Parlamento Europeo
2024-2029

TEXTOS APROBADOS

P10_TA(2025)0168

Requisitos de circularidad aplicables al diseño de los vehículos y a la gestión de los vehículos al final de su vida útil

Enmiendas aprobadas por el Parlamento Europeo el 9 de septiembre de 2025 sobre la propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo relativo a los requisitos de circularidad aplicables al diseño de los vehículos y a la gestión de los vehículos al final de su vida útil y por el que se modifican los Reglamentos (UE) 2018/858 y (UE) 2019/1020 y se derogan las Directivas 2000/53/CE y 2005/64/CE (COM(2023)0451 – C9-0308/2023 – 2023/0284(COD))[1]

(Procedimiento legislativo ordinario: primera lectura)

Enmienda 1
Propuesta de Reglamento
Considerando 1

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(1) La Comunicación de la Comisión de 11 de diciembre de 2019 sobre «El Pacto Verde Europeo»[37] (en lo sucesivo, el «Pacto Verde Europeo») es la nueva estrategia de crecimiento de Europa cuyo objetivo es transformar la Unión en una sociedad equitativa y próspera, con una economía moderna, que utiliza eficientemente los recursos y competitiva, en la que no haya emisiones netas de gases de	(1) La Comunicación de la Comisión de 11 de diciembre de 2019 sobre «El Pacto Verde Europeo»[37] (en lo sucesivo, el «Pacto Verde Europeo») es la nueva estrategia de crecimiento de Europa cuyo objetivo es transformar la Unión en una sociedad equitativa y próspera, con una economía moderna, que utiliza eficientemente los recursos y competitiva, en la que no haya emisiones netas de gases de

[1] De conformidad con el artículo 60, apartado 4, párrafo cuarto, del Reglamento interno, el asunto se devuelve a las comisiones competentes con vistas a la celebración de negociaciones interinstitucionales (A10-0158/2025).

efecto invernadero en 2050 y el crecimiento económico esté disociado del uso de los recursos. Con vistas a que las políticas sobre productos de la Unión contribuyan a la reducción de las emisiones de carbono a escala mundial, es necesario garantizar que los productos comercializados y vendidos en la Unión se obtengan, fabriquen y traten al final de su vida útil de un modo sostenible.	efecto invernadero en 2050 ***a más tardar*** y el crecimiento económico esté disociado del uso de los recursos. Con vistas a que las políticas sobre productos de la Unión contribuyan a la reducción de las emisiones de carbono a escala mundial, es necesario garantizar que los productos comercializados y vendidos en la Unión se obtengan, fabriquen y traten al final de su vida útil de un modo sostenible.
_____	_____
[37] Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones, «El Pacto Verde Europeo» [COM(2019) 640 final].	[37] Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones, «El Pacto Verde Europeo» [COM(2019)0640 final].

Enmienda 2
Propuesta de Reglamento
Considerando 2

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(2) El sector automovilístico contribuye en gran medida a la utilización de recursos energéticos y materiales por parte de la Unión y, por tanto, a la generación de gases de efecto invernadero. La producción de vehículos en terceros países que se introducen en la Unión contribuye a la generación de gases de efecto invernadero a escala mundial, lo cual tiene a su vez, un impacto medioambiental negativo en la Unión. El paso del uso de combustibles fósiles en los vehículos a una movilidad sin emisiones, tal como se prevé en el paquete de medidas «Objetivo 55», es uno de los requisitos previos para alcanzar el objetivo	(2) El sector automovilístico contribuye en gran medida a la utilización de recursos energéticos y materiales por parte de la Unión y, por tanto, a la generación de gases de efecto invernadero. La producción de vehículos en terceros países que se introducen en la Unión contribuye a la generación de gases de efecto invernadero a escala mundial, lo cual tiene a su vez, un impacto medioambiental negativo en la Unión. El paso del uso de combustibles fósiles en los vehículos a una movilidad sin emisiones, tal como se prevé en el paquete de medidas «Objetivo 55», es uno de los requisitos previos para alcanzar el objetivo

de neutralidad climática en 2050. Reducirá las emisiones de gases de efecto invernadero del sector automovilístico vinculadas a la fase de uso de los vehículos. La industria automovilística es uno de los mayores usuarios de aluminio, acero y plástico primarios en relación con la fabricación de vehículos nuevos introducidos en el mercado de la Unión. Esto puede suponer un impacto medioambiental significativo debido a la energía necesaria para la extracción y la transformación de estos materiales. La huella ambiental de la fabricación de vehículos nuevos podría aumentar con la electrificación del parque que está en curso, así como debido a un uso más generalizado de la electrónica en futuros modelos, que requieren una cantidad considerable de materias primas fundamentales y estratégicas y metales preciosos, como el cobre y los metales de tierras raras. El resultado de estos cambios es que la fase de producción podría tener una huella ambiental mayor que la fase de uso de los vehículos. Además, los requisitos actuales de la legislación de la Unión en materia de gestión de residuos dan lugar a una recuperación insuficiente de los recursos de los vehículos al final de su vida útil, y existe un gran potencial para aumentar la cantidad y la calidad de las piezas, componentes y materiales que deben ser objeto de reutilización, remanufacturación, reacondicionamiento y reciclado procedentes de los vehículos al final de su vida útil. Para hacer frente a estos impactos medioambientales ***y*** contribuir a la descarbonización del sector, es

de neutralidad climática en 2050. Reducirá las emisiones de gases de efecto invernadero del sector automovilístico vinculadas a la fase de uso de los vehículos. La industria automovilística es uno de los mayores usuarios de aluminio, acero y plástico primarios en relación con la fabricación de vehículos nuevos introducidos en el mercado de la Unión. Esto puede suponer un impacto medioambiental significativo debido a la energía necesaria para la extracción y la transformación de estos materiales. La huella ambiental de la fabricación de vehículos nuevos podría aumentar con la electrificación del parque que está en curso ***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 podría depender cada vez más de las importaciones de materias primas fundamentales y ser cada vez más vulnerable a las perturbaciones del suministro y, por lo tanto, perder competitividad***. Además, los requisitos actuales de la legislación de la Unión en materia de gestión de residuos dan lugar a una recuperación insuficiente de los recursos de los vehículos al final de su vida útil, y existe un gran potencial para aumentar la

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»[38], en la que se pedía una revisión de las normas actuales para «promover modelos de negocio más circulares que vinculen el diseño al tratamiento aplicado al final de la vida útil, […] estudiar reglas sobre el contenido reciclado obligatorio de determinados materiales […] y […] mejorar la eficiencia del reciclado». El Consejo[39] y el Parlamento[40] 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.

cantidad y la calidad de las piezas, componentes y materiales que deben ser objeto de ***reparación,*** reutilización, remanufacturación, reacondicionamiento***,*** ***retroadaptación*** y reciclado procedentes de los vehículos ***tanto durante la fase de uso como*** 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»[38], 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[38 bis].*** El Consejo[39] y el Parlamento[40] 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.
[38] Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones, de 11 de marzo de 2020: «Nuevo Plan de acción para la economía circular por una Europa más limpia y más competitiva» [COM(2020) 98 final].	[38] Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones, de 11 de marzo de 2020: «Nuevo Plan de acción para la economía circular por una Europa más limpia y más competitiva» [COM(2020)0098 final].
	[38 bis] 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).
[39] Conclusiones del Consejo de 17 de diciembre de 2020, «Hacer que la recuperación sea circular y ecológica».	[39] Conclusiones del Consejo de 17 de diciembre de 2020, «Hacer que la recuperación sea circular y ecológica».
[40] Resolución del Parlamento Europeo, de 10 de febrero de 2021, sobre el nuevo Plan de acción para la economía circular.	[40] Resolución del Parlamento Europeo, de 10 de febrero de 2021, sobre el nuevo Plan de acción para la economía circular.

Enmienda 3
Propuesta de Reglamento
Considerando 6

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(6) El Reglamento (UE) 2018/858 del Parlamento Europeo	(6) El Reglamento (UE) 2018/858 del Parlamento Europeo

y del Consejo[44] introdujo un sistema global de homologación de tipo y de vigilancia del mercado de los vehículos de motor, remolques y los sistemas, los componentes y las unidades técnicas independientes destinados a dichos vehículos con vistas a garantizar el correcto funcionamiento del mercado único y ofrecer un nivel elevado de eficacia medioambiental. Es necesario un acto regulador separado a efectos del procedimiento de homologación de tipo UE establecido en el anexo II del Reglamento (UE) 2018/858. Es necesario establecer disposiciones y requisitos sobre la circularidad de los vehículos en el proceso de homologación de tipo UE. Para velar por que los vehículos cumplan dichos requisitos es necesario garantizar su verificación en el proceso de homologación de tipo UE. Las disposiciones administrativas del Reglamento (UE) 2018/858, incluidas las disposiciones sobre vigilancia del mercado, medidas correctoras y sanciones, se aplican a las homologaciones de tipo expedidas con arreglo al presente Reglamento. Las disposiciones administrativas del Reglamento (UE) 2018/858, incluidas las disposiciones sobre vigilancia del mercado, medidas correctoras y sanciones, se aplican a las homologaciones de tipo expedidas de conformidad con los requisitos del presente Reglamento.

[44] Reglamento (UE) 2018/858 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 30 de mayo de 2018,

y del Consejo[44] introdujo un sistema global de homologación de tipo y de vigilancia del mercado de los vehículos de motor, remolques y los sistemas, los componentes y las unidades técnicas independientes destinados a dichos vehículos con vistas a garantizar el correcto funcionamiento del mercado único y ofrecer un nivel elevado de eficacia medioambiental. Es necesario un acto regulador separado a efectos del procedimiento de homologación de tipo UE establecido en el anexo II del Reglamento (UE) 2018/858. Es necesario establecer disposiciones y requisitos sobre la circularidad de los vehículos en el proceso de homologación de tipo UE. Para velar por que los vehículos cumplan dichos requisitos es necesario garantizar su verificación en el proceso de homologación de tipo UE. Las disposiciones administrativas del Reglamento (UE) 2018/858, incluidas las disposiciones sobre vigilancia del mercado, medidas correctoras y sanciones, se aplican a las homologaciones de tipo expedidas con arreglo al presente Reglamento. Las disposiciones administrativas del Reglamento (UE) 2018/858, incluidas las disposiciones sobre vigilancia del mercado, medidas correctoras***, cláusulas de salvaguardia*** y sanciones, se aplican a las homologaciones de tipo expedidas de conformidad con los requisitos del presente Reglamento.

[44] 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).	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).

Enmienda 4
Propuesta de Reglamento
Considerando 6 bis (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	(6 bis) Para evitar la aplicación retroactiva de los requisitos, es importante distinguir entre homologaciones de tipo modificadas y nuevas. Por consiguiente, debe aclararse que las modificaciones no requieren sistemáticamente una nueva homologación de tipo con arreglo al Reglamento (UE) 2018/858.

Enmienda 5
Propuesta de Reglamento
Considerando 7

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(7) Con el fin de mejorar el funcionamiento del mercado único y garantizar al mismo tiempo un elevado nivel de protección del medio ambiente, es esencial armonizar las condiciones para la homologación de tipo de los vehículos en lo que respecta a su aptitud para la	(7) Con el fin de mejorar el funcionamiento del mercado único y garantizar al mismo tiempo un elevado nivel de protección del medio ambiente, es esencial armonizar las condiciones para la homologación de tipo de los vehículos en lo que respecta a su aptitud para la

reutilización, el reciclado y la valorización, así como las condiciones que rigen la gestión de residuos en el sector automovilístico. Existen vínculos intrínsecos entre la fase de producción y el tratamiento de los vehículos al final de su vida útil, ya que un tratamiento de los vehículos que no dañe el medio ambiente depende sobre todo del modo en que, en primer lugar, se diseñan y se fabrican los vehículos. Por tanto, la forma más eficiente de facilitar la transición del sector automovilístico a una economía circular es establecer un marco reglamentario uniforme a escala de la Unión que abarque de una manera integrada y coherente el diseño, la fabricación, la introducción en el mercado de la Unión y el tratamiento de los vehículos al final de su vida útil. Esto también es fundamental para el desarrollo del mercado de la Unión de materias primas secundarias incluidas en los vehículos nuevos que se introducen en el mercado, así como para evitar obstáculos al comercio y distorsiones de la competencia, garantizar la claridad jurídica y mejorar la eficacia medioambiental de todos los operadores económicos que participan en el diseño, la producción y el tratamiento de los vehículos al final de su vida útil. Con el fin de alcanzar estos objetivos y debido a la necesidad de contar con normas uniformes para el mercado único que estén impulsadas por consideraciones medioambientales, y en consonancia con la legislación general de la Unión en materia de homologación de tipo de los vehículos de motor, la Directiva 2000/53/CE y la Directiva

reutilización, el reciclado y la valorización, así como las condiciones que rigen la gestión de residuos en el sector automovilístico ***y la exportación de vehículos usados***. Existen vínculos intrínsecos entre la fase de producción y el tratamiento de los vehículos al final de su vida útil, ya que un tratamiento de los vehículos que no dañe el medio ambiente depende sobre todo del modo en que, en primer lugar, se diseñan y se fabrican los vehículos. Por tanto, la forma más eficiente de facilitar la transición del sector automovilístico a una economía circular es establecer un marco reglamentario uniforme a escala de la Unión que abarque de una manera integrada y coherente el diseño, la fabricación, la introducción en el mercado de la Unión y el tratamiento de los vehículos al final de su vida útil. Esto también es fundamental para el desarrollo del mercado de la Unión de materias primas secundarias incluidas en los vehículos nuevos que se introducen en el mercado, así como para evitar obstáculos al comercio y distorsiones de la competencia, garantizar la claridad jurídica y mejorar la eficacia medioambiental de todos los operadores económicos que participan en el diseño, la producción y el tratamiento de los vehículos al final de su vida útil. Con el fin de alcanzar estos objetivos y debido a la necesidad de contar con normas uniformes para el mercado único que estén impulsadas por consideraciones medioambientales, y en consonancia con la legislación general de la Unión en materia de homologación de tipo de los vehículos de motor, la Directiva

2005/64/CE deben ser sustituidas por un Reglamento sobre la base del artículo 114 del TFUE.

2000/53/CE y la Directiva 2005/64/CE deben ser sustituidas por un Reglamento sobre la base del artículo 114 del TFUE.

