de conformidad con la jerarquía de residuos y con los requisitos generales establecidos en el artículo 4 de la Directiva 2008/98/CE para dar prioridad a las opciones de prevención que ofrezcan el mejor resultado medioambiental global, incluido el recauchutado, y dar prioridad al reciclado —incluidos métodos distintos del reciclado mecánico— respecto a la valorización energética.
11. Los materiales de aluminio procedentes de los intercambiadores de calor especificados en el anexo VIII, parte C, punto 17, se almacenarán y reciclarán por separado de las fracciones de fundición de aluminio y aluminio forjado especificadas en el anexo VIII, parte G, punto 2, letra b).

PARTE G

CRITERIOS PARA LA FRAGMENTACIÓN COMBINADA Y LA APLICACIÓN DE TECNOLOGÍAS DE POSFRAGMENTACIÓN

1. A fin de cumplir lo dispuesto en el artículo 27, apartado 3, del presente Reglamento, los vehículos al final de su vida útil podrán ser fragmentados junto con otros residuos únicamente si:
 - a) los residuos de aparatos eléctricos y electrónicos han sido tratados selectivamente de conformidad con el anexo VII de la Directiva 2012/19/UE;
 - b) todas las pilas y baterías se han retirado de conformidad con el Reglamento (UE) 2023/1542;
 - c) los envases de plástico se han separado de los residuos de envases y los envases metálicos de conformidad con el Reglamento (UE) 2025/40;
 - d) el proceso combinado de fragmentación no reduce la calidad de los flujos de residuos en comparación con el tratamiento por separado, y

- e) puede considerarse que las contribuciones específicas de cada flujo de residuos mixtos a las fracciones de salida cumplen las obligaciones de presentación de información establecidas en el Reglamento (UE) 2023/1542, el Reglamento (UE) 2025/40, la Directiva 2008/98/CE y la Directiva 2012/19/UE.

2. Requisitos de calidad para las fracciones de salida:

- a) el contenido total de cobre de la fracción principal de acero no superará el 0,25 % en peso; a partir del 1 de septiembre de 2031, el contenido total de cobre de la fracción principal de acero no superará el 0,15 % en peso;

- b) a más tardar el 1 de septiembre de 2029, el aluminio se clasificará al menos en dos fracciones:

i) fundición de aluminio (fracciones con un contenido de silicio superior al 1,5 %),

ii) aluminio forjado (fracciones con un contenido de silicio igual o inferior al 1,5 %);

- c) a más tardar el 1 de septiembre de 2032, el aluminio se clasificará al menos en cuatro fracciones:

i) fracción de aluminio con un contenido de silicio superior al 1,5 %, un contenido de cobre igual o inferior al 0,5 % y un contenido de hierro igual o inferior al 0,2 %,

ii) fracción de aluminio con un contenido de silicio superior al 1,5 % y que no cumpla los requisitos de composición del inciso i) respecto al cobre y al hierro,

iii) fracción de aluminio con un contenido de silicio igual o inferior al 1,5 %, un contenido de magnesio igual o inferior al 1,5 %, un contenido de cobre igual o inferior al 0,3 % y un contenido de zinc igual o inferior al 0,3 %,

iv) fracción de aluminio con un contenido de silicio igual o inferior al 1,5 % y que no cumpla los requisitos de composición del inciso iii) respecto al magnesio, al cobre y al zinc;

- d) la fracción pesada del fragmentador obtenida tras la separación en corriente de aire y la separación del hierro se tratará adicionalmente con el fin de separar los metales féreos, los metales no féreos, los plásticos y otros materiales orgánicos para su reciclado o valorización; los residuos de estos procesos contendrán menos del 1 % de metal en peso y, de conformidad con la Decisión 2003/33/CE del Consejo ⁽¹⁾, menos del 5 % de carbono orgánico total en peso; el límite del carbono orgánico total (COT) de < 5 % en peso no se aplica si la fracción pesada del fragmentador, adecuadamente seleccionada y reacondicionada, es biológicamente estable con arreglo a la legislación vigente;

- e) la fracción ligera del fragmentador se tratará adicionalmente con el fin de separar los metales féreos, los metales no féreos, los plásticos y otros materiales orgánicos para su reciclado o valorización; los residuos de estos procesos contendrán menos del 1 % de metal en peso y, de conformidad con la Decisión 2003/33/CE, menos del 5 % de carbono orgánico total en peso; el límite del carbono orgánico total (COT) de < 5 % en peso no se aplica si la fracción ligera del fragmentador, adecuadamente seleccionada y reacondicionada, es biológicamente estable con arreglo a la legislación vigente.