Enmienda 6
Propuesta de Reglamento
Considerando 8

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(8) 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 vehículos, a saber, los vehículos de dos y tres ruedas, los camiones, los autobuses y los remolques, no están sujetos a ninguna legislación de la Unión relativa a sus fases de diseño ecológico y gestión al final de su vida útil. Por tanto, para garantizar un marco circular para todos los vehículos matriculados en la Unión, incluido su tratamiento respetuoso con el medio ambiente, así como para evitar la fragmentación del mercado único, el presente Reglamento debe aplicarse no solo a los vehículos de las categorías M_1 y N_1, sino, parcialmente, también a ***determinados*** vehículos de la categoría ***(***L_{3}***e-***L_{7}***e)***, vehículos pesados y sus remolques (M_2, M_3, N_2, N_3, 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 M_1 y N_1 en el momento de la entrada en vigor del	(8) 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 ***por ciento*** de todos los vehículos matriculados en la Unión. El resto de vehículos, a saber, los vehículos de dos y tres ruedas, los camiones, los autobuses y los remolques, no están sujetos a ninguna legislación de la Unión relativa a sus fases de diseño ecológico y gestión al final de su vida útil. Por tanto, para garantizar un marco circular para todos los vehículos matriculados en la Unión, incluido su tratamiento respetuoso con el medio ambiente, así como para evitar la fragmentación del mercado único, el presente Reglamento debe aplicarse no solo a los vehículos de las categorías M_1 y N_1, sino, parcialmente, también a ***los*** vehículos de la categoría L, ***los*** vehículos pesados y sus remolques (M_2, M_3, N_2, N_3, 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 M_1 y N_1 en el momento

presente Reglamento. No obstante, los requisitos relativos a la recogida de vehículos al final de su vida útil, su entrega obligatoria a instalaciones autorizadas para su tratamiento, así como su descontaminación, deben aplicarse a los vehículos de categoría L ***(L₃e-L₇e)*** y vehículos pesados ***y*** sus remolques (M_2, M_3, N_2, N_3, O). Para facilitar el tratamiento de estos vehículos al final de su vida útil, se debe exigir a sus fabricantes que faciliten información sobre la retirada y la sustitución de piezas, componentes y materiales de dichos vehículos. Asimismo, las disposiciones que rigen la responsabilidad ampliada del productor deben aplicarse a estas categorías de vehículos y cubrir los costes de su recogida y descontaminación al final de su vida útil.	de la entrada en vigor del presente Reglamento. No obstante, los requisitos relativos a la recogida de vehículos al final de su vida útil, su entrega obligatoria a instalaciones autorizadas para su tratamiento, así como su descontaminación, deben aplicarse ***tanto*** a los vehículos de categoría L y vehículos pesados ***como a*** sus remolques (M_2, M_3, N_2, N_3, O). Para facilitar el tratamiento de estos vehículos al final de su vida útil, se debe exigir a sus fabricantes que faciliten información sobre la retirada y la sustitución de piezas, componentes y materiales de dichos vehículos. Asimismo, las disposiciones que rigen la responsabilidad ampliada del productor deben aplicarse a estas categorías de vehículos y cubrir los costes de su recogida y descontaminación al final de su vida útil. ***Además, deben aplicarse requisitos adicionales a los vehículos de categoría L, por ejemplo en cuanto al etiquetado, la retirada obligatoria o la reutilización, la remanufacturación y el reacondicionamiento.***

Enmienda 7
Propuesta de Reglamento
Considerando 8 bis (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	(8 bis) A fin de garantizar la coherencia normativa y evitar la fragmentación del mercado único, es necesario ampliar el ámbito de aplicación del presente

Reglamento a los vehículos pertenecientes a las categorías L_1 y L_2, tal como se definen en el Reglamento (UE) n.º 168/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo[1 bis]. Los vehículos de las categorías L_1e y L_2e no están sujetos de manera uniforme a la matriculación administrativa en virtud de la Directiva 1999/37/CE del Consejo[1 ter] en todos los Estados miembros, a pesar de haber recibido la homologación de tipo en virtud del Reglamento (UE) n.º 168/2013. Esta incoherencia normativa entraña el riesgo de crear enfoques nacionales fragmentados, imponer cargas desproporcionadas a los fabricantes y socavar la competitividad de la industria. A fin de garantizar la coherencia y armonización normativa, el presente Reglamento debe establecer que, cuando dichos vehículos no estén sujetos a matriculación administrativa, debe aplicarse un sistema alternativo para registrar su identificación, también en el punto de introducción en el mercado, durante su utilización o al final de su vida útil. Este enfoque debería evitar disparidades en el tratamiento de vehículos similares, así como armonizar las obligaciones para todos los vehículos de categoría L, fomentando así un marco coherente a efectos del cumplimiento del presente Reglamento.

[1 bis] 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).

[1 ter] 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).

Enmienda 8
Propuesta de Reglamento
Considerando 9 bis (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	(9 bis) 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.

Enmienda 9
Propuesta de Reglamento
Considerando 9 ter (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	(9 ter) Con el fin de preservar el patrimonio cultural europeo, los vehículos de interés histórico deben quedar excluidos del ámbito de aplicación del presente Reglamento. Los vehículos de interés cultural especial también deben poder excluirse del ámbito de aplicación del presente Reglamento, siempre que estén oficialmente reconocidos como tales por la autoridad competente del Estado miembro en el que estén matriculados, de conformidad con criterios específicos. Tal exclusión no debe eximir a dichos vehículos de ser conservados y manipulados de manera respetuosa con el medio ambiente, de conformidad con el Derecho de la Unión o nacional. Por consiguiente, los Estados miembros deben velar

	por que todo vehículo que se beneficie de dicha exención se gestione en consecuencia.

Enmienda 10
Propuesta de Reglamento
Considerando 9 quater (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	(9 quater) A fin de garantizar que el ámbito de aplicación del presente Reglamento se adapte a las realidades del mercado, también deben excluirse del presente Reglamento otros tipos de vehículos, como los vehículos de la categoría L fabricados en series cortas o determinados ciclos diseñados para pedalear.

Enmienda 11
Propuesta de Reglamento
Considerando 10

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(10) Los vehículos especiales están destinados a desempeñar una función específica, por lo que exigen tipos especiales de carrocería que no están por completo bajo el control del fabricante. En consecuencia, los coeficientes de aptitud para la reutilización, el reciclado y la valorización no pueden calcularse adecuadamente. En el caso de estos vehículos, solo deben aplicarse las disposiciones relativas a la recogida, la descontaminación y la retirada obligatoria de piezas y componentes. Los costes de estas actividades deben correr a cargo	(10) Los vehículos especiales están destinados a desempeñar una función específica, por lo que exigen tipos especiales de carrocería que no están por completo bajo el control del fabricante. En consecuencia, los coeficientes de aptitud para la reutilización, el reciclado y la valorización no pueden calcularse adecuadamente. En el caso de estos vehículos, solo deben aplicarse las disposiciones relativas a la recogida, la descontaminación y la retirada obligatoria de piezas y componentes. Los costes de estas actividades deben correr a cargo

de los productores en el marco del sistema de responsabilidad ampliada del productor. Las disposiciones relativas a las sustancias contenidas en los vehículos también deben aplicarse a los vehículos especiales, tal como se establece en la Directiva 2000/53/CE. El fabricante de la segunda fase de vehículos que han recibido la homologación de tipo multifásica no está en condiciones de calcular los coeficientes de aptitud para la reutilización, el reciclado y la valorización de los vehículos finalizados. Por consiguiente, procede exigir únicamente que el vehículo de base ***cumpla*** el presente Reglamento.	de los productores en el marco del sistema de responsabilidad ampliada del productor. Las disposiciones relativas a las sustancias contenidas en los vehículos también deben aplicarse a los vehículos especiales, tal como se establece en la Directiva 2000/53/CE. ***No obstante, los vehículos especiales fabricados por pequeños fabricantes deben quedar totalmente excluidos del ámbito de aplicación del presente Reglamento.*** El fabricante de la segunda fase de vehículos ***—por ejemplo, el carrocero—*** que han recibido la homologación de tipo multifásica no está en condiciones de calcular los coeficientes de aptitud para la reutilización, el reciclado y la valorización de los vehículos finalizados. Por consiguiente, procede exigir únicamente que el vehículo de base ***—es decir, en la fase inicial—*** cumpla el presente Reglamento. ***En consecuencia, la carrocería de los vehículos multifásicos no incluida en el vehículo de base no debe incluirse en el ámbito de aplicación de la responsabilidad ampliada del productor.***

Enmienda 12
Propuesta de Reglamento
Considerando 10 bis (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	(10 bis) 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.

	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. Estas unidades no deben clasificarse como vehículos al final de su vida útil, ya que siguen sirviendo de vivienda, a menudo no matriculadas, lo que hace que se clasifiquen erróneamente como vehículos desaparecidos. 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. Dada su naturaleza especial, su composición material diferenciada y su uso continuo, las autocaravanas y las caravanas deben quedar excluidas del presente Reglamento.

Enmienda 13
Propuesta de Reglamento
Considerando 11

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(11) Uno de los mayores retos prácticos relacionados con la aplicación de la Directiva 2000/53/CE se refiere a la determinación de si un vehículo se ha convertido o no en un vehículo al final de su vida útil, en ***particular en*** los casos de traslados transfronterizos de vehículos. Esta valoración, a pesar de la publicación de	(11) Uno de los mayores retos prácticos relacionados con la aplicación de la Directiva 2000/53/CE se refiere a la determinación de si un vehículo se ha convertido o no en un vehículo al final de su vida útil, en los casos de traslados transfronterizos ***y exportaciones*** de vehículos. Esta valoración, a pesar de la publicación de

orientaciones[46] sobre esta cuestión, sigue siendo problemática. Por tanto, es necesario establecer criterios precisos jurídicamente vinculantes que permitan determinar si un vehículo está al final de su vida útil. Estos criterios deben utilizarlos ***todos*** los operadores económicos y los propietarios de vehículos que se ocupen de vehículos al final de su vida útil.

_____

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

orientaciones[46] 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.

_____

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

Enmienda 14
Propuesta de Reglamento
Considerando 13

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(13) Para abordar el diseño de todos los vehículos introducidos en el mercado de la Unión, así como la fase final de su vida útil, es necesario establecer requisitos armonizados de circularidad que se verifiquen en la fase de homologación de tipo. Diseñar y fabricar vehículos con vistas a garantizar que sus piezas y componentes sean reutilizables y que los materiales que contienen sean reciclables es esencial para evitar que dichas piezas, componentes y materiales no puedan valorizarse de forma adecuada cuando un vehículo llega al final de su vida útil. Por tanto, los fabricantes de vehículos y sus proveedores deben integrar	(13) Para abordar el diseño de todos los vehículos introducidos en el mercado de la Unión, así como la fase final de su vida útil, es necesario establecer requisitos armonizados de circularidad que se verifiquen en la fase de homologación de tipo. Diseñar y fabricar vehículos con vistas a garantizar que sus piezas y componentes sean reutilizables y que los materiales que contienen sean reciclables es esencial para evitar que dichas piezas, componentes y materiales no puedan valorizarse de forma adecuada cuando un vehículo llega al final de su vida útil. Por tanto, los fabricantes de vehículos y sus proveedores deben integrar

estrategias de diseño que mejoren la aptitud para la reutilización y el reciclado en una fase temprana del desarrollo de nuevos vehículos. En consecuencia, los nuevos tipos de vehículos deben seguir fabricándose de manera que sean reutilizables o reciclables en un mínimo del 85 **%** en masa y reutilizables o valorizables en un mínimo del 95 **%** en masa, como ya se prevé en la Directiva 2005/64/CE. Con el fin de garantizar que el cálculo de los coeficientes de aptitud para la reutilización, el reciclado y la valorización se realice de manera uniforme y se pueda controlar, debe establecerse una nueva metodología para el cálculo y la verificación de los coeficientes de aptitud para la reutilización, el reciclado y la valorización de un vehículo. Esta metodología debe reflejar mejor el potencial real de un vehículo nuevo para su reciclaje, reutilización y valorización al final de su vida útil, teniendo en cuenta al mismo tiempo el progreso tecnológico en curso. A fin de garantizar condiciones uniformes para la aplicación del presente Reglamento, deben conferirse a la Comisión competencias de ejecución para crear dicha metodología. Hasta que se establezca esta metodología, los coeficientes de aptitud para la reutilización, el reciclado y la valorización deben seguir calculándose de conformidad con la norma ISO 22628:2002, tal como se establece en la Directiva 2005/64/CE.

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 ***por ciento*** en masa y reutilizables o valorizables en un mínimo del 95 ***por ciento*** en masa, como ya se prevé en la Directiva 2005/64/CE. Con el fin de garantizar que el cálculo de los coeficientes de aptitud para la reutilización, el reciclado y la valorización se realice de manera uniforme y se pueda controlar, debe establecerse una nueva metodología para el cálculo y la verificación de los coeficientes de aptitud para la reutilización, el reciclado y la valorización de un vehículo. Esta metodología debe reflejar mejor el potencial real de un vehículo nuevo para su reciclaje, reutilización y valorización al final de su vida útil, teniendo en cuenta al mismo tiempo el progreso tecnológico en curso. A fin de garantizar condiciones uniformes para la aplicación del presente Reglamento, deben conferirse a la Comisión competencias de ejecución para crear dicha metodología ***teniendo en cuenta la norma 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 ISO 22628:2002, tal como se establece en la Directiva 2005/64/CE. ***La Comisión debe tener por objetivo que la metodología pertinente de las***

	Naciones Unidas se actualice en consecuencia para evitar conflictos con la metodología de la Unión y reducir la carga para los fabricantes.

Enmienda 15
Propuesta de Reglamento
Considerando 13 bis (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	(13 bis) 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. Un vehículo solo debe considerarse al final de su vida útil cuando no pueda restaurarse razonablemente para cumplir los requisitos de inspección técnica y, por tanto, presente un riesgo para la seguridad de los usuarios de la carretera.

Enmienda 16
Propuesta de Reglamento
Considerando 13 ter (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	(13 ter) La longevidad de los vehículos depende no solo de

	su diseño inicial, sino también de la disponibilidad de servicios de reparación y mantenimiento asequibles y competitivos. A fin de garantizar que los consumidores no dependan únicamente de las redes de reparación controladas por el fabricante, lo que podría limitar la competencia, aumentar los costes y reducir la disponibilidad de servicios, los reparadores independientes deben poder operar en condiciones justas y transparentes. Deben evitarse los obstáculos a la reparación, en particular las restricciones de acceso a piezas de recambio, herramientas de diagnóstico e información técnica, así como la vinculación injustificada de piezas a un vehículo específico, a fin de salvaguardar las posibilidades de elección de los consumidores y garantizar el uso eficiente de los recursos.

Enmienda 17
Propuesta de Reglamento
Considerando 15

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(15) La Directiva 2000/53/CE ya restringe el uso de plomo, mercurio, cadmio y cromo hexavalente en los vehículos y establece excepciones, cuando dichas sustancias puedan utilizarse en determinadas aplicaciones. El presente Reglamento debe recoger estas normas existentes. No obstante, para garantizar la coherencia de	(15) La Directiva 2000/53/CE ya restringe el uso de plomo, mercurio, cadmio y cromo hexavalente en los vehículos y establece excepciones, cuando dichas sustancias puedan utilizarse en determinadas aplicaciones. El presente Reglamento debe recoger estas normas existentes. No obstante, para garantizar la coherencia de

la legislación sobre sustancias químicas, las restricciones relativas a la comercialización y el uso de otras sustancias en los vehículos deben abordarse con arreglo al Reglamento (CE) n.º 1907/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo[48]. Del mismo modo, deben ***introducirse*** restricciones al uso de sustancias reguladas en el Reglamento (UE) 2019/1021 del Parlamento Europeo y del Consejo[49], sobre la base de las disposiciones de dicho Reglamento. ***Por consiguiente, el presente Reglamento no debe establecer la posibilidad de restringir sustancias distintas del plomo, el mercurio, el cadmio y el cromo hexavalente en los vehículos.***

la legislación sobre sustancias químicas, las restricciones relativas a la comercialización y el uso de otras sustancias en los vehículos deben abordarse con arreglo al Reglamento (CE) n.º 1907/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo[48]. Del mismo modo, deben ***respetarse las*** restricciones al uso de sustancias reguladas en el Reglamento (UE) 2019/1021 del Parlamento Europeo y del Consejo[49], sobre la base de las disposiciones de dicho Reglamento.

---

[48] 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).

[49] Reglamento (UE) 2019/1021 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de junio de 2019, sobre contaminantes orgánicos persistentes (DO L 169

[48] 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).

[49] 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).

de 25.6.2019, p. 45).

Enmienda 18
Propuesta de Reglamento
Considerando 15 bis (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	(15 bis) A fin de facilitar el cumplimiento del presente Reglamento y proporcionar orientaciones sobre las restricciones de las sustancias preocupantes presentes en los vehículos, pero también sobre aquellas que dificultan el reciclado para obtener materias primas secundarias seguras y de alta calidad, procede inventariar las sustancias preocupantes. Esto debe llevarlo a cabo 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»). La Comisión debe adoptar las medidas de seguimiento adecuadas a este respecto, incluida la posibilidad de adoptar actos delegados.

Enmienda 19
Propuesta de Reglamento
Considerando 16

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(16) La Directiva 2000/53/CE establece exenciones a las restricciones al uso de plomo y cadmio en las baterías utilizadas en los vehículos, que se recogen en el presente Reglamento. Sin	(16) La Directiva 2000/53/CE establece exenciones a las restricciones al uso de plomo y cadmio en las baterías utilizadas en los vehículos, que se recogen en el presente Reglamento. Sin

embargo, el uso de sustancias en las baterías está regulado de manera exhaustiva en el Reglamento (UE) 2023/***[Baterías]*** del Parlamento Europeo y del Consejo[50]. Por tanto, se deben abordar estas sustancias y, en su caso, transferir sus restricciones y exenciones conexas a dicho Reglamento, y no deben regularse en el presente Reglamento. Antes de introducir dichas restricciones en virtud del Reglamento (UE) 2023/[Baterías], debe llevarse a cabo una evaluación exhaustiva con arreglo a dicho Reglamento con el fin de evaluar si una exención sigue siendo necesaria y con qué alcance.	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[50]. Por tanto, se deben abordar estas sustancias y, en su caso, transferir sus restricciones y exenciones conexas a dicho Reglamento, y no deben regularse en el presente Reglamento. Antes de introducir dichas restricciones en virtud del Reglamento (UE) 2023/[Baterías], debe llevarse a cabo una evaluación exhaustiva con arreglo a dicho Reglamento con el fin de evaluar si una exención sigue siendo necesaria y con qué alcance.
[50] Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo, de ***[fecha]*** de 2023, relativo a las pilas y baterías y sus residuos y por el que se modifican la Directiva 2008/98/CE y el Reglamento (UE) 2019/1020 y se deroga la Directiva 2006/66/CE (DO L ***[...]).***	[50] 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).***

Enmienda 20
Propuesta de Reglamento
Considerando 17

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(17) A fin de tener en cuenta los avances científicos y técnicos, se deben seguir delegando poderes en la Comisión para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 290 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea en lo que respecta a la	(17) A fin de tener en cuenta los avances científicos y técnicos, se deben seguir delegando poderes en la Comisión para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 290 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea en lo que respecta a la

modificación de las exenciones a las restricciones de uso del plomo, mercurio, cadmio y cromo hexavalente en los vehículos en virtud del presente Reglamento. La modificación o supresión de estas exenciones debe ir precedida de una evaluación de las repercusiones socioeconómicas de dicho cambio, que no figura en la Directiva 2000/53/CE, incluido el estudio de la disponibilidad de sustancias alternativas y los efectos en la salud humana y el medio ambiente a lo largo del ciclo de vida de los vehículos. Para garantizar la eficacia de la adopción de decisiones, la coordinación y la gestión de los aspectos técnicos, científicos y administrativos de la modificación del presente Reglamento con respecto a las restricciones de uso de sustancias en los vehículos, la Agencia Europea de Sustancias y Mezclas Químicas debe asistir a la Comisión en dicha evaluación.	modificación de las exenciones a las restricciones de uso del plomo, mercurio, cadmio y cromo hexavalente en los vehículos en virtud del presente Reglamento. La modificación o supresión de estas exenciones debe ir precedida de una evaluación de las repercusiones socioeconómicas de dicho cambio, que no figura en la Directiva 2000/53/CE, incluido el estudio de la disponibilidad de sustancias alternativas y los efectos en la salud humana y el medio ambiente a lo largo del ciclo de vida de los vehículos. ***Antes de adoptar estos actos delegados, la Comisión debe consultar a los expertos y partes interesadas pertinentes para garantizar que se tengan en cuenta tanto las repercusiones socioeconómicas más amplias como los efectos sobre la salud humana y ambiental.*** Para garantizar la eficacia de la adopción de decisiones, la coordinación y la gestión de los aspectos técnicos, científicos y administrativos de la modificación del presente Reglamento con respecto a las restricciones de uso de sustancias en los vehículos, la Agencia Europea de Sustancias y Mezclas Químicas debe asistir a la Comisión en dicha evaluación.

Enmienda 21
Propuesta de Reglamento
Considerando 18

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(18) Con vistas a aumentar la circularidad en el sector	(18) Con vistas a aumentar la circularidad en el sector

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

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 críticas 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 se aplicarán a todos los fabricantes que tengan la intención de introducir vehículos en el

primas secundarias de fuera de la Unión.

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 Reglamento debe permitir el abastecimiento de materias primas secundarias de fuera de la Unión. ***La transición hacia la economía circular en el sector del automóvil debe ir acompañada de medidas que salvaguarden la seguridad en el empleo y creen nuevas oportunidades de empleo. El presente Reglamento debe poder apoyar a los trabajadores a lo largo de una transición justa, integrando aspectos de sostenibilidad social, económica y medioambiental.***

Enmienda 22
Propuesta de Reglamento
Considerando 19

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(19) Habida cuenta de la baja tasa de reciclado de los plásticos, especialmente procedentes de los vehículos al final de su vida útil, y de los efectos negativos globales de otras formas de tratamiento de residuos plásticos, conviene aumentar la utilización de plásticos reciclados en los vehículos. Para ello, debe incluirse en los vehículos nuevos un objetivo obligatorio de plástico reciclado procedente de residuos posconsumo. En consecuencia, cada tipo de vehículo debe contener el ***25*** % de plástico reciclado procedente de residuos	(19) Habida cuenta de la baja tasa de reciclado de los plásticos, especialmente procedentes de los vehículos al final de su vida útil, y de los efectos negativos globales de otras formas de tratamiento de residuos plásticos, conviene aumentar la utilización de plásticos reciclados en los vehículos. Para ello, debe incluirse en los vehículos nuevos un objetivo obligatorio de plástico reciclado procedente de residuos posconsumo. En consecuencia, cada tipo de vehículo debe contener el ***20*** % de plástico reciclado procedente de residuos

plásticos posconsumo. El ***25*** % de este objetivo de contenido reciclado de plásticos debe alcanzarse incluyendo los plásticos reciclados procedentes de vehículos al final de su vida útil en el tipo de vehículo de que se trate. A fin de garantizar ***condiciones uniformes*** para la ***aplicación de esta obligación***, deben ***conferirse a la Comisión competencias*** de ***ejecución para establecer una metodología*** de ***cálculo y verificación del porcentaje*** de plásticos ***recuperados a partir*** de ***residuos posconsumo y*** de ***vehículos al final de su vida útil***, ***respectivamente, presentes e incorporados en el tipo de vehículo***.	plásticos posconsumo. El ***15*** % de este objetivo de contenido reciclado de plásticos debe alcanzarse incluyendo los plásticos reciclados procedentes de vehículos al final de su vida útil en el tipo de vehículo de que se trate. A fin de garantizar ***la necesaria perspectiva a largo plazo*** para la ***industria y desbloquear las inversiones***, ***los fabricantes*** deben ***cumplir en una fase posterior un objetivo de al menos el 25 %*** de ***plástico reciclado a partir de residuos plásticos posconsumo, a menos que la falta*** de ***disponibilidad o unos precios excesivos*** de ***los*** plásticos ***reciclados necesarios dificulten excesivamente el cumplimiento*** de ***este objetivo. A fin de ofrecer suficiente flexibilidad para alcanzar estos objetivos, los fabricantes también deben poder cumplir hasta un máximo del 50 % del objetivo utilizando residuos preconsumo.***

Enmienda 23
Propuesta de Reglamento
Considerando 19 bis (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	(19 bis) A fin de complementar determinados elementos no esenciales del presente Reglamento, deben delegarse en la Comisión los poderes para adoptar actos con arreglo al artículo 290 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea en lo que respecta al establecimiento de una metodología de cálculo y verificación del porcentaje de

	plásticos recuperados a partir de residuos posconsumo y preconsumo y de vehículos al final de su vida útil, respectivamente, presentes e incorporados en el tipo de vehículo, teniendo en cuenta la mejor tecnología de reciclado disponible, en particular el reciclado mecánico y químico. A fin de garantizar unas condiciones de competencia equitativas, es necesario abordar los problemas medioambientales conexos de manera no discriminatoria en lo que respecta al plástico reciclado de producción nacional e importado. A tal fin, el plástico reciclado a partir de residuos preconsumo integrado en vehículos importados a la Unión debe estar sujeto a condiciones equivalentes en lo que respecta a las emisiones y a los criterios de recogida separada y sostenibilidad para las tecnologías de reciclado.

Enmienda 24
Propuesta de Reglamento
Considerando 20

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(20) El sector automovilístico es uno de los mayores usuarios de acero y el uso actual de acero reciclado en los vehículos nuevos sigue siendo bajo. A fin de contribuir a reducir la huella de carbono relacionada con la producción de vehículos nuevos y apoyar la transición de la industria del automóvil hacia la neutralidad climática, deben delegarse poderes en la Comisión	(20) El sector automovilístico es uno de los mayores usuarios de acero y el uso actual de acero reciclado en los vehículos nuevos sigue siendo bajo. A fin de contribuir a reducir la huella de carbono relacionada con la producción de vehículos nuevos y apoyar la transición de la industria del automóvil hacia la neutralidad climática, ***debe establecerse un objetivo de***

para adoptar actos con arreglo al artículo 290 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea en lo que respecta al establecimiento de un porcentaje mínimo de acero reciclado procedente de ***residuos*** de acero ***posconsumo*** que debe estar presente e incorporarse en los tipos de vehículos. El establecimiento de un objetivo futuro debe ir precedido de un estudio específico de la Comisión que abarque todos los factores técnicos, medioambientales y económicos pertinentes relacionados con la viabilidad de dicho objetivo. ***A fin*** de ***garantizar condiciones uniformes*** para la ***aplicación*** de ***esta obligación***, deben ***conferirse a*** la Comisión ***competencias*** de ***ejecución para establecer la*** metodología de cálculo y verificación del porcentaje de acero recuperado a partir de ***residuos posconsumo*** que debe estar presente e incorporarse en el tipo de vehículo.

integración del acero reciclado procedente de chatarra en los vehículos nuevos. Asimismo, deben delegarse poderes en la Comisión para adoptar actos con arreglo al artículo 290 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea en lo que respecta al establecimiento de un porcentaje mínimo de acero reciclado procedente de ***chatarra, en particular familias de productos planos y largos de acero al carbono y*** 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 abarque todos los factores técnicos, medioambientales y económicos pertinentes relacionados con la viabilidad de dicho objetivo***, incluidas también 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 por lo que respecta a su capacidad para soportar contenido de cobre y otras inclusiones no intencionadas de impurezas metálicas. A fin de complementar determinados elementos no esenciales del presente Reglamento***, deben ***delegarse en*** la Comisión ***los poderes para adoptar actos con arreglo al artículo 290 del***

Tratado de Funcionamiento de ***la Unión Europea en lo que respecta al establecimiento de una*** metodología de cálculo y verificación del porcentaje de acero recuperado a partir de ***chatarra*** que debe estar presente e incorporarse en el tipo de vehículo.

Enmienda 25
Propuesta de Reglamento
Considerando 20 bis (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	(20 bis) 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 efecto, deben delegarse poderes en la Comisión para adoptar actos con arreglo al artículo 290 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea en lo que respecta al establecimiento de un porcentaje mínimo de

	aluminio reciclado que debe estar presente e incorporarse en los tipos de vehículos. El establecimiento de un objetivo futuro debe ir precedido de un estudio específico de la Comisión que abarque todos los factores técnicos, medioambientales y económicos pertinentes relacionados con la viabilidad de dicho objetivo. A fin de complementar determinados elementos no esenciales del presente Reglamento, deben delegarse en la Comisión los poderes para adoptar actos con arreglo al artículo 290 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea en lo que respecta al establecimiento de una metodología de cálculo y verificación del porcentaje de aluminio y sus aleaciones recuperado a partir de residuos que debe estar presente e incorporarse en el tipo de vehículo.

Enmienda 26
Propuesta de Reglamento
Considerando 21

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(21) Existe la posibilidad de aumentar en los vehículos el uso de contenido reciclado de otros materiales utilizados de forma habitual por la industria automovilística y para los que los mercados de materias primas secundarias están poco desarrollados, la huella relacionada con la producción de materias primas primarias es elevada o los niveles de reciclado son limitados, mientras que las	(21) Existe la posibilidad de aumentar en los vehículos el uso de contenido reciclado de otros materiales utilizados de forma habitual por la industria automovilística y para los que los mercados de materias primas secundarias están poco desarrollados, la huella relacionada con la producción de materias primas primarias es elevada o los niveles de reciclado son limitados, mientras que las

tecnologías de clasificación y reciclado están mejorando. Por consiguiente, es conveniente que la Comisión evalúe la oportunidad, la viabilidad y el impacto de establecer objetivos sobre el contenido reciclado de neodimio, disprosio, praseodimio, terbio, samario, boro utilizado en los imanes permanentes***, así como sobre el aluminio y sus aleaciones,*** o el magnesio y sus aleaciones. En cuanto a la viabilidad de poder establecer objetivos sobre tipos específicos de aleaciones de aluminio y magnesio, el estudio debe abordar la adecuación de la demanda a la oferta secundaria en general y, en particular, investigar la solución intermedia entre maximizar las economías de escala especificando un número mínimo de familias de aleaciones y maximizar la conservación del valor mediante la clasificación en una gama más amplia de tipos específicos de aleaciones.	tecnologías de clasificación y reciclado están mejorando. Por consiguiente, es conveniente que la Comisión evalúe la oportunidad, la viabilidad y el impacto de establecer objetivos sobre el contenido reciclado de neodimio, disprosio, praseodimio, terbio, samario, boro utilizado en los imanes permanentes o el magnesio y sus aleaciones. En cuanto a la viabilidad de poder establecer objetivos sobre tipos específicos de aleaciones de aluminio y magnesio, el estudio debe abordar la adecuación de la demanda a la oferta secundaria en general y, en particular, investigar la solución intermedia entre maximizar las economías de escala especificando un número mínimo de familias de aleaciones y maximizar la conservación del valor mediante la clasificación en una gama más amplia de tipos específicos de aleaciones.

Enmienda 27
Propuesta de Reglamento
Considerando 22

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(22) Con el fin de impulsar los mercados poco desarrollados de materias primas secundarias, deben delegarse poderes en la Comisión para adoptar actos con arreglo al artículo 290 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea en lo que respecta al establecimiento de un porcentaje mínimo de ***aluminio y sus aleaciones,*** magnesio y sus aleaciones, neodimio, disprosio, praseodimio, terbio, samario o	(22) Con el fin de impulsar los mercados poco desarrollados de materias primas secundarias, deben delegarse poderes en la Comisión para adoptar actos con arreglo al artículo 290 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea en lo que respecta al establecimiento de un porcentaje mínimo de magnesio y sus aleaciones, neodimio, disprosio, praseodimio, terbio, samario o boro reciclados

boro reciclados procedentes de residuos posconsumo que deberá estar presente e incorporarse en los tipos de vehículos. A fin de ***garantizar condiciones uniformes para la aplicación de esta obligación***, deben ***conferirse a*** la Comisión ***competencias*** de ***ejecución para establecer la*** metodología de cálculo y verificación de los porcentajes de materiales reciclados a partir de residuos posconsumo en los tipos de vehículos. La metodología es necesaria para aclarar las definiciones de chatarra posconsumo y chatarra preconsumo. Esta aclaración es pertinente para incentivar la mejora de la calidad y la conservación del valor, en particular en el caso de las fracciones posconsumo. Para promover la descarbonización mediante el uso de un mayor contenido reciclado son necesarias definiciones claras que permitan incentivar el reciclado de la chatarra posconsumo y, al mismo tiempo, minimizar el uso de chatarra preconsumo, que suele tener la misma huella de carbono que la materia prima primaria.	procedentes de residuos ***preconsumo y*** posconsumo que deberá estar presente e incorporarse en los tipos de vehículos. A fin de ***complementar determinados elementos no esenciales del presente Reglamento***, deben ***delegarse en*** la Comisión ***los poderes para adoptar actos con arreglo al artículo 290 del Tratado de Funcionamiento*** de ***la Unión Europea en lo que respecta al establecimiento de una*** metodología de cálculo y verificación de los porcentajes de materiales reciclados a partir de residuos ***preconsumo y*** posconsumo en los tipos de vehículos. La metodología es necesaria para aclarar las definiciones de chatarra posconsumo y chatarra preconsumo. Esta aclaración es pertinente para incentivar la mejora de la calidad y la conservación del valor, en particular en el caso de las fracciones posconsumo. Para promover la descarbonización mediante el uso de un mayor contenido reciclado son necesarias definiciones claras que permitan incentivar el reciclado de la chatarra posconsumo y, al mismo tiempo, minimizar el uso de chatarra preconsumo, que suele tener la misma huella de carbono que la materia prima primaria.