⁽¹⁾ Decisión 2003/33/CE del Consejo, de 19 de diciembre de 2002, por la que se establecen los criterios y procedimientos de admisión de residuos en los vertederos con arreglo al artículo 16 y al anexo II de la Directiva 1999/31/CE (DO L 11 de 16.1.2003, p. 27, ELI: [http://data.europa.eu/eli/dec/2003/33\(1\)/oj](http://data.europa.eu/eli/dec/2003/33(1)/oj)).

3. Documentación que debe aportarse para las exenciones de la obligación de retirar piezas, componentes y materiales:
- a) cuando exista, una copia del contrato escrito entre la instalación de tratamiento autorizada y la instalación que realiza las operaciones de fragmentación y utiliza las tecnologías de posfragmentación, incluidas las especificaciones sobre la calidad de los materiales secundarios listos para el reciclado y las especificaciones técnicas seguidas en la transformación de las fracciones de tratamiento de los vehículos al final de su vida útil;
 - b) un informe del balance de masa del análisis de la muestra relativo a la calidad y la cantidad de las fracciones de tratamiento (salida) para una configuración de tratamiento representativa, elaborado por un organismo independiente.
-

ANEXO IX

INFORMACIÓN PARA LA INSCRIPCIÓN EN EL REGISTRO DE PRODUCTORES

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

3. Información adicional a la enumerada en el punto 1 que debe comunicar la organización competente en materia de responsabilidad del productor cuando haya sido designada de conformidad con el artículo 17, apartado 1:
 - a) los nombres y datos de contacto (incluidos código postal y localidad, calle y número, país, número de teléfono, sitio web y dirección de correo electrónico) de los productores representados;
 - b) el mandato de cada productor representado, en su caso;
 - c) en el caso de que la organización competente en materia de responsabilidad del productor represente a más de un productor, informará por separado sobre el modo en que cada uno de ellos cumple las responsabilidades previstas en el artículo 16.
 4. Cuando las obligaciones previstas en el artículo 16 sean cumplidas en nombre de un productor por un representante designado a efectos de la responsabilidad ampliada del productor que represente a más de un productor, dicho representante comunicará, además de la información enumerada en el punto 1, el nombre y los datos de contacto de cada uno de los productores representados por separado.
-

ANEXO X

CERTIFICADO DE DESTRUCCIÓN

1.	Establecimiento o empresa que expide el certificado	
1.1	Nombre	
1.2	Dirección	
1.3	Número de teléfono	
1.4	Correo electrónico [si existe]	
1.5	Número de identificación o registro (*)	
2.	Autoridad competente que emitió la autorización para el establecimiento o empresa a que se refiere el punto 1	
2.1	Estado miembro	
2.2	Nombre	
2.3	Dirección	
3.	Certificado de destrucción	
3.1	Fecha de expedición	
3.2	Número	
4.	Información sobre el vehículo para el que se expide el presente certificado de destrucción	
4.1	Marca de nacionalidad	
4.2	(A) Número de matrícula (**)	
4.3	(J) Categoría (**)	
4.4	(D.1) Marca (**)	
4.5	(D.3) Nombre comercial (**)	

4.6	(E) Número de identificación del vehículo (NIV) (**)	
4.7	Número del permiso de circulación	
5.	Información sobre el propietario del vehículo	
5.1	(C.2.1) Apellidos o nombre comercial (**)	
5.2	(C.2.2) Otros nombres (**)	
5.3	(C.2.3) Dirección (**)	
5.4	Número de teléfono [si existe, y previo consentimiento del propietario]	
5.5	Correo electrónico [si existe, y previo consentimiento del propietario]	
6	Observaciones	

(*) Este requisito no es obligatorio si el sistema nacional de matriculación o identificación no prevé tal número.

(**) Códigos comunitarios armonizados mencionados en la Directiva 1999/37/CE.