Enmienda 28
Propuesta de Reglamento
Considerando 23

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(23) En consonancia con los	(23) En consonancia con los

requisitos del Reglamento (UE) ***[Ley de Materias Primas Fundamentales] del Parlamento Europeo y del Consejo***[51], y teniendo en cuenta que es necesario establecer en el presente Reglamento disposiciones sobre el contenido reciclado de los vehículos y las materias primas fundamentales utilizadas en las piezas y componentes de los vehículos, dichas disposiciones deben aplicarse como aplicación sectorial específica de las disposiciones contenidas en el Reglamento (UE) ***[Ley de Materias Primas Fundamentales]***. De este modo se garantizará la racionalización y la integración de las distintas obligaciones en materia de información, etiquetado y retirada con arreglo a los procedimientos del presente Reglamento con las de otras piezas, componentes y materiales.

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 y las materias primas fundamentales utilizadas en las piezas y componentes de los vehículos, dichas disposiciones deben aplicarse como aplicación sectorial específica de las disposiciones contenidas en el Reglamento (UE) ***2024/1252***. De este modo se garantizará la racionalización y la integración de las distintas obligaciones en materia de información, etiquetado y retirada con arreglo a los procedimientos del presente Reglamento con las de otras piezas, componentes y materiales.

_____ _____

[51] Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se establece un marco para garantizar el suministro seguro y sostenible de materias primas fundamentales y se modifican los Reglamentos (UE) 168/2013, (UE) 2018/858, (UE) 2018/1724 y (UE) 2019/1020 [COM(2023)0160].

Enmienda 29
Propuesta de Reglamento
Considerando 24

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(24) A fin de garantizar que las baterías sean recicladas de conformidad con los requisitos del Reglamento (UE) 2023/***[Baterías]***, y que los motores de accionamiento eléctrico, que contienen cantidades importantes de tierras raras, también se puedan sustituir y reciclar, es necesario introducir requisitos de diseño para los nuevos tipos de vehículos, garantizando que instalaciones de tratamiento autorizadas o empresas de reparación y mantenimiento puedan retirar fácilmente estas baterías y motores de accionamiento eléctrico en cualquier fase del ciclo de vida de un vehículo. Para tener en cuenta los avances técnicos y científicos, deben delegarse poderes en la Comisión para adoptar actos con arreglo al artículo 290 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea en lo que respecta a la modificación del presente Reglamento mediante la revisión de la lista de piezas y componentes que deben diseñarse para permitir su retirada y sustitución en los vehículos. A fin de garantizar condiciones uniformes para la aplicación de estos requisitos de diseño, deben conferirse a la Comisión competencias de ejecución.	(24) A fin de garantizar que las baterías sean recicladas de conformidad con los requisitos del Reglamento (UE) 2023/***1542***, y que los motores de accionamiento eléctrico, que contienen cantidades importantes de tierras raras, también se puedan sustituir y reciclar, es necesario introducir requisitos de diseño para los nuevos tipos de vehículos, garantizando que instalaciones de tratamiento autorizadas o empresas de reparación y mantenimiento puedan retirar fácilmente estas baterías y motores de accionamiento eléctrico en cualquier fase del ciclo de vida de un vehículo***. 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. Para tener en cuenta los avances técnicos y científicos, deben delegarse poderes en la Comisión para adoptar actos con arreglo al artículo 290 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea en lo que respecta a la modificación del presente Reglamento mediante la revisión de la lista de piezas y componentes que deben diseñarse para permitir su retirada y sustitución en los vehículos. A fin de garantizar condiciones uniformes para la aplicación de estos requisitos de diseño, deben conferirse a la Comisión competencias de ejecución.

Enmienda 30
Propuesta de Reglamento
Considerando 26

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(26) Para asegurarse de que los fabricantes de turismos y vehículos comerciales ligeros adopten medidas para garantizar el cumplimiento de los requisitos de circularidad con arreglo al presente Reglamento, y para incentivarlos a mejorar la circularidad de los tipos de vehículos que introducen en el mercado, deben elaborar una estrategia global de circularidad ***para cada nuevo tipo*** y facilitarla a la ***autoridad de homologación***. ***Dicha***	(26) Para asegurarse de que los fabricantes de turismos y vehículos comerciales ligeros adopten medidas para garantizar el cumplimiento de los requisitos de circularidad con arreglo al presente Reglamento, y para incentivarlos a mejorar la circularidad de los tipos de vehículos que introducen en el mercado, deben elaborar una estrategia global de circularidad ***a nivel del fabricante*** y facilitarla a la ***Comisión***. ***No obstante, los fabricantes***

estrategia debe basarse en tecnologías acreditadas, disponibles o en desarrollo en el momento de ***solicitar la homologación de tipo del vehículo*** y ser objeto de una actualización periódica. La Comisión debe informar periódicamente sobre la circularidad del sector automovilístico a partir de las estrategias de circularidad facilitadas por los fabricantes. ***A fin de tener en cuenta los avances técnicos y científicos en la fabricación y la gestión de los vehículos al final de su vida útil, la evolución del mercado en el sector automovilístico y los cambios reglamentarios, deben delegarse poderes en la Comisión para adoptar actos con arreglo al artículo 290 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea en lo que respecta a la modificación del anexo que contiene los requisitos sobre el contenido de la estrategia de circularidad y sus actualizaciones.***

también deben poder elaborar una estrategia de circularidad por categoría de ***vehículo. Dicha estrategia no debe dar lugar a cargas desproporcionadas para los fabricantes*** y ***debe*** ser objeto de una actualización periódica. La Comisión debe informar periódicamente sobre la circularidad del sector automovilístico a partir de las estrategias de circularidad facilitadas por los fabricantes.

Enmienda 31
Propuesta de Reglamento
Considerando 28

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(28) El acceso a información actualizada y la comunicación oportuna entre los fabricantes de vehículos y los operadores de gestión de residuos a lo largo de toda la cadena de valor del automóvil son esenciales para maximizar la reutilización, la remanufacturación y el	(28) El acceso a información actualizada y la comunicación oportuna entre los fabricantes de vehículos y los operadores de gestión de residuos a lo largo de toda la cadena de valor del automóvil son esenciales para maximizar la reutilización, la remanufacturación y el

reacondicionamiento de piezas y componentes de un vehículo y para garantizar un reciclado de alta calidad de los vehículos al final de su vida útil. Por tanto, los fabricantes deben proporcionar a los operadores de gestión de residuos y ***a*** los operadores de reparación y mantenimiento un acceso sin restricciones, normalizado y no discriminatorio a la información que permita la retirada y sustitución seguras de determinadas piezas, componentes y materiales presentes en un vehículo. La información debe guiar a los operadores de gestión de residuos y a los operadores de reparación y mantenimiento por todos los pasos y proporcionar instrucciones claras sobre el uso de las herramientas o tecnologías necesarias para el acceso a las baterías de los vehículos eléctricos y para retirarlas, incluidas herramientas o tecnologías que permitan su descarga segura, y a los motores de accionamiento eléctrico. Esta información también debe ayudar a identificar, localizar y retirar las piezas, componentes y materiales que deben someterse a descontaminación y retirarse del vehículo antes de la fragmentación, así como las piezas y componentes que contienen materias primas fundamentales en los imanes permanentes a que se refiere el Reglamento (UE) ***[Ley*** de ***Materias Primas Fundamentales]***. Esto debe hacerse a través de plataformas de comunicación creadas por los fabricantes y la información debe facilitarse de forma gratuita, a excepción de ***los*** costes administrativos. Las autoridades

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 los operadores de reparación y mantenimiento***, así como a los servicios de urgencia,*** un acceso sin restricciones, normalizado y no discriminatorio a la información ***a que se refiere el punto 66 de la Comunicación de la Comisión, de 28 de mayo de 2010, sobre las Directrices suplementarias relativas a las restricciones verticales incluidas en los acuerdos de venta y reparación de vehículos de motor y de distribución de recambios para vehículos de motor,*** que permita la retirada y sustitución seguras de determinadas piezas, componentes y materiales presentes en un vehículo. La información debe guiar a los operadores de gestión de residuos y a los operadores de reparación y mantenimiento por todos los pasos y proporcionar instrucciones claras sobre el uso de las herramientas o tecnologías necesarias para el acceso a las ***baterías y sus conjuntos de*** baterías de los vehículos eléctricos y para retirarlas, incluidas herramientas o tecnologías que permitan su descarga segura, y a los motores de accionamiento eléctrico. Esta información también debe ayudar a identificar, localizar y retirar las piezas, componentes y materiales que deben someterse a descontaminación y retirarse del vehículo antes de la

de homologación de tipo deben verificar que los fabricantes han presentado la información requerida. ***A fin de actualizar el alcance de*** la ***información que*** los ***fabricantes deben facilitar a los operadores de gestión de residuos y los operadores*** de ***mantenimiento, deben delegarse poderes en*** la ***Comisión para adoptar actos con arreglo al artículo 290 del Tratado de Funcionamiento*** de ***la Unión Europea en lo que respecta a la modificación del anexo V***.

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. 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 facilitarse 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***.

Enmienda 32
Propuesta de Reglamento
Considerando 29

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(29) Si bien la codificación digital se utiliza cada vez más para controlar las distintas piezas y componentes del vehículo, la evaluación de la Directiva 2000/53/CE determinó que dicha codificación podría	(29) Si bien la codificación digital se utiliza cada vez más para controlar las distintas piezas y componentes del vehículo, la evaluación de la Directiva 2000/53/CE determinó que dicha codificación podría

impedir el potencial de reutilización, remanufacturación y reacondicionamiento de determinadas piezas y componentes. Por tanto, es esencial que se requiera a los fabricantes de vehículos que faciliten información que permita a los operadores profesionales de la gestión de residuos superar los problemas que plantean estas piezas y componentes codificados digitalmente en un vehículo, cuando dicha codificación impida las operaciones de reparación, mantenimiento o sustitución en otro vehículo.	impedir el potencial de reutilización, remanufacturación y reacondicionamiento de determinadas piezas y componentes. Por tanto, es esencial que se requiera a los fabricantes de vehículos que faciliten información que permita a los operadores profesionales de la gestión de residuos ***y a 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.

Enmienda 33
Propuesta de Reglamento
Considerando 31

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(31) Con el fin de facilitar el tratamiento de los vehículos al final de su vida útil, los fabricantes de vehículos deben proporcionar, a través de herramientas digitales, información precisa, completa y actualizada sobre la retirada y la sustitución seguras de las piezas y componentes de los vehículos. Por consiguiente, debe desarrollarse y ponerse a disposición un pasaporte de circularidad de los vehículos como soporte de datos para dicha información, de manera coherente con otras herramientas y plataformas de información digital que ya existen o están en desarrollo en el sector automovilístico sobre el comportamiento medioambiental	(31) Con el fin de facilitar el tratamiento de los vehículos al final de su vida útil, los fabricantes de vehículos deben proporcionar, a través de herramientas digitales, información precisa, completa y actualizada sobre la retirada y la sustitución seguras de las piezas y componentes de los vehículos. Por consiguiente, debe desarrollarse y ponerse a disposición un pasaporte ***digital*** de circularidad de los vehículos como soporte de datos para dicha información, de manera coherente con otras herramientas y plataformas de información digital que ya existen o están en desarrollo en el sector automovilístico sobre el comportamiento medioambiental

de los vehículos y en consonancia con las disposiciones correspondientes del Reglamento (UE) 2023 ***[Baterías]***, el Reglamento ***[Reglamento sobre diseño ecológico para productos sostenibles]*** del Parlamento Europeo y del Consejo[54]y el Reglamento ***[Euro 7]*** del Parlamento Europeo y del Consejo[55]. A fin de garantizar condiciones uniformes para la aplicación del presente Reglamento, deben conferirse a la Comisión competencias de ejecución para establecer los requisitos técnicos de diseño y funcionamiento del pasaporte, así como normas sobre la ubicación del soporte de datos u otro identificador que permita acceder al pasaporte en el vehículo.

de los vehículos y en consonancia con las disposiciones correspondientes del Reglamento (UE) 2023***/1542***, el Reglamento (UE) ***2024/1781*** del Parlamento Europeo y del Consejo[54] y el Reglamento (UE) ***2024/1257*** del Parlamento Europeo y del Consejo[55]. A fin de garantizar condiciones uniformes para la aplicación del presente Reglamento, deben conferirse a la Comisión competencias de ejecución para establecer los requisitos técnicos de diseño y funcionamiento del pasaporte, así como normas sobre la ubicación del soporte de datos u otro identificador que permita acceder al pasaporte en el vehículo. ***Al establecer las normas para el pasaporte digital de circularidad de los 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.***

---

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

[55] Propuesta de Reglamento

---

[54] ***Reglamento (UE) 2024/1781*** del Parlamento Europeo y del Consejo***, de 13 de junio de 2024,*** por el que se instaura 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).***

[55] ***Reglamento (UE) 2024/1257***

del Parlamento Europeo y del Consejo relativo a la homologación de tipo de los vehículos de motor y los motores y de los sistemas, componentes y unidades técnicas independientes destinados a esos vehículos en lo que respecta a sus emisiones y a la durabilidad de las baterías (Euro 7), y por el que se derogan los Reglamentos (CE) n.º 715/2007 y (CE) n.º 595/2009.	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).***

Enmienda 34
Propuesta de Reglamento
Considerando 33

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(33) Con el fin de garantizar un tratamiento seguro y respetuoso con el medio ambiente de los vehículos al final de su vida útil, todo establecimiento o empresa que tenga la intención de realizar operaciones de tratamiento de residuos de estos vehículos debe obtener una autorización de la autoridad competente. La autorización solo debe concederse si el establecimiento o empresa dispone de la capacidad	(33) ***El presente Reglamento se basa en las normas de gestión de residuos y los principios generales establecidos en la Directiva 2008/98/CE, que deben adaptarse para reflejar la naturaleza específica de los vehículos al final de su vida útil.*** Con el fin de garantizar un tratamiento seguro y respetuoso con el medio ambiente de los vehículos al final de su vida útil,

técnica, financiera y organizativa necesaria para llevar a cabo las operaciones de tratamiento de vehículos al final de la vida útil de conformidad con el Derecho nacional y de la UE aplicables, incluidos los requisitos de tratamiento específicos establecidos en el presente Reglamento. Además, las instalaciones de tratamiento autorizadas deben ***estar*** facultadas para expedir certificados de destrucción de conformidad con el presente Reglamento.	todo establecimiento o empresa que tenga la intención de realizar operaciones de tratamiento de residuos***, en particular la recogida, la descontaminación y la retirada de piezas y componentes*** de estos vehículos***,*** debe obtener una autorización de la autoridad competente. La autorización solo debe concederse si el establecimiento o empresa dispone de la capacidad técnica, financiera y organizativa necesaria para llevar a cabo las operaciones de tratamiento de vehículos al final de la vida útil de conformidad con el Derecho nacional y de la UE aplicables, incluidos los requisitos de tratamiento específicos establecidos en el presente Reglamento. Además, las instalaciones de tratamiento autorizadas deben ***ser las únicas*** facultadas para expedir certificados de destrucción de conformidad con el presente Reglamento.