ANEXO XI

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

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

a) en la parte I, el punto G13 se sustituye por el texto siguiente:

«G13	Circularidad	Reglamento (UE) 2026/1738	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X»;		
------	--------------	---------------------------	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	-----	--	--

b) el apéndice 1 se modifica como sigue:

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

«G13	Circularidad	Reglamento (UE) 2026/1738		N/A No obstante, será aplicable el anexo VIII, parte E, en lo relativo a la prohibición de reutilizar los componentes especificados.»;
------	--------------	---------------------------	--	--

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

«G13	Circularidad	Reglamento (UE) 2026/1738		N/A No obstante, será aplicable el anexo VIII, parte E, en lo relativo a la prohibición de reutilizar los componentes especificados.»;
------	--------------	---------------------------	--	--

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

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

«59	Reglamento (UE) 2026/1738 (Circularidad)	No serán aplicables los requisitos de dicho Reglamento.»;
-----	--	---

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

«59	Reglamento (UE) 2026/1738 (Circularidad)	No serán aplicables los requisitos de dicho Reglamento.»;
-----	--	---

d) la parte III se modifica como sigue:

i) en el apéndice 1, el punto 59 se sustituye por el texto siguiente:

«59	Circularidad	Reglamento (UE) 2026/1738	N/A	N/A»,		
-----	--------------	---------------------------	-----	-------	--	--

ii) en el apéndice 2, la entrada 59 se sustituye por el texto siguiente:

«59	Circularidad	Reglamento (UE) 2026/1738	N/A				N/A»,				
-----	--------------	---------------------------	-----	--	--	--	-------	--	--	--	--

iii) en el apéndice 3, la entrada 59 se sustituye por el texto siguiente:

«59	Circularidad	Reglamento (UE) 2026/1738	N/A»,
-----	--------------	---------------------------	-------

iv) en el apéndice 4, la entrada 59 se sustituye por el texto siguiente:

«59	Circularidad	Reglamento (UE) 2026/1738	N/A				N/A».							
-----	--------------	---------------------------	-----	--	--	--	-------	--	--	--	--	--	--	--

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

En la sección C1 del cuadro, la entrada 15 bis se sustituye por el texto siguiente:

				L1e-A¹	L1e-B²	L2e	L3e	L4e	L5e-B	L6e-A	L7e-A1	L7e-A2	L7e-B1	L7e-B2
«15 bis	18	Requisitos de circularidad	Reglamento (UE) 2026/1738	ⓧ	ⓧ	ⓧ	x	x	x	x	x	x	x	x».

ANEXO XII

MODIFICACIONES DEL REGLAMENTO (UE) 2023/1542

El cuadro del anexo I se sustituye por el cuadro siguiente:

«Columna 1 Designación de la sustancia o del grupo de sustancias	Columna 2 Condiciones de la restricción
1. Mercurio N.º CAS 7439-97-6 N.º CE 231-106-7 y sus compuestos	Las pilas o baterías, estén o no presentes o incorporadas en un aparato, en un medio de transporte ligero o en otro vehículo, no contendrán más de un 0,0005 % de mercurio (expresado como mercurio metálico) en peso.
2. Cadmio N.º CAS 7440-43-9 N.º CE 231-152-8 y sus compuestos	1. Las pilas o baterías portátiles, estén o no presentes o incorporadas en un aparato, en un medio de transporte ligero o en otro vehículo, no contendrán más de un 0,002 % de cadmio (expresado como cadmio metálico) en peso. 2. Las baterías para vehículos eléctricos y las baterías para arranque, encendido o alumbrado, incorporadas en vehículos (incluidos los vehículos especiales) de las categorías M₁ y N₁, tal como se recogen en el Reglamento (UE) 2018/858, no contendrán más de un 0,01 % de cadmio (expresado como cadmio metálico) en peso en material homogéneo. 3. El punto 2 no se aplicará a las baterías para vehículos eléctricos que se utilicen como piezas de recambio para vehículos eléctricos (incluidos los vehículos especiales) de las categorías M₁ y N₁, tal como se recogen en el Reglamento (UE) 2018/858, introducidos en el mercado antes del 31 de diciembre de 2008.
3. Plomo N.º CAS 7439-92-1 N.º CE 231-100-4 y sus compuestos	1. A partir del 18 de agosto de 2024, las pilas y baterías portátiles, estén o no presentes o incorporadas en un aparato, no contendrán más de un 0,01 % de plomo (expresado como plomo metálico) en peso. 2. La restricción establecida en el punto 1 no se aplicará a las pilas de botón portátiles de zinc-aire hasta el 18 de agosto de 2028. 3. Las pilas o baterías portátiles incorporadas en vehículos (incluidos los vehículos especiales) de las categorías M₁ y N₁, tal como se recogen en el Reglamento (UE) 2018/858, no contendrán más de un 0,1 % de plomo (expresado como plomo metálico) en peso en material homogéneo. 4. El punto 3 no se aplicará a las pilas o baterías portátiles utilizadas como piezas de recambio o incorporadas en vehículos (incluidos los vehículos especiales) de las categorías M₁ y N₁, tal como se recogen en el Reglamento (UE) 2018/858, homologados antes del 1 de enero de 2024. 5. Las baterías para vehículos eléctricos incorporadas en vehículos (incluidos los vehículos especiales) de las categorías M₁ y N₁, tal como se recogen en el Reglamento (UE) 2018/858, no contendrán más de un 0,1 % de plomo (expresado como plomo metálico) en peso en material homogéneo.