Enmienda 35
Propuesta de Reglamento
Considerando 33 bis (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	(33 bis) Debe permitirse a los Estados miembros adoptar medidas con arreglo a su legislación nacional para exigir que los productores o los sistemas de responsabilidad ampliada del productor celebren contratos con instalaciones de tratamiento autorizadas a efectos del cumplimiento de sus obligaciones en materia de responsabilidad del productor.

	A fin de alcanzar los objetivos del presente Reglamento, en particular la promoción de una economía circular, deben conferirse a la Comisión competencias de ejecución para establecer normas que garanticen que dichos contratos puedan funcionar en condiciones justas, transparentes y no discriminatorias en lo que respecta a las diferentes categorías de productores y los sistemas de responsabilidad ampliada del productor.

Enmienda 36
Propuesta de Reglamento
Considerando 35

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(35) A fin de facilitar el control del cumplimiento por parte de los productores de sus obligaciones en materia de responsabilidad ampliada del productor, los Estados miembros deben establecer un registro de productores. Los requisitos de registro deben armonizarse en toda la Unión con el fin de facilitar el registro, en particular cuando los fabricantes comercialicen vehículos en diferentes Estados miembros. El registro también debe utilizarse para informar a las autoridades competentes sobre el cumplimiento de las obligaciones en materia de responsabilidad ampliada del productor. Las características y los aspectos procedimentales relacionados con este registro también deben ser coherentes con el registro de	(35) A fin de facilitar el control del cumplimiento por parte de los productores de sus obligaciones en materia de responsabilidad ampliada del productor, los Estados miembros deben establecer un registro de productores ***o utilizar un registro existente***. Los requisitos de registro deben armonizarse en toda la Unión con el fin de facilitar el registro, en particular cuando los fabricantes comercialicen vehículos en diferentes Estados miembros. El registro también debe utilizarse para informar a las autoridades competentes sobre el cumplimiento de las obligaciones en materia de responsabilidad ampliada del productor. Las características y los aspectos procedimentales relacionados con este registro también deben ser

productores establecido por el Reglamento (UE) 2023/***[OP: Baterías]*** con el fin de que los productores de vehículos y los productores de baterías puedan utilizar el mismo registro.	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 también debe crear un portal único que contenga los enlaces a todos los registros nacionales.***

Enmienda 37
Propuesta de Reglamento
Considerando 36

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(36) En caso de que el productor comercialice vehículos por primera vez en el territorio de un Estado miembro en el que no esté establecido, este debe designar a un representante autorizado en materia de responsabilidad ampliada del productor.	*(No afecta a la versión española).*

Enmienda 38
Propuesta de Reglamento
Considerando 37

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(37) Los productores deben poder elegir si ejercerán sus obligaciones en materia de responsabilidad ampliada del productor de forma individual o colectiva, por medio de sistemas de responsabilidad ampliada del productor que asuman la responsabilidad en su nombre. Los sistemas de responsabilidad ampliada del productor deben	(37) Los productores deben poder elegir si ejercerán sus obligaciones en materia de responsabilidad ampliada del productor de forma individual o colectiva, por medio de sistemas de responsabilidad ampliada del productor que asuman la responsabilidad en su nombre. Los sistemas de responsabilidad ampliada del productor deben

garantizar la confidencialidad de los datos que les faciliten los productores. Con el fin de garantizar que se tengan debidamente en cuenta los intereses de todos los operadores económicos y evitar que los operadores de gestión de residuos se vean perjudicados por las decisiones adoptadas en los sistemas de responsabilidad ampliada del productor, debe garantizarse una representación equitativa de los productores y de los operadores de gestión de residuos en los órganos de gobierno de dichas organizaciones.	garantizar la confidencialidad de los datos que les faciliten los productores. Con el fin de garantizar que se tengan debidamente en cuenta los intereses de todos los operadores económicos y evitar que los operadores de gestión de residuos se vean perjudicados por las decisiones adoptadas en los sistemas de responsabilidad ampliada del productor, debe garantizarse una representación equitativa de los productores y de los operadores de gestión de residuos en los órganos de gobierno de dichas organizaciones. ***En particular, los operadores de gestión de residuos deben seleccionarse mediante un procedimiento no discriminatorio basado en criterios de adjudicación transparentes.***

Enmienda 39
Propuesta de Reglamento
Considerando 39

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(39) Las contribuciones financieras de los productores ***también deben*** cubrir los costes de las campañas educativas orientadas a aumentar la recogida de vehículos al final de su vida útil***, el establecimiento del sistema de notificación para la expedición y transferencia de certificados de destrucción y*** la recogida y notificación de datos a las autoridades competentes. ***Todas estas acciones son indispensables para garantizar una gestión adecuada de los vehículos al final de su vida***	(39) Las contribuciones financieras de los productores ***deben, entre otras cosas,*** cubrir los costes de las campañas educativas orientadas a ***informar al público y a*** aumentar la recogida de vehículos al final de su vida útil ***o*** la recogida y notificación de datos a las autoridades competentes.

útil, en particular para el seguimiento de los vehículos que están bajo la responsabilidad de los productores, de conformidad con el presente Reglamento.

Enmienda 40
Propuesta de Reglamento
Considerando 42

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(42) Dado que los vehículos se convierten a menudo en vehículos al final de su vida útil en un Estado miembro distinto del Estado miembro en el que se matricularon por primera vez, es necesario introducir normas sobre la responsabilidad ampliada del productor transfronteriza. Estas normas deben garantizar que la responsabilidad del productor cubra de forma adecuada los costes de recogida y tratamiento soportados por los operadores de gestión de residuos en el Estado miembro en el que el vehículo se convierta en vehículo al final de su vida útil. A tal fin, el productor debe designar a un representante para la responsabilidad ampliada del productor en cada Estado miembro y establecer mecanismos de cooperación transfronteriza con los operadores de gestión de residuos pertinentes. La introducción de dicho mecanismo contribuye a crear unas condiciones de competencia equitativas entre las instalaciones de tratamiento autorizadas de toda la Unión y, en caso de responsabilidad individual del productor, facilita el desarrollo de	(42) Dado que los vehículos se convierten a menudo en vehículos al final de su vida útil en un Estado miembro distinto del Estado miembro en el que se matricularon por primera vez, es necesario introducir normas sobre la responsabilidad ampliada del productor transfronteriza. Estas normas deben garantizar que la responsabilidad del productor cubra de forma adecuada los costes de recogida y tratamiento soportados por los operadores de gestión de residuos en el Estado miembro en el que el vehículo se convierta en vehículo al final de su vida útil ***y, al mismo tiempo, garantizar también que el productor no pague la tasa por duplicado***. A tal fin, el productor debe designar a un representante para la responsabilidad ampliada del productor en cada Estado miembro y establecer mecanismos de cooperación transfronteriza ***y de transferencia de costes*** con los operadores de gestión de residuos pertinentes. La introducción de dicho mecanismo contribuye a crear unas condiciones de competencia equitativas entre las instalaciones

enfoques a escala de la Unión.

de tratamiento autorizadas de toda la Unión y, en caso de responsabilidad individual del productor, facilita el desarrollo de enfoques a escala de la Unión.

Enmienda 41
Propuesta de Reglamento
Considerando 44

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(44) Un requisito previo fundamental para el tratamiento adecuado de los vehículos al final de su vida útil es que se recojan todos los vehículos que se encuentran en esta fase. Por consiguiente, el presente Reglamento debe imponer determinadas obligaciones relacionadas con la recogida, principalmente a los productores y, de forma secundaria, a los Estados miembros. Los productores deben crear o participar en la creación de sistemas de recogida y los Estados miembros deben adoptar todas las medidas necesarias para garantizar la implantación de los sistemas y que dichos sistemas permitan cumplir los objetivos del presente Reglamento. Los sistemas de recogida deben permitir a los propietarios de vehículos y a otros titulares de vehículos entregar el vehículo a una instalación autorizada sin esfuerzos ni costes innecesarios. Esto significa, en la práctica, que dichos sistemas deben abarcar de forma adecuada todo el territorio de cada Estado miembro. También deben permitir la recogida de todas las marcas de vehículos al final de su vida útil, así como de las piezas de desecho	(44) Un requisito previo fundamental para el tratamiento adecuado de los vehículos al final de su vida útil es que se recojan todos los vehículos que se encuentran en esta fase. Por consiguiente, el presente Reglamento debe imponer determinadas obligaciones relacionadas con la recogida, principalmente a los productores y, de forma secundaria, a los Estados miembros. Los productores deben ***garantizar la recogida de todos los vehículos al final de su vida útil que hayan comercializado en el territorio de un Estado miembro. Con este fin, los productores o los sistemas de responsabilidad ampliada del productor deben*** crear o participar en la creación de sistemas de recogida***, en particular puntos de recogida;*** y los Estados miembros deben adoptar todas las medidas necesarias para garantizar la implantación de los sistemas y que dichos sistemas permitan cumplir los objetivos del presente Reglamento. Los sistemas de recogida deben permitir a los propietarios de vehículos y a otros titulares de vehículos entregar el vehículo a una

procedentes de la reparación de vehículos.	instalación autorizada sin esfuerzos ni costes innecesarios. Esto significa, en la práctica, que dichos sistemas deben abarcar de forma adecuada todo el territorio de cada Estado miembro ***y garantizar una disponibilidad adecuada de instalaciones de tratamiento 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.

Enmienda 42
Propuesta de Reglamento
Considerando 46

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(46) Con el fin de recoger de forma eficaz todos los vehículos al final de su vida útil, es necesario informar al público sobre la existencia de sistemas de recogida. Los propietarios de vehículos deben ser conscientes de que, en principio, pueden entregar de forma gratuita un vehículo al final de su vida útil, con o sin la batería del vehículo eléctrico, a un punto de recogida o a una instalación de tratamiento autorizada. La campaña educativa de los productores o de los sistemas de responsabilidad ampliada del productor también debe presentar las consecuencias que suponen para el medio ambiente y la salud humana una recogida y tratamiento poco adecuados de los vehículos al final de su vida útil.	(46) Con el fin de recoger de forma eficaz todos los vehículos al final de su vida útil, es necesario informar al público sobre la existencia de sistemas de recogida. Los propietarios de vehículos deben ser conscientes de que, en principio, pueden entregar de forma gratuita un vehículo al final de su vida útil, con o sin la batería del vehículo eléctrico, a un punto de recogida o a una instalación de tratamiento autorizada. ***En caso de que un vehículo eléctrico carezca de batería, la entrega del vehículo al final de su vida útil debe seguir siendo gratuita si el último propietario aporta documentación que demuestre que la batería ha sido gestionada por un operador profesional de conformidad con el Reglamento (UE) 2023/1542.*** La campaña

	educativa de los productores o de los sistemas de responsabilidad ampliada del productor también debe presentar las consecuencias que suponen para el medio ambiente y la salud humana una recogida y tratamiento poco adecuados de los vehículos al final de su vida útil.

Enmienda 43
Propuesta de Reglamento
Considerando 47

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(47) La instalación de tratamiento autorizada debe ***expedir*** un certificado de destrucción para documentar que un vehículo al final de su vida útil ha sido tratado. Este certificado es necesario para garantizar una supervisión adecuada de la gestión de los vehículos al final de su vida útil. Actualmente, los requisitos mínimos para este certificado están establecidos en la Decisión 2002/151/CE[57] de la Comisión y, con las adaptaciones necesarias, el contenido de esta Decisión debe incluirse en el presente Reglamento. Este certificado se expedirá en formato electrónico y se facilitará al último propietario de un vehículo al final de su vida útil y, posteriormente, las instalaciones de tratamiento autorizadas y el último propietario deben transmitirlo a las autoridades competentes del Estado miembro, ya que su presentación permite cancelar la matriculación de un vehículo. El sistema electrónico de notificación debe permitir transmitir tanto el documento que confirma la recogida del vehículo	(47) La instalación de tratamiento autorizada debe ***ser responsable de la expedición de*** un certificado de destrucción para documentar que un vehículo al final de su vida útil ha sido tratado. Este certificado es necesario para garantizar una supervisión adecuada de la gestión de los vehículos al final de su vida útil. Actualmente, los requisitos mínimos para este certificado están establecidos en la Decisión 2002/151/CE[57] de la Comisión y, con las adaptaciones necesarias, el contenido de esta Decisión debe incluirse en el presente Reglamento. Este certificado se expedirá en formato electrónico y se facilitará al último propietario de un vehículo al final de su vida útil y, posteriormente, las instalaciones de tratamiento autorizadas y el último propietario deben transmitirlo a las autoridades competentes del Estado miembro, ya que su presentación permite cancelar la matriculación de un vehículo. El sistema electrónico de notificación debe permitir transmitir tanto el documento que

al final de su vida útil como el certificado de destrucción.

confirma la recogida del vehículo al final de su vida útil como el certificado de destrucción.

---

[57] 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).

[57] 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).

Enmienda 44
Propuesta de Reglamento
Considerando 48

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(48) A pesar de la obligación establecida en la Directiva 2000/53/CE de transferir todos los vehículos al final de su vida útil para su tratamiento a una instalación de tratamiento autorizada, existe un porcentaje muy importante de vehículos cuyo paradero se desconoce y que podrían haber sido tratados o exportados de forma ilegal como vehículos al final de su vida útil, o cuya situación no se ha notificado debidamente a las autoridades de matriculación de los Estados miembros. Estos vehículos se denominan «vehículos desaparecidos». Los Estados miembros deben reforzar su cooperación para reducir el número de vehículos desaparecidos. El reconocimiento de los certificados de destrucción expedidos en otro Estado miembro y la obligación de informar a las autoridades de los Estados miembros en los que el	(48) A pesar de la obligación establecida en la Directiva 2000/53/CE de transferir todos los vehículos al final de su vida útil para su tratamiento a una instalación de tratamiento autorizada, existe un porcentaje muy importante de vehículos cuyo paradero se desconoce y que podrían haber sido tratados o exportados de forma ilegal como vehículos al final de su vida útil, o cuya situación no se ha notificado debidamente a las autoridades de matriculación de los Estados miembros. Estos vehículos se denominan «vehículos desaparecidos». Los Estados miembros deben***, asimismo,*** reforzar ***las medidas nacionales y*** 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

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.	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.

Enmienda 45
Propuesta de Reglamento
Considerando 49 bis (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	(49 bis) A fin de mejorar el flujo de información, hacer frente al problema de los vehículos desaparecidos y aclarar las responsabilidades de los propietarios de los vehículos, es esencial reforzar los sistemas para dar de baja del registro a los vehículos. Esto garantizará que los vehículos sigan siendo trazables y que su estado pueda verificarse hasta que se expida un certificado de destrucción o se exporte el vehículo. A tal fin, los Estados miembros que permitan la baja temporal de vehículos deben establecer un período máximo de duración de dicha baja y garantizar que cualquier renovación de la baja temporal solo se conceda por un período definido y limitado y solo cuando pueda determinarse que el vehículo dado de baja sigue existiendo. Además, la Comisión debe evaluar la necesidad de unos requisitos mínimos armonizados para la baja de vehículos en toda la Unión a fin de reforzar la rendición de cuentas respecto de los

	vehículos y evitar su tratamiento ilegal.