«Columna 1 Designación de la sustancia o del grupo de sustancias	Columna 2 Condiciones de la restricción
	6. El punto 5 no se aplicará a: a) las baterías para vehículos eléctricos utilizadas en sistemas de alta tensión ⁽¹⁾ utilizadas como piezas de recambio o incorporadas en vehículos de las categorías M₁ y N₁, tal como se recogen en el Reglamento (UE) 2018/858, homologados antes del 1 de enero de 2019; b) las baterías para vehículos eléctricos no incluidas en la letra a) del presente punto utilizadas como piezas de recambio o incorporadas en vehículos (incluidos los vehículos especiales) de las categorías M₁ y N₁, tal como se recogen en el Reglamento (UE) 2018/858, homologados antes del 1 de enero de 2024. 7. Las baterías para arranque, encendido o alumbrado incorporadas en vehículos (incluidos los vehículos especiales) de las categorías M₁ y N₁, tal como se recogen en el Reglamento (UE) 2018/858, no contendrán más de un 0,1 % de plomo (expresado como plomo metálico) en peso en material homogéneo. 8. El punto 7 no se aplicará a: a) las baterías para arranque, encendido o alumbrado utilizadas en aplicaciones de 12 V en vehículos (incluidos los vehículos especiales) de las categorías M₁ y N₁, tal como se recogen en el Reglamento (UE) 2018/858 ⁽¹⁾; b) las baterías para arranque, encendido o alumbrado utilizadas en aplicaciones de 24 V en vehículos especiales de las categorías M₁ y N₁, tal como se recogen en el Reglamento (UE) 2018/858 ⁽²⁾; c) las baterías para arranque, encendido o alumbrado utilizadas en aplicaciones distintas de las contempladas en las letras a) y b) del presente punto, en vehículos (incluidos los vehículos especiales) de las categorías M₁ y N₁, tal como se recogen en el Reglamento (UE) 2018/858, homologados antes del 1 de enero de 2024.
4. Cromo hexavalente N.º CAS 18540-29-9 N.º CE 606-053-1 y sus compuestos	Las baterías incorporadas en vehículos (incluidos los vehículos especiales) de las categorías M ₁ y N ₁ , tal como se recogen en el Reglamento (UE) 2018/858, no contendrán más de un 0,1 % de cromo hexavalente (expresado como cromo hexavalente metálico) en peso en material homogéneo.
⁽¹⁾ Sistemas con una tensión superior a 75 V en corriente continua tal como dispone el artículo 1 de la Directiva 2014/35/UE del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽³⁾».	

⁽¹⁾ Esta exención se revisará en 2030.

⁽²⁾ Esta exención se revisará en 2030.

⁽³⁾ Directiva 2014/35/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de febrero de 2014, sobre la armonización de las legislaciones de los Estados miembros en materia de comercialización de material eléctrico destinado a utilizarse con determinados límites de tensión (DO L 96 de 29.3.2014, p. 357, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2014/35/oj>).