Enmienda 46
Propuesta de Reglamento
Considerando 51

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(51) Habida cuenta del papel clave que tienen las instalaciones de tratamiento autorizadas a la hora de gestionar los vehículos al final de su vida útil de una manera que no perjudique al medio ambiente ni a la salud humana y que contribuya a la consecución de los objetivos de economía circular de la Unión, es necesario establecer obligaciones aplicables a dichas instalaciones y que abarquen todas sus actividades, desde la aceptación y el almacenamiento de un vehículo al final de su vida útil hasta su tratamiento final.	(51) Habida cuenta del papel clave que tienen las instalaciones de tratamiento autorizadas a la hora de gestionar los vehículos al final de su vida útil de una manera que no perjudique al medio ambiente ni a la salud humana y que contribuya a la consecución de los objetivos de economía circular de la Unión ***y sea económicamente justificable***, 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.

Enmienda 47
Propuesta de Reglamento
Considerando 52

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(52) Con el fin de garantizar la trazabilidad de sus actividades, las instalaciones de tratamiento autorizadas deben documentar las operaciones de tratamiento realizadas y almacenar electrónicamente el registro durante un mínimo de tres años, y ser capaces de presentarlo, previa solicitud, a las autoridades nacionales pertinentes.	(52) 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 el registro durante un mínimo de tres años, y ser capaces de presentarlo, previa solicitud, a las

autoridades nacionales pertinentes.

Enmienda 48
Propuesta de Reglamento
Considerando 53

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(53) La descontaminación de un vehículo al final de su vida útil es el primer paso para evitar daños al medio ambiente, la salud humana y los riesgos para la seguridad laboral. Por tanto, es esencial que un vehículo al final de su vida útil se someta a las operaciones de descontaminación necesarias lo antes posible tras su entrega a la instalación de tratamiento autorizada, antes de su tratamiento posterior. En esta fase, los aceites usados se deben recoger y almacenar de forma separada de los demás fluidos y líquidos, y continuar su tratamiento de conformidad con la Directiva 2008/98/CE. Además, las piezas, componentes y materiales que contengan plomo, cadmio, mercurio y cromo hexavalente deben retirarse del vehículo al final de su vida útil para evitar efectos adversos para los seres humanos o el medio ambiente.	(53) La descontaminación de un vehículo al final de su vida útil es el primer paso para evitar daños al medio ambiente, la salud humana y los riesgos para la seguridad laboral. Por tanto, es esencial que un vehículo al final de su vida útil se someta a las operaciones de descontaminación necesarias lo antes posible tras su entrega a la instalación de tratamiento autorizada, antes de su tratamiento posterior. En esta fase, los aceites usados se deben recoger y almacenar de forma separada de los demás fluidos y líquidos, y continuar su tratamiento de conformidad con la Directiva 2008/98/CE. ***Los fluidos de los aparatos de aire acondicionado utilizados en los sistemas de gestión térmica también deben recogerse y almacenarse por separado de otros fluidos y, cuando sea viable, reciclarse o reclamarse y reutilizarse.*** 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.

Enmienda 49
Propuesta de Reglamento
Considerando 54

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(54) Con el fin de garantizar la correcta aplicación del Reglamento (UE) 2023/***[OP: Reglamento relativo a las baterías]***, todas las baterías incorporadas en vehículos se deben retirar de un vehículo al final de su vida útil y almacenar en una zona designada para su tratamiento posterior.	(54) Con el fin de garantizar la correcta aplicación del Reglamento (UE) 2023/***1542***, todas las baterías incorporadas en vehículos se deben retirar de un vehículo al final de su vida útil y almacenar en una zona designada para su tratamiento posterior.

Enmienda 50
Propuesta de Reglamento
Considerando 55

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(55) Con el fin de maximizar el potencial de reutilización, remanufacturación y reacondicionamiento de las piezas y componentes, y mantener un valor alto para los materiales secundarios derivados de los vehículos al final de su vida útil, determinadas piezas y componentes deben retirarse obligatoriamente de un vehículo al final de su vida útil antes de su fragmentación. Las piezas y componentes en cuestión deben retirarse mediante un proceso de desmontaje manual o semiautomatizado. ***Para estimular el progreso de las tecnologías de desmontaje, clasificación, fragmentación y posfragmentación,*** debe ser posible desviarse del requisito de retirada obligatoria de las piezas y componentes en determinados casos excepcionales***. Debe***	(55) Con el fin de maximizar el potencial de reutilización, remanufacturación y reacondicionamiento de las piezas y componentes, y mantener un valor alto para los materiales secundarios derivados de los vehículos al final de su vida útil, determinadas piezas y componentes deben retirarse obligatoriamente de un vehículo al final de su vida útil antes de su fragmentación. Las piezas y componentes en cuestión deben retirarse mediante un proceso de desmontaje manual o semiautomatizado. Debe ser posible desviarse del requisito de retirada obligatoria de las piezas y componentes en determinados casos excepcionales***, entre otros, si su reutilización, remanufacturación y reacondicionamiento carecen de potencial de mercado o si la***

demostrarse que las piezas y componentes en cuestión pueden retirarse con estas tecnologías con la misma eficacia que con los procesos manuales o semiautomatizados y sin disminuir la calidad de las fracciones de tratamiento resultantes. A fin de tener en cuenta el progreso técnico y científico, deben delegarse en la Comisión los poderes para adoptar actos con arreglo al artículo 290 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea en lo que respecta a la modificación del anexo VII.

instalación de tratamiento autorizada puede demostrar que las piezas y componentes en cuestión pueden retirarse con estas tecnologías con la misma eficacia que con los procesos manuales o semiautomatizados y sin disminuir la calidad de las fracciones de tratamiento resultantes. A ***tal fin, los criterios para la fragmentación con otros residuos y los valores límite para mejorar la calidad de las fracciones de salida deben ser definidos por la Comisión. A*** fin de tener en cuenta el progreso técnico y científico, deben delegarse en la Comisión los poderes para adoptar actos con arreglo al artículo 290 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea en lo que respecta a la modificación del anexo VII ***y a la compleción del presente Reglamento mediante el establecimiento de requisitos de calidad para las fracciones de salida procedentes de la fragmentación***.

Enmienda 51
Propuesta de Reglamento
Considerando 57

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(57) El Reglamento (UE) 2023/***[Baterías]*** establece normas sobre la sostenibilidad, el rendimiento, la seguridad, la recogida, el reciclado y la segunda vida de las baterías, así como sobre la información relativa a la retirada de las baterías para los operadores económicos. En el presente Reglamento debe tenerse en	(57) El Reglamento (UE) 2023/***1542*** establece normas sobre la sostenibilidad, el rendimiento, la seguridad, la recogida, el reciclado y la segunda vida de las baterías, así como sobre la información relativa a la retirada de las baterías para los operadores económicos. En el presente Reglamento debe tenerse en

cuenta el potencial de una segunda vida de las baterías mediante la exclusión de las baterías de vehículos eléctricos de las piezas o componentes esenciales con el fin de permitir la entrega del vehículo eléctrico para su tratamiento gratuito sin la batería.	cuenta el potencial de una segunda vida de las baterías mediante la exclusión de las baterías de vehículos eléctricos de las piezas o componentes esenciales con el fin de permitir la entrega del vehículo eléctrico para su tratamiento gratuito sin la batería ***si el último propietario proporciona documentación que demuestre que la batería ha sido manipulada por un operador profesional, de conformidad con el Reglamento (UE) 2023/1542***.

Enmienda 52
Propuesta de Reglamento
Considerando 58

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(58) Teniendo en cuenta el potencial de la remanufacturación y el reacondicionamiento en el sector automovilístico, y su contribución a la economía circular, es necesario aportar claridad jurídica a los operadores económicos que participan en este sector. Por tanto, debe aclararse que las piezas y componentes retirados de un vehículo al final de su vida útil que sean adecuados para su reutilización, remanufacturación o reacondicionamiento no deben considerarse residuos. Esto es necesario para facilitar el envío, el transporte o cualquier otra transferencia de dichas piezas y componentes. Las autoridades nacionales pertinentes deben estar en condiciones de solicitar a la instalación de tratamiento autorizada que haya retirado la pieza o componente de que se	(58) Teniendo en cuenta el potencial de la remanufacturación y el reacondicionamiento en el sector automovilístico, y su contribución a la economía circular, es necesario aportar claridad jurídica a los operadores económicos que participan en este sector. Por tanto, debe aclararse que las piezas y componentes retirados de un vehículo al final de su vida útil ***o en la fase de utilización, también los retirados durante una operación de reparación y mantenimiento,*** que sean adecuados para su reutilización, remanufacturación o reacondicionamiento no deben considerarse residuos. Esto es necesario para facilitar el envío, el transporte o cualquier otra transferencia de dichas piezas y componentes***. Por otra parte, las piezas y los componentes***

trate documentación que confirme, mediante una evaluación específica, la idoneidad técnica de las piezas y componentes pertinentes para su remanufacturación, reacondicionamiento o reutilización.	***que no sean aptos para la reutilización, la remanufacturación o el reacondicionamiento deben considerarse residuos y su exportación debe regirse por el Reglamento (UE) 2024/1157 del Parlamento Europeo y del Consejo[1 bis]***. Las autoridades nacionales pertinentes deben estar en condiciones de solicitar a la instalación de tratamiento autorizada que haya retirado la pieza o componente de que se trate documentación que confirme, mediante una evaluación específica, la idoneidad técnica de las piezas y componentes pertinentes para su remanufacturación, reacondicionamiento o reutilización.
	[1 bis] 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.° 1257/2013 y (UE) 2020/1056, y se deroga el Reglamento (CE) n.° 1013/2006 (DO L, 2024/1157, 30.4.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1157/oj).

Enmienda 53
Propuesta de Reglamento
Considerando 61

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(61) Con el fin de fomentar el desarrollo y el correcto funcionamiento del mercado de	(61) Con el fin de fomentar el desarrollo y el correcto funcionamiento del mercado de

piezas y componentes reutilizables, reacondicionados y remanufacturados en la Unión, debe alentarse a los Estados miembros a que adopten los incentivos necesarios a escala nacional para promover la reutilización, el reacondicionamiento y la remanufacturación de piezas y componentes, tanto si se retiran durante la fase de uso como al final de la vida útil de un vehículo. La Comisión debe facilitar el intercambio de información entre los Estados miembros compartiendo sus mejores prácticas sobre los incentivos adoptados a escala nacional con vistas a supervisar su eficacia.	piezas y componentes reutilizables, reacondicionados***, retroadaptados*** y remanufacturados en la Unión, debe alentarse a los Estados miembros a que adopten los incentivos necesarios a escala nacional para promover la reutilización, el reacondicionamiento***, la retroadaptación*** y la remanufacturación de piezas y componentes, tanto si se retiran durante la fase de uso como al final de la vida útil de un vehículo. La Comisión debe facilitar el intercambio de información entre los Estados miembros compartiendo sus mejores prácticas sobre los incentivos adoptados a escala nacional con vistas a supervisar su eficacia. ***El intercambio de datos debe realizarse sin demora indebida.***

Enmienda 54
Propuesta de Reglamento
Considerando 63

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(63) El reciclado de todos los plásticos de los vehículos al final de su vida útil debe mejorarse continuamente, y es importante garantizar un suministro suficiente de materiales reciclados para satisfacer la demanda de plásticos reciclados en los vehículos. Por tanto, es necesario establecer un objetivo específico de reciclado del 30 **%** de plásticos procedentes de los vehículos al final de su vida útil. Este objetivo sería complementario de los objetivos (85 **%**) de los vehículos al final de	(63) El reciclado de todos los plásticos de los vehículos al final de su vida útil debe mejorarse continuamente, y es importante garantizar un suministro suficiente de materiales reciclados para satisfacer la demanda de plásticos reciclados en los vehículos. Por tanto, es necesario establecer un objetivo específico de reciclado del 30 ***por ciento*** de plásticos procedentes de los vehículos al final de su vida útil. Este objetivo sería complementario de los objetivos (85 ***por ciento***) de los vehículos

su vida útil, así como de reutilización y revalorización (95 **%**) de los vehículos al final de su vida útil por peso medio por vehículo y año. Para facilitar la aplicación de estos requisitos por parte de los operadores de gestión de residuos, es necesario un período transitorio de tres años. Mientras tanto, deben seguir aplicándose los objetivos actuales de reutilización y reciclado (85 **%**), así como de reutilización y valorización (95 **%**) de los vehículos al final de su vida útil, establecidos en la Directiva 2000/53/CE y basados en la definición de reciclado de dicha Directiva.	al final de su vida útil, así como de reutilización y revalorización (95 ***por ciento***) de los vehículos al final de su vida útil por peso medio por vehículo y año. Para facilitar la aplicación de estos requisitos por parte de los operadores de gestión de residuos, es necesario un período transitorio de tres años. Mientras tanto, deben seguir aplicándose los objetivos actuales de reutilización y reciclado (85 ***por ciento***), así como de reutilización y valorización (95 ***por ciento***) 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 debe excluir a los elastómeros y los polímeros termoendurecibles diferentes de las espumas de poliuretano.***

Enmienda 55
Propuesta de Reglamento
Considerando 64

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(64) Es importante aumentar la recuperación de materiales secundarios de alta calidad mediante la mejora de los procesos de fragmentación de los vehículos al final de su vida útil. Por tanto, los vehículos al final de su vida útil, sus piezas, componentes y materiales ***no deben tratarse*** en una trituradora junto con residuos de envases y residuos de aparatos eléctricos y electrónicos, ***en particular para mejorar la separación del cobre de las***	(64) Es importante aumentar la recuperación de materiales secundarios de alta calidad mediante la mejora de los procesos de fragmentación de los vehículos al final de su vida útil. Por tanto, ***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 de calidad para el***

fracciones de ***acero***.	***material*** de ***salida***.

Enmienda 56
Propuesta de Reglamento
Considerando 66

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(66) Los vehículos al final de su vida útil están clasificados como residuos peligrosos y no pueden exportarse a países que no pertenezcan a la OCDE. Los vehículos al final de su vida útil descontaminados podrán tratarse fuera de la Unión, siempre que dichos vehículos al final de su vida útil descontaminados se trasladen de conformidad con el Reglamento (UE) n.º ***1013/2006***.	(66) Los vehículos al final de su vida útil están clasificados como residuos peligrosos y no pueden exportarse a países que no pertenezcan a la OCDE. Los vehículos al final de su vida útil descontaminados podrán tratarse fuera de la Unión, siempre que dichos vehículos al final de su vida útil descontaminados se trasladen de conformidad con el Reglamento (UE) ***2024/1157***.

Enmienda 57
Propuesta de Reglamento
Considerando 67

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(67) En caso de que un vehículo al final de su vida útil se traslade desde la Unión a un tercer país, el exportador debe presentar pruebas documentales aprobadas por la autoridad competente del país de destino que confirmen que las condiciones de tratamiento ***son equivalentes, en términos generales,*** a los requisitos del presente Reglamento y a los requisitos de protección de la salud humana y del medio ambiente establecidos en otros actos legislativos de la Unión, en consonancia con el Reglamento (UE) ***[nuevo Reglamento sobre traslado*** de ***residuos]***.	(67) En caso de que un vehículo al final de su vida útil se traslade desde la Unión a un tercer país, el exportador debe presentar pruebas documentales aprobadas por la autoridad competente del país de destino que confirmen que las condiciones de tratamiento ***se consideran equivalentes*** a los requisitos del presente Reglamento y a los requisitos de protección de la salud humana y del medio ambiente establecidos en otros actos legislativos de la Unión, en consonancia con el Reglamento (UE) ***2024/1157. Con el fin de distinguir entre los traslados de vehículos usados y los vehículos al final de su vida***

	útil, las autoridades competentes de los Estados miembros deben poder llevar a cabo inspecciones cuando sospechen que los vehículos declarados como usados son en realidad vehículos al final de su vida útil. Cuando dichas inspecciones confirmen que los vehículos en cuestión se consideran vehículos al final de su vida útil, podrán cobrarse los costes de la inspección y el almacenamiento relacionado que hubiere al operador económico responsable del traslado.