ANEXO XIII

CRITERIOS QUE DEBEN CUMPLIR LAS INSTALACIONES SITUADAS EN TERCEROS PAÍSES QUE PRODUCEN MATERIAL RECICLADO

PARTE A CRITERIOS PARA DEMOSTRAR QUE EL MATERIAL RECICLADO SE HA PRODUCIDO EN UNA INSTALACIÓN QUE CUMPLE DETERMINADOS REQUISITOS PARA LA PROTECCIÓN DE LA SALUD HUMANA, EL CLIMA Y EL MEDIO AMBIENTE ESTABLECIDOS EN EL DERECHO DE LA UNIÓN O REQUISITOS EQUIVALENTES (DE CONFORMIDAD CON EL ARTÍCULO 6, APARTADO 4)

1. La instalación situada en un tercer país que interviene en la producción de material reciclado deberá satisfacer las siguientes condiciones en su funcionamiento real:

- a) cumple los requisitos para reciclar residuos y ejerce sus actividades de conformidad con la legislación nacional aplicable en materia de protección del medio ambiente;
- b) ha sido diseñada y construida y se explota de forma segura y respetuosa con el medio ambiente y, en particular, cuenta con los procesos, la tecnología de gestión de residuos pertinente, la organización y la infraestructura necesarios para reciclar los residuos en cuestión;
- c) obtiene sus residuos plásticos de un Estado miembro o de un país que cumple las normas del Derecho de la Unión, o normas equivalentes a las de los Estados miembros, en materia de protección del medio ambiente y seguridad de los trabajadores, y opera en dicho país de conformidad con los criterios definidos en el punto 3;
- d) establece y utiliza sistemas, procedimientos y técnicas de gestión y seguimiento que tienen por objeto prevenir, reducir, minimizar y, en la medida de lo factible, eliminar:
 - i) los riesgos para la salud y la seguridad de los trabajadores de que se trate y de la población de las inmediaciones de la instalación, y
 - ii) los efectos adversos de sus actividades en el medio ambiente (en particular, mediante la aplicación de medidas adecuadas para vigilar y hacer frente a la contaminación);
- e) garantiza la trazabilidad de todos los residuos recibidos y tratados en la instalación, lo que incluye velar por que todos los desechos residuales generados por sus actividades se documenten y únicamente se trasladen a instalaciones de gestión de residuos autorizadas para tratar esos desechos residuales;
- f) ha adoptado medidas destinadas a ahorrar energía y limitar las emisiones de gases de efecto invernadero vinculadas a sus actividades;
- g) elabora y es capaz de presentar registros de sus actividades de gestión de residuos correspondientes a los últimos cinco años; en caso de llevar en funcionamiento menos de cinco años, elabora y es capaz de presentar registros de sus actividades de gestión de residuos correspondientes al período que lleva en funcionamiento;
- h) ni su operador ni el equipo directivo de este han sido condenados por haber efectuado actividades ilegales relacionadas con la gestión de residuos en los últimos cinco años.

2. Se tendrán en cuenta las siguientes normas, o normas equivalentes, como punto de referencia y cuando proceda:
 - a) requisitos específicos relativos al tratamiento de determinados residuos y al cálculo de la cantidad de residuos tratados, que son obligatorios en virtud de la legislación de la Unión, así como requisitos relativos a la contabilidad de las cantidades de materiales reciclados producidos;
 - b) conclusiones sobre las mejores técnicas disponibles adoptadas para determinadas actividades en virtud de la Directiva 2010/75/UE.
3. Los residuos plásticos serán tratados de conformidad con los requisitos establecidos en el Derecho de la Unión o requisitos equivalentes y procederán de un Estado miembro o un país con un marco global de gestión de residuos que abarque todo su territorio y demuestre su capacidad y voluntad de garantizar una gestión de residuos ambientalmente correcta, teniendo en cuenta, en particular, los criterios siguientes:
 - a) las medidas aplicadas y previstas para realizar una gestión ambientalmente correcta de los residuos en su territorio, como la introducción de un régimen de responsabilidad ampliada del productor o de un sistema equivalente que aplique el principio de que quien contamina paga;
 - b) las medidas aplicadas y previstas para aumentar la proporción de plástico posconsumo reciclado procedente de vehículos, así como los indicadores para el seguimiento de estas medidas;
 - c) las medidas aplicadas y previstas para aumentar la proporción de plástico reciclado posconsumo incorporado a los vehículos introducidos en el mercado nacional, así como los indicadores para el seguimiento de estas medidas.