Enmienda 58
Propuesta de Reglamento
Considerando 68

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(68) Con el fin de garantizar que los vehículos al final de su vida útil sean tratados de manera sostenible desde el punto de vista medioambiental, es importante clarificar la situación de un vehículo a lo largo de toda su vida útil, en particular en situaciones en las que sea necesario distinguir los vehículos usados de los vehículos al final de su vida útil. ***Se debe exigir al propietario*** de un vehículo ***que tenga la intención de transferir la propiedad*** de ***un vehículo usado que demuestre*** que no se trata de un vehículo al final de su vida útil***.*** Para evaluar la situación de un vehículo usado, el propietario del vehículo, otros operadores económicos y las autoridades competentes deben comprobar si se cumplen	(68) Con el fin de garantizar que los vehículos al final de su vida útil sean tratados de manera sostenible desde el punto de vista medioambiental, es importante clarificar la situación de un vehículo a lo largo de toda su vida útil, en particular en situaciones en las que sea necesario distinguir los vehículos usados de los vehículos al final de su vida útil. ***Cuando la propiedad*** de un vehículo ***usado sea transferida por un operador económico dentro*** de ***la Unión, dicho operador económico debe informar a la persona adquirente de*** que no se trata de un vehículo al final de su vida útil ***facilitando un certificado de inspección técnica o informando*** de ***que el*** vehículo ***cumple los criterios de***

determinados criterios que determinan si se trata o no de un vehículo al final de su vida útil. ***Con vistas a tener*** en ***cuenta los avances técnicos y científicos***, ***deben delegarse poderes en la Comisión para adoptar actos con arreglo al artículo 290 del Tratado*** de ***Funcionamiento*** de la ***Unión Europea en lo que respecta a la modificación del anexo I en el que*** se ***determinan los*** criterios ***sobre cuándo un vehículo es*** un vehículo al final de su vida útil.	***reparabilidad establecidos. Se debe exigir al propietario de un vehículo que tenga la intención de exportar un vehículo usado a un país no perteneciente a la Unión que proporcione documentación que demuestre que no se trata de un vehículo al final de su vida útil. Dicha documentación debe consistir*** en ***un certificado de inspección técnica válido o***, ***cuando no se disponga de dicho certificado, en una evaluación realizada por las autoridades competentes responsables*** de ***los certificados*** de ***inspección técnica.*** Para evaluar la situación de un vehículo usado, el propietario del vehículo, otros operadores económicos y las autoridades competentes deben comprobar si se cumplen determinados criterios que determinan si se trata o no de un vehículo al final de su vida útil.

Enmienda 59
Propuesta de Reglamento
Considerando 68 bis (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	(68 bis) También es importante preservar el derecho de todo propietario a decidir libremente sobre sus bienes. El propietario de un vehículo usado debe tener libertad para decidir, previa evaluación de los criterios indicativos aplicables a los vehículos, si el vehículo debe declararse al final de su vida útil y entregarse en un punto de recogida o en una instalación de tratamiento

	autorizada, o si merece la pena reparar el vehículo.

Enmienda 60
Propuesta de Reglamento
Considerando 69

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(69) El Plan de Acción de la UE: «Contaminación cero para el aire, el agua y el suelo»[59] destacó la necesidad de que la Comisión proponga nuevas medidas para abordar la huella ambiental exterior de la Unión en relación con la exportación de vehículos al final de su vida útil y vehículos usados. Habida cuenta de que la exportación de vehículos usados plantea importantes retos medioambientales y de salud pública, como documenta el Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente[60] y que la Unión es el mayor exportador de vehículos usados de todo el mundo, es necesario establecer requisitos específicos a escala de la Unión que regulen la exportación de vehículos usados [desde la Unión]. Los requisitos deben basarse en criterios objetivos con arreglo a los cuales un vehículo usado no es un vehículo al final de su vida útil ***y*** debe estar en condiciones de circular con arreglo a la Directiva 2014/45/UE del Parlamento Europeo y del Consejo[61]. Esto debe garantizar que solo se puedan exportar a un tercer país los vehículos usados que son aptos para circular por las carreteras de la Unión, reduciendo así los riesgos de que la exportación de vehículos usados desde la Unión contribuya	(69) El Plan de Acción de la UE: «Contaminación cero para el aire, el agua y el suelo»[59] destacó la necesidad de que la Comisión proponga nuevas medidas para abordar la huella ambiental exterior de la Unión en relación con la exportación de vehículos al final de su vida útil y vehículos usados. Habida cuenta de que la exportación de vehículos usados plantea importantes retos medioambientales y de salud pública, como documenta el Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente[60] y que la Unión es el mayor exportador de vehículos usados de todo el mundo, es necesario establecer requisitos específicos a escala de la Unión que regulen la exportación de vehículos usados [desde la Unión]. Los requisitos deben basarse en criterios objetivos con arreglo a los cuales un vehículo usado no es un vehículo al final de su vida útil ***o*** debe estar en condiciones de circular con arreglo a la Directiva 2014/45/UE del Parlamento Europeo y del Consejo[61] ***y figurar en un registro nacional de vehículos***. Esto debe garantizar que solo se puedan exportar a un tercer país los vehículos usados que son aptos para circular por las carreteras de la Unión, reduciendo así los riesgos de que la exportación de

a la contaminación atmosférica o a los accidentes de tráfico en terceros países. Para que las autoridades aduaneras puedan verificar el cumplimiento de dichos requisitos en el momento de la exportación, se debe exigir a toda persona que exporte un vehículo usado que facilite a dichas autoridades el número de identificación del vehículo y una declaración que confirme que el vehículo usado no es un vehículo al final de su vida útil ***y*** que se considera apto para circular.	vehículos usados desde la Unión contribuya a la contaminación atmosférica o a los accidentes de tráfico en terceros países. Para que las autoridades aduaneras puedan verificar el cumplimiento de dichos requisitos en el momento de la exportación, se debe exigir a toda persona que exporte un vehículo usado que facilite a dichas autoridades el número de identificación del vehículo y una declaración que confirme que el vehículo usado no es un vehículo al final de su vida útil ***o*** que se considera apto para circular.
[59] COM(2021) 400 final.	[59] COM(2021)0400 final.
[60] https://www.unep.org/es/resources/report/global-trade-used-vehicles-report.	[60] https://www.unep.org/es/resources/report/global-trade-used-vehicles-report.
[61] Directiva 2014/45/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 3 de abril de 2014, relativa a la inspección técnica periódica de vehículos y por la que se deroga la Directiva 2009/40/CE (DO L 127 de 29.4.2014, p. 51).	[61] Directiva 2014/45/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 3 de abril de 2014, relativa a la inspección técnica periódica de vehículos y por la que se deroga la Directiva 2009/40/CE (DO L 127 de 29.4.2014, p. 51).

Enmienda 61
Propuesta de Reglamento
Considerando 70

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(70) Es importante establecer un mecanismo que permita verificar con eficacia la conformidad de los vehículos usados con los requisitos de exportación sin obstaculizar el comercio entre la Unión y terceros países. Por consiguiente, la Comisión debe establecer un sistema electrónico que permita que las autoridades	(70) Es importante establecer un mecanismo que permita verificar con eficacia la conformidad de los vehículos usados con los requisitos de exportación sin obstaculizar el comercio entre la Unión y terceros países. Por consiguiente, la Comisión debe establecer un sistema electrónico que permita que las autoridades

de los Estados miembros intercambien información en tiempo real sobre el número de identificación del vehículo y la situación de inspección técnica de los vehículos usados que vayan a exportarse. Habida cuenta de sus características y funcionalidades existentes relacionadas con el intercambio de información relativa a los vehículos matriculados en la Unión entre las autoridades de matriculación de vehículos, la Comisión ha desarrollado MOVE-HUB, una plataforma de intercambio de mensajes para interconectar los registros electrónicos nacionales de los Estados miembros. La plataforma alberga actualmente la interconexión de los registros de empresas de transporte por carretera (ERRU), los registros de permisos de conducción (RESPER), la interconexión de los registros de formación de los conductores profesionales (ProDriveNet), la notificación de los fallos de inspección técnica en carretera de vehículos (RSI) y la interconexión de los registros de tarjetas de tacógrafo del conductor (TACHOnet). Por tanto, las funcionalidades de la plataforma MOVE-Hub deben ampliarse para permitir el intercambio de información sobre el número de identificación del vehículo y el estado de inspección técnica de los vehículos usados que vayan a exportarse. Para que las aduanas puedan verificar por vía electrónica y de forma automática si un vehículo usado destinado a la exportación cumple los requisitos de exportación, el sistema electrónico gestionado por MOVE-HUB debe estar interconectado con el entorno de ventanilla única de la UE para las

de los Estados miembros intercambien ***y verifiquen*** información en tiempo real sobre el número de identificación del vehículo y la situación de inspección técnica de los vehículos usados que vayan a exportarse. Habida cuenta de sus características y funcionalidades existentes relacionadas con el intercambio de información relativa a los vehículos matriculados en la Unión entre las autoridades de matriculación de vehículos, la Comisión ha desarrollado MOVE-HUB, una plataforma de intercambio de mensajes para interconectar los registros electrónicos nacionales de los Estados miembros. ***Los Estados miembros deberían poder utilizar el sistema europeo de información sobre vehículos y permisos de conducción (EUCARIS) para conectarse al sistema electrónico MOVE-HUB.*** La plataforma alberga actualmente la interconexión de los registros de empresas de transporte por carretera (ERRU), los registros de permisos de conducción (RESPER), la interconexión de los registros de formación de los conductores profesionales (ProDriveNet), la notificación de los fallos de inspección técnica en carretera de vehículos (RSI) y la interconexión de los registros de tarjetas de tacógrafo del conductor (TACHOnet). Por tanto, las funcionalidades de la plataforma MOVE-Hub deben ampliarse para permitir el intercambio ***y la verificación*** de información sobre el número de identificación del vehículo y el estado de inspección técnica de los vehículos usados que vayan a exportarse. Para que las aduanas

aduanas, de conformidad con el Reglamento (UE) 2022/2399 del Parlamento Europeo y del Consejo[62]. Dicho Reglamento establece un marco global de controles automatizados que se aplican a una formalidad no aduanera específica de la Unión. Por consiguiente, el presente Reglamento debe establecer los principales elementos que han de controlarse, mientras que los aspectos técnicos de la aplicación de dicho control se establecerían en virtud del Reglamento (UE) 2022/2399.	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[62]. Dicho Reglamento establece un marco global de controles automatizados que se aplican a una formalidad no aduanera específica de la Unión. Por consiguiente, el presente Reglamento debe establecer los principales elementos que han de controlarse, mientras que los aspectos técnicos de la aplicación de dicho control se establecerían en virtud del Reglamento (UE) 2022/2399.
[62] 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).	[62] 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).

Enmienda 62
Propuesta de Reglamento
Considerando 73

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(73) Es importante que las autoridades aduaneras puedan realizar controles de los vehículos usados destinados a la exportación, de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 952/2013	(73) Es importante que las autoridades aduaneras puedan realizar controles de los vehículos usados destinados a la exportación, de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 952/2013

del Parlamento Europeo y del Consejo[63]. Una parte significativa de los vehículos usados que salen de la Unión están destinados a países en los que se han establecido o podrían establecerse requisitos de importación, como los requisitos relativos a la antigüedad del vehículo o a sus emisiones. Es importante que las autoridades aduaneras puedan verificar por vía electrónica y de forma automática, a través del entorno de ventanilla única de la UE para las aduanas, si un vehículo usado destinado a la exportación cumple estos requisitos, cuando los terceros países afectados los comuniquen oficialmente a la Comisión. A fin de proteger el medio ambiente y la seguridad vial en terceros países, deben delegarse poderes en la Comisión para adoptar actos con arreglo al artículo 290 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea en lo que respecta a el establecimiento de estos requisitos.

[63] 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).

del Parlamento Europeo y del Consejo[63]. Una parte significativa de los vehículos usados que salen de la Unión están destinados a países en los que se han establecido o podrían establecerse requisitos de importación, como los requisitos relativos a la antigüedad del vehículo o a sus emisiones. Es importante que las autoridades aduaneras puedan verificar por vía electrónica y de forma automática, a través del entorno de ventanilla única de la UE para las aduanas, si un vehículo usado destinado a la exportación cumple estos requisitos, cuando los terceros países afectados los comuniquen oficialmente a la Comisión. ***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 poderes en la Comisión para adoptar actos con arreglo al artículo 290 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea en lo que respecta a el establecimiento de estos requisitos.

[63] 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).

Enmienda 63
Propuesta de Reglamento
Considerando 76

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(76) Las inspecciones deben abarcar el cumplimiento de las disposiciones sobre exportación de vehículos usados y sobre el tratamiento de los vehículos al final de su vida útil. Cada año, las inspecciones deben abarcar al menos el 10 **%** de las instalaciones y operadores de tratamiento autorizados. Las instalaciones de los operadores de reparación y mantenimiento también deben someterse a inspección. Cabe destacar que las inspecciones realizadas en virtud del presente Reglamento deben complementar las inspecciones sobre el traslado de vehículos al final de su vida útil, que están reguladas de forma exhaustiva en el Reglamento ***[OP: nuevo Reglamento sobre traslados de residuos].***	(76) ***Los Estados miembros deben elaborar planes de inspección para llevar un control del tratamiento ilegal de vehículos.*** Las inspecciones deben abarcar el cumplimiento de las disposiciones sobre exportación de vehículos usados y sobre el tratamiento de los vehículos al final de su vida útil. Cada año, las inspecciones deben abarcar al menos el 10 ***por ciento*** de las instalaciones y operadores de tratamiento autorizados. Las instalaciones de los operadores de reparación y mantenimiento***, los puntos de recogida y otras instalaciones y operadores económicos que puedan tratar los vehículos al final de su vida útil o vender vehículos usados o sus piezas de recambio o componentes*** también deben someterse a inspección. Cabe destacar que las inspecciones realizadas en virtud del presente Reglamento deben complementar las inspecciones sobre el traslado de vehículos al final de su vida útil, que están reguladas de forma exhaustiva en el Reglamento ***(UE) 2024/1157.***

Enmienda 64
Propuesta de Reglamento
Considerando 77

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(77) Los Estados miembros deben establecer mecanismos de cooperación a nivel nacional e	(77) Los Estados miembros deben establecer mecanismos de cooperación a nivel nacional e

internacional para que las inspecciones puedan llevarse a cabo de forma eficaz. Estos mecanismos deben permitir el intercambio de datos de matriculación de vehículos, necesarios para el seguimiento de los vehículos y para comprobar si han sido objeto de un tratamiento adecuado cuando llegan a la fase final de su vida útil.	internacional para que las inspecciones puedan llevarse a cabo 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 permanentemente 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. ***A fin de facilitar la cooperación entre los Estados miembros, la Comisión debe crear una red específica para garantizar una coordinación eficaz de las políticas nacionales de aplicación.***

Enmienda 65
Propuesta de Reglamento
Considerando 86

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(86) Se ha reconocido que los vehículos desaparecidos son uno de los principales problemas de aplicación de la Directiva 2000/53/CE. La ausencia de un sistema eficaz que permita el intercambio de información en tiempo real entre los Estados miembros sobre el estado de matriculación de los vehículos dificulta la trazabilidad y se ha identificado como una de las razones del elevado número de «vehículos desaparecidos» en la Unión. Para abordar esta	(86) Se ha reconocido que los vehículos desaparecidos son uno de los principales problemas de aplicación de la Directiva 2000/53/CE. La ausencia de un sistema eficaz que permita el intercambio de información en tiempo real entre los Estados miembros sobre el estado de matriculación de los vehículos dificulta la trazabilidad y se ha identificado como una de las razones del elevado número de «vehículos desaparecidos» en la Unión. Para abordar esta

cuestión, la Comisión ***debe proponer*** una revisión de la Directiva 1999/37/CE del Consejo relativa a los documentos de matriculación de los vehículos[67]. 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.