PARTE B CRITERIOS PARA DEMOSTRAR QUE EL MATERIAL RECICLADO SE HA PRODUCIDO CUMPLIENDO LOS REQUISITOS DEL ARTÍCULO 6, APARTADOS 1, 2 Y 3

La instalación situada en un tercer país que interviene en la producción de material reciclado deberá satisfacer las siguientes condiciones en su funcionamiento real:

1. La instalación deberá poder aportar pruebas de que produce materiales reciclados a partir de residuos posconsumo. Si la instalación también produce materiales derivados de residuos preconsumo o derivados de materias primas, deberá poder demostrar que distingue claramente entre los diferentes tipos de materiales. La instalación garantizará que solo suministra materiales reciclados a partir de residuos posconsumo como condición para que dicho material se contabilice como parte de los objetivos establecidos en el artículo 6.
2. Las instalaciones que produzcan materiales reciclados a partir de residuos posconsumo derivados de vehículos al final de su vida útil o de vehículos reparados deberán poder demostrar que dichos residuos se han recogido por separado y no se han mezclado con materiales de otros orígenes de una manera que impida la trazabilidad de estos residuos antes de su llegada a la instalación y durante todo el proceso de reciclado.

ANEXO XIV

REQUISITOS APLICABLES A LAS AUDITORÍAS, LOS CERTIFICADORES Y LOS AUDITORES

PARTE A REQUISITOS PORMENORIZADOS PARA TERCEROS QUE REALICEN AUDITORÍAS

1. Los terceros que realicen auditorías de la instalación situada en un tercer país de conformidad con el artículo 6, apartado 5, serán independientes del proveedor, del fabricante o de la persona que interviene en la producción del material reciclado, así como de la instalación sometida a control. A tal fin, dichos terceros deberán poder documentar que:
 - a) no forman parte de las entidades citadas ni están bajo su control;
 - b) han establecido y aplican procedimientos que garantizan su imparcialidad, en particular:
 - i) evaluación continua de los riesgos para su imparcialidad,
 - ii) detección, eliminación y atenuación de los riesgos para su imparcialidad derivados de presiones financieras, comerciales y de otro tipo,
 - iii) evaluación de los riesgos para su imparcialidad derivados de las relaciones de su personal;
 - c) se estructuran y gestionan de tal manera que se garantice su independencia e imparcialidad, en particular:
 - i) puede conocerse claramente, en el seno de la entidad jurídica, si esta efectúa también actividades no relacionadas con las auditorías,
 - ii) disponen de normas de presentación de informes sobre la actividad de auditoría realizada,
 - iii) su personal tiene responsabilidades claramente identificables con respecto a la realización de auditorías.
2. Se considerará que un tercero que efectúe auditorías de conformidad con el artículo 6, apartado 5, posee cualificaciones adecuadas en el ámbito de las auditorías y del tratamiento de residuos si dispone, directamente o mediante subcontratación, de un número suficiente de personal cualificado que recibe formación periódica y si su personal que participa en la realización de esas auditorías tiene experiencia profesional documentada en todos los ámbitos siguientes:
 - a) realización de auditorías de instalaciones de tratamiento de residuos;
 - b) operaciones de tratamiento de residuos;
 - c) sistemas de gestión del medio ambiente y de la salud y la seguridad en el trabajo;
 - d) producción de material reciclado.
3. Para demostrar que cumple los criterios mencionados en los puntos 1 y 2 de la presente parte, el tercero que realice auditorías o certificaciones hará referencia a su certificación con arreglo a las normas de la Unión —o a normas equivalentes internacionalmente reconocidas— que sean pertinentes para la realización de auditorías, como la norma internacional ISO 19011: 2018 o la norma internacional ISO/IEC 17020: 2012.

PARTE B. OBJETO DE LA AUDITORÍA

1. La auditoría a que se refiere el artículo 6, apartado 5, verificará que la instalación situada en un tercer país que interviene en la producción de material reciclado cumple las condiciones enumeradas en el anexo XIII en su funcionamiento real.
 2. Los nombres y datos de contacto de las personas que realizaron las auditorías se indicarán claramente en los informes de auditoría.
-

ANEXO XV

TABLAS DE CORRESPONDENCIAS

1. Directiva 2000/53/CE

Directiva 2000/53/CE	Presente Reglamento
Artículo 1	Artículo 1
Artículo 2, punto 1	Artículo 3, punto 1
Artículo 2, punto 2	Artículo 3, punto 2
Artículo 2, punto 3	Artículo 3, punto 23
Artículo 2, punto 4	Artículo 3, punto 39
Artículo 2, punto 5	Artículo 3, punto 18
Artículo 2, punto 6	Artículo 3, punto 4
Artículo 2, punto 7	Artículo 3, punto 39
Artículo 2, punto 8	Artículo 3, punto 39
Artículo 2, punto 9	Artículo 3, punto 39
Artículo 2, punto 10	Artículo 3, punto 35
Artículo 2, punto 11	—
Artículo 2, punto 11, letra a)	—
Artículo 2, punto 11, letra b)	—
Artículo 2, punto 11, letra c)	—
Artículo 2, punto 11, letra d)	—
Artículo 2, punto 12	—
Artículo 2, punto 13	—

Directiva 2000/53/CE	Presente Reglamento
Artículo 3, apartado 1	Artículo 2, apartado 1, letra a)
Artículo 3, apartado 2	—
Artículo 3, apartado 3	—
Artículo 3, apartado 4	—
Artículo 3, apartado 5	—
Artículo 4, apartado 1, letra a)	Artículo 5, apartado 1
Artículo 4, apartado 1, letra b)	Artículo 7, apartado 1
Artículo 4, apartado 1, letra c)	Artículo 6
Artículo 4, apartado 2, letra a)	Artículo 5, apartados 4 y 5
Artículo 4, apartado 2, letra b), inciso i)	Artículo 5, apartado 6, letra a)
Artículo 4, apartado 2, letra b), inciso ii)	Artículo 5, apartado 6, letra b)
Artículo 4, apartado 2, letra b), inciso iii)	Artículo 5, apartado 6, letra c)
Artículo 4, apartado 2, letra b), inciso iv)	Artículo 5, apartado 6, letra d)
Artículo 4, apartado 2, letra c)	—
Artículo 5, apartado 1, primer guion	—
Artículo 5, apartado 1, segundo guion	Artículo 23, apartado 3, letra b)
Artículo 5, apartado 2	Artículo 24, apartado 1
Artículo 5, apartado 3, párrafo primero	Artículo 25
Artículo 5, apartado 3, párrafo segundo	Artículo 25, apartado 1
Artículo 5, apartado 3, párrafo tercero	—
Artículo 5, apartado 4, párrafo primero	Artículo 24, apartado 2
Artículo 5, apartado 4, párrafo segundo	Artículo 16 y artículo 20, apartado 1, letra a)

Directiva 2000/53/CE	Presente Reglamento
Artículo 5, apartado 4, párrafo tercero	Artículo 24, apartado 2
Artículo 5, apartado 4, párrafo cuarto	—
Artículo 5, apartado 5, párrafo primero	Artículo 25, apartado 1, y anexo X
Artículo 5, apartado 5, párrafo segundo	—
Artículo 6, apartado 1	Artículo 26, apartados 1 y 2
Artículo 6, apartado 2, párrafo primero	Artículo 15, apartado 1
Artículo 6, apartado 2, párrafo segundo	—
Artículo 6, apartado 3, párrafo primero	Artículo 29, apartado 1, y anexo VIII, parte C
Artículo 6, apartado 3, párrafo segundo	Artículo 28, apartado 1
Artículo 6, apartado 4	Artículo 15, apartado 2
Artículo 6, apartado 5	Artículo 26, apartado 4
Artículo 6, apartado 6	Artículo 26, apartado 3
Artículo 7, apartado 1	Artículo 30, apartado 1
Artículo 7, apartado 2, letra a)	—
Artículo 7, apartado 2, letra b)	Artículo 33, apartado 1, letras a) y b)
Artículo 7, apartado 2, párrafo segundo	—
Artículo 7, apartado 2, párrafo tercero	—
Artículo 7, apartado 3	—
Artículo 7, apartado 4	—
Artículo 7, apartado 5	—
Artículo 8, apartado 1	Artículo 12, apartado 1

Directiva 2000/53/CE	Presente Reglamento
Artículo 8, apartado 2	Artículo 12, apartado 2
Artículo 8, apartado 3	Artículo 11, apartado 1
Artículo 8, apartado 4	Artículo 11, apartados 1 y 3
Artículo 9, apartado 1 <i>bis</i> , párrafo primero	Artículo 50, apartado 1, párrafo primero
Artículo 9, apartado 1 <i>bis</i> , párrafo segundo	Artículo 50, apartado 1, párrafo segundo
Artículo 9, apartado 1 <i>bis</i> , párrafo tercero	Artículo 50, apartado 1, párrafo tercero
Artículo 9, apartado 1 <i>ter</i>	Artículo 50, apartado 2
Artículo 9, apartado 1 <i>quater</i>	Artículo 50, apartado 3, párrafo tercero
Artículo 9, apartado 1 <i>quinquies</i>	Artículo 50, apartado 5
Artículo 9, apartado 2	Artículo 9 y anexo V, parte A
Artículo 9 <i>bis</i> , apartado 1	Artículo 51, apartado 1
Artículo 9 <i>bis</i> , apartado 2	Artículo 51, apartado 2
Artículo 9 <i>bis</i> , apartado 3	Artículo 51, apartado 3
Artículo 9 <i>bis</i> , apartado 4	Artículo 51, apartado 4
Artículo 9 <i>bis</i> , apartado 5	Artículo 51, apartado 5
Artículo 9 <i>bis</i> , apartado 6	Artículo 51, apartado 6
Artículo 10, apartado 1	—
Artículo 10, apartado 2	—
Artículo 10, apartado 3	—
Artículo 10 <i>bis</i>	Artículo 56
Artículo 11, apartado 1	Artículo 52, apartado 1

Directiva 2000/53/CE	Presente Reglamento
Artículo 11, apartado 2	Artículo 52, apartado 2
Artículo 12, apartado 1	Artículo 59, apartado 1
Artículo 12, apartado 2	Artículo 59, apartado 2
Artículo 12, apartado 3	—
Artículo 13	—
Anexo I	Anexo VIII
Anexo II	Anexo IV

2. Directiva 2005/64/CE

Directiva 2005/64/CE	Presente Reglamento
Artículo 1, párrafo primero	Artículo 1
Artículo 1, párrafo segundo	—
Artículo 2	Artículo 2, apartado 1, letra a)
Artículo 3, letra a)	—
Artículo 3, letra b)	—
Artículo 3, letra c)	Artículo 2, apartado 2, letra a)
Artículo 4, punto 1	Artículo 3, punto 1
Artículo 4, punto 2	—
Artículo 4, punto 3	Artículo 3, punto 3
Artículo 4, punto 4	Artículo 3, punto 2
Artículo 4, punto 5	Anexo III
Artículo 4, punto 6	—

Directiva 2005/64/CE	Presente Reglamento
Artículo 4, punto 7	Artículo 3, punto 40
Artículo 4, punto 8	—
Artículo 4, punto 9	Artículo 3, punto 4
Artículo 4, punto 10	Artículo 3, punto 39
Artículo 4, punto 11	—
Artículo 4, punto 12	Artículo 3, punto 39
Artículo 4, punto 13	Artículo 3, punto 5
Artículo 4, punto 14	Artículo 3, punto 6
Artículo 4, punto 15	Artículo 3, punto 7
Artículo 4, punto 16	—
Artículo 4, punto 17	—
Artículo 4, punto 18	—
Artículo 4, punto 19	—
Artículo 4, punto 20	—
Artículo 5, apartado 1	—
Artículo 5, apartado 2	Artículo 8, apartado 2
Artículo 5, apartado 3	Artículo 8, apartado 3
Artículo 5, apartado 4	—
Artículo 6, apartado 1	—
Artículo 6, apartado 2, párrafo segundo	Artículo 5, apartados 4 y 5

Directiva 2005/64/CE	Presente Reglamento
Artículo 6, apartado 3	Artículo 9
Artículo 6, apartado 4	—
Artículo 6, apartado 5	—
Artículo 6, apartado 6	—
Artículo 6, apartado 7	—
Artículo 6, apartado 8	—
Artículo 7, letra a)	Anexo VIII, parte E
Artículo 7, letra b)	Anexo VIII, parte E
Artículo 8	—
Artículo 9	—
Artículo 10, apartado 1	—
Artículo 10, apartado 2	—
Artículo 10, apartado 3	—
Artículo 10, apartado 4	—
Artículo 11, apartado 1	—
Artículo 11, apartado 2	—
Artículo 12	—
Artículo 13	—
Anexo I	Artículo 4, apartado 1
Anexo II	—

Directiva 2005/64/CE	Presente Reglamento
Anexo III	—
Anexo VII	—
Anexo V	Anexo VIII, parte E
Anexo VI	—