---

[67] 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).

cuestión, la Comisión ***propuso*** una revisión de la Directiva 1999/37/CE del Consejo relativa a los documentos de matriculación de los vehículos[67]. 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.

---

[67] 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).

Enmienda 66
Propuesta de Reglamento
Considerando 87

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(87) Habida cuenta de la necesidad de garantizar un nivel elevado de protección del medio ambiente y de tener en cuenta los avances científicos, la Comisión debe presentar al Parlamento Europeo y al Consejo un informe sobre la aplicación del presente Reglamento y sus repercusiones en el funcionamiento del mercado único y en el medio ambiente. La Comisión debe incluir en su informe una evaluación de las disposiciones sobre el diseño de vehículos nuevos, incluidos los objetivos relativos a la aptitud para la reutilización, el reciclado y la valorización, la gestión de los vehículos al final de su vida útil, incluidos los objetivos de reciclado, y sobre las sanciones, así como una evaluación de la necesidad y la viabilidad de ampliar el ámbito de aplicación del presente Reglamento a determinados vehículos ***de categoría L***, vehículos pesados y sus remolques. Esta evaluación debe centrarse no solo en los aspectos relativos al tratamiento de los vehículos al final de su vida útil, sino también en la pertinencia y el valor añadido de establecer requisitos de diseño.	(87) Habida cuenta de la necesidad de garantizar un nivel elevado de protección del medio ambiente y de tener en cuenta los avances científicos, la Comisión debe presentar al Parlamento Europeo y al Consejo un informe sobre la aplicación del presente Reglamento y sus repercusiones en el funcionamiento del mercado único y en el medio ambiente. La Comisión debe incluir en su informe una evaluación de las disposiciones sobre el diseño de vehículos nuevos, incluidos los objetivos relativos a la aptitud para la reutilización, el reciclado y la valorización, la gestión de los vehículos al final de su vida útil, incluidos los objetivos de reciclado, y sobre las sanciones, así como una evaluación de la necesidad y la viabilidad de ampliar el ámbito de aplicación del presente Reglamento a determinados vehículos***, como las caravanas***, ***los vehículos multifásicos o los*** vehículos pesados y sus remolques. Esta evaluación debe centrarse no solo en los aspectos relativos al tratamiento de los vehículos al final de su vida útil, sino también en la pertinencia y el valor añadido de establecer requisitos de diseño ***y el impacto de las medidas relativas a disposiciones aplicables a procesos que pudieran afectar al reciclado de alta calidad de los vehículos al final de su vida útil, las medidas destinadas a hacer frente al problema de los «vehículos***

	desaparecidos» y en particular el tratamiento y la exportación ilegales de vehículos al final de su vida útil, así como el impacto de las diferencias entre los criterios nacionales de inspección técnica aplicados a la exportación de vehículos usados y al mercado interior.

Enmienda 67
Propuesta de Reglamento
Considerando 88

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(88) El informe de la Comisión también debe incluir una evaluación de las medidas relativas al suministro de información sobre las sustancias preocupantes presentes en los vehículos, así como determinar la necesidad de mejorar la trazabilidad de dichas sustancias. También debe evaluar si es necesario introducir medidas que aborden las sustancias que pueden afectar al tratamiento de los vehículos cuando lleguen a la fase final de su vida útil, con el fin de alinearlo más estrechamente con el Reglamento (UE) ***[Diseño ecológico para productos sostenibles]***.	(88) El informe de la Comisión también debe incluir una evaluación de las medidas relativas al suministro de información sobre las sustancias preocupantes presentes en los vehículos, así como determinar la necesidad de mejorar la trazabilidad de dichas sustancias. También debe evaluar si es necesario introducir medidas que aborden las sustancias que pueden afectar al tratamiento de los vehículos cuando lleguen a la fase final de su vida útil, con el fin de alinearlo más estrechamente con el Reglamento (UE) ***2024/1781***.

Enmienda 68
Propuesta de Reglamento
Considerando 88 bis (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	(88 bis) 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 en materia de 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.

Enmienda 69
Propuesta de Reglamento
Considerando 95

Texto de la Comisión	*Enmienda*
(95) La aplicación de todas las disposiciones relativas a los vehículos de las categorías L_{3}***e-L*$_{7}$*e***, M_2, M_3, N_2, N_3 y O debe aplazarse para que los operadores dispongan de tiempo suficiente para cumplir los nuevos requisitos. Esto es especialmente importante en lo que respecta a los permisos para las instalaciones de tratamiento autorizadas que puedan llevar a cabo la descontaminación y el tratamiento posterior de dichos vehículos.	(95) La aplicación de todas las disposiciones relativas a los vehículos de las categorías L, M_2, M_3, N_2, N_3 y O debe aplazarse para que los operadores dispongan de tiempo suficiente para cumplir los nuevos requisitos. Esto es especialmente importante en lo que respecta a los permisos para las instalaciones de tratamiento autorizadas que puedan llevar a cabo la descontaminación y el tratamiento posterior de dichos vehículos.

Enmienda 70
Propuesta de Reglamento
Artículo 2 – apartado 1 – letra c

Texto de la Comisión	*Enmienda*
c) a partir del [OP: insértese la fecha correspondiente al primer día del mes siguiente a los sesenta meses después de la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento] a los vehículos y vehículos al final de su vida útil de ***las categorías*** L_3***e, L***$_4$***e,*** L_5***e, L***$_6$***e y L***$_7$***e***, tal y como se establece en el artículo 4, apartado 2, ***letras c) a g)*** del Reglamento (UE) n.º 168/2013.	c) a partir del [OP: insértese la fecha correspondiente al primer día del mes siguiente a los sesenta meses después de la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento] a los vehículos y vehículos al final de su vida útil de ***la categoría*** L, tal y como se establece en el artículo 4, apartado 2, del Reglamento (UE) n.º 168/2013.

Enmienda 71
Propuesta de Reglamento
Artículo 2 – apartado 2 – letra c bis (nueva)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	c bis) los vehículos especiales, según se definen en el artículo 3, punto 31, del Reglamento (UE) 2018/858, producidos por pequeños fabricantes;

Enmienda 72
Propuesta de Reglamento
Artículo 2 – apartado 2 – letra c ter (nueva)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	c ter) los vehículos de la categoría L fabricados en series cortas a que se refiere el artículo 42 del Reglamento (UE) n.º 168/2013 ;

Enmienda 73
Propuesta de Reglamento
Artículo 2 – apartado 2 – letra c quater (nueva)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	c quater) los vehículos diseñados y fabricados o adaptados para su uso exclusivo por las fuerzas armadas a que se refiere el artículo 2, apartado 2, letra d), del Reglamento (UE) 2018/858;

Enmienda 74
Propuesta de Reglamento
Artículo 2 – apartado 2 – letra c quinquies (nueva)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	c quinquies) 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;

Enmienda 75
Propuesta de Reglamento
Artículo 2 – apartado 2 – letra c sexies (nueva)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	c sexies) los ciclos diseñados para pedalear de la categoría L_1e-B a que se refiere el punto 1.1.2 del anexo XIX del Reglamento Delegado (UE) n.º 3/2014;

Enmienda 76
Propuesta de Reglamento
Artículo 2 – apartado 2 – letra d

Texto de la Comisión	*Enmienda*
d) los vehículos de interés histórico, según se definen en el artículo 3, punto 7, de la Directiva 2014/45/UE**.**	d) los vehículos de interés histórico, según se definen en el artículo 3, punto 7, de la Directiva 2014/45/UE***, y todas sus piezas, componentes y piezas de recambio necesarios para sus actividades de mantenimiento y para preservar su carácter histórico;***

Enmienda 77
Propuesta de Reglamento
Artículo 2 – apartado 2 – letra d bis (nueva)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	d bis) los vehículos de interés cultural especial, siempre que estén reconocidos oficialmente como tales por la autoridad competente del Estado miembro en el que estén matriculados, de conformidad con las condiciones establecidas en el anexo X bis del presente Reglamento.

Enmienda 78
Propuesta de Reglamento
Artículo 2 – apartado 4 – parte introductoria

Texto de la Comisión	*Enmienda*
4. No obstante lo dispuesto en el apartado 1, letra c), las siguientes disposiciones no se aplicarán a los vehículos y a los vehículos al final de su vida útil	4. No obstante lo dispuesto en el apartado 1, letra c), las siguientes disposiciones no se aplicarán a los vehículos y a los vehículos al final de su vida útil

de ***las categorías*** L***3e, L4e, L5e, L6e y L7e***:	de ***la categoría*** L:

Enmienda 79
Propuesta de Reglamento
Artículo 2 – apartado 4 – letra a

Texto de la Comisión	*Enmienda*
a) artículos enumerados en el apartado 3;	***suprimida***

Enmienda 80
Propuesta de Reglamento
Artículo 2 – apartado 4 – letra a

Texto de la Comisión	*Enmienda*
a) ***artículos enumerados en*** el ***apartado 3***;	a) ***artículo 4, sobre la aptitud para la reutilización,*** el ***reciclado y la valorización de los vehículos***;

Enmienda 81
Propuesta de Reglamento
Artículo 2 – apartado 4 – letra a bis (nueva)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	a bis) artículo 5, sobre los requisitos relativos a las sustancias presentes en los vehículos;

Enmienda 82
Propuesta de Reglamento
Artículo 2 – apartado 4 – letra a ter (nueva)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	a ter) artículo 6, sobre el contenido mínimo reciclado en los vehículos;

Enmienda 83
Propuesta de Reglamento
Artículo 2 – apartado 4 – letra a quater (nueva)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	a quater) artículo 9, sobre la estrategia de circularidad;

Enmienda 84
Propuesta de Reglamento
Artículo 2 – apartado 4 – letra a quinquies (nueva)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	a quinquies) artículo 10, sobre la declaración relativa al contenido reciclado presente en los vehículos;

Enmienda 85
Propuesta de Reglamento
Artículo 2 – apartado 4 – letra a sexies (nueva)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	a sexies) artículo 13, sobre el pasaporte de circularidad de los vehículos;

Enmienda 86
Propuesta de Reglamento
Artículo 2 – apartado 4 – letra a septies (nueva)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	a septies) artículo 21, sobre la modulación de las tasas;

Enmienda 87
Propuesta de Reglamento
Artículo 2 – apartado 4 – letra a octies (nueva)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	a octies) artículo 22, sobre el mecanismo de imputación de costes para los vehículos que se convierten en vehículos al final de su vida útil en otro Estado miembro;

Enmienda 88
Propuesta de Reglamento
Artículo 2 – apartado 4 – letra a nonies (nueva)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	a nonies) artículo 28, sobre los requisitos generales para la fragmentación;

Enmienda 89
Propuesta de Reglamento
Artículo 2 – apartado 4 – letra a decies (nueva)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	a decies) artículo 34, sobre los objetivos de reutilización, reciclado y valorización;

Enmienda 90
Propuesta de Reglamento
Artículo 2 – apartado 4 – letra a undecies (nueva)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	a undecies) artículo 35, sobre la prohibición de depositar residuos no inertes en vertederos;

Enmienda 91
Propuesta de Reglamento
Artículo 2 – apartado 4 – letra a duodecies (nueva)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	a duodecies) artículo 36, sobre traslados de vehículos al final de su vida útil;

Enmienda 92
Propuesta de Reglamento
Artículo 2 – apartado 5 – parte introductoria

Texto de la Comisión	*Enmienda*
5. No obstante lo dispuesto en el apartado 2, letra a), se aplicarán las siguientes disposiciones a los vehículos especiales:	5. No obstante lo dispuesto en el apartado 2, letra a), se aplicarán las siguientes disposiciones a ***todos*** los vehículos especiales***, a excepción de las autocaravanas y las caravanas, tal como se definen en los puntos 5.1 y 5.6 de la parte A del anexo I del Reglamento (UE) 2018/858***:

Enmienda 93
Propuesta de Reglamento
Artículo 2 – apartado 6 – parte introductoria

Texto de la Comisión	*Enmienda*
6. No obstante lo dispuesto en el apartado 1, letras b) y c), los artículos 16, 19, 20, 27 y 46 a 49 se aplicarán a los vehículos y a los vehículos al final de su vida útil de ***las categorías L3, L4,*** L***5,*** ***L6 L7***, M_2, M_3, N_2, N_3 y O con las siguientes modificaciones:	6. No obstante lo dispuesto en el apartado 1, letras b) y c), los artículos 16, 19, 20, 27 y 46 a 49 se aplicarán a los vehículos y a los vehículos al final de su vida útil de ***la categoría*** L, M_2, M_3, N_2, N_3 y O con las siguientes modificaciones:

Enmienda 94
Propuesta de Reglamento
Artículo 2 – apartado 6 bis (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	6 bis. No obstante lo dispuesto en el apartado 1, letra c), del presente artículo, los artículos 7 y 30 se aplicarán a los vehículos y a los vehículos al final de su vida útil de la categoría L con las siguientes modificaciones:
	a) el artículo 7 se aplicará a los vehículos de la categoría L únicamente con respecto al anexo VII, parte C, entradas 1, 3, 5, 8 y 9;
	b) el artículo 30 se aplicará a los vehículos de la categoría L únicamente con respecto al anexo VII, parte C, entradas 1, 3, 5, 8 y 9.

Enmienda 95
Propuesta de Reglamento
Artículo 3 – apartado 1 – punto 1

Texto de la Comisión	*Enmienda*
1) «vehículo»: todo vehículo tal como se define en el artículo 3, punto 15, del Reglamento (UE) 2018/858 o enumerado en el artículo 4, apartado 2, ***letras c) a g),*** del Reglamento (UE) n.º 168/2013;	1) «vehículo»: todo vehículo tal como se define en el artículo 3, punto 15, del Reglamento (UE) 2018/858 o enumerado en el artículo 4, apartado 2, del Reglamento (UE) n.º 168/2013;

Enmienda 96
Propuesta de Reglamento
Artículo 3 – apartado 1 – punto 2

Texto de la Comisión	*Enmienda*
2) «vehículo al final de su vida útil»: un vehículo que sea residuo tal como se define en el artículo 3, punto 1, de la Directiva 2008/98/CE, o vehículos que sean	2) «vehículo al final de su vida útil»: un vehículo que sea residuo tal como se define en el artículo 3, punto 1, de la Directiva 2008/98/CE, o vehículos

irreparables con arreglo a los criterios del anexo I, parte A, ***puntos*** 1 ***y 2***;	que sean irreparables con arreglo a los criterios del anexo I, parte A, ***punto*** 1***, del presente Reglamento***;

Enmienda 97
Propuesta de Reglamento
Artículo 3 – apartado 1 – punto 7 bis (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	7 bis) «regeneración»: el nuevo tratamiento de un fluido de los aparatos de aire acondicionado recuperado para que presente un rendimiento equivalente al de una sustancia virgen, teniendo en cuenta su uso previsto, en centros de regeneración autorizados que cuenten con los equipos y procedimientos adecuados para hacer posible la regeneración de dichos fluidos y que puedan evaluar y acreditar el nivel de calidad exigido;

Enmienda 98
Propuesta de Reglamento
Artículo 3 – apartado 1 – punto 9

Texto de la Comisión	*Enmienda*
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;	9) «plástico»: un polímero en el sentido del artículo 3, ***puntos 2 y 3***, del Reglamento (***UE***) n.º ***10/2011 de la Comisión[1 bis]***, al que pueden haberse añadido aditivos u otras sustancias***, que puede funcionar como componente estructural principal de artículos o materiales finales***;

_____

[1 bis] Reglamento (UE)

n.º 10/2011 de la Comisión, de 14 de enero de 2011, sobre materiales y objetos plásticos destinados a entrar en contacto con alimentos (DO L 12 de 15.1.2011, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2011/10/oj).

Enmienda 99
Propuesta de Reglamento
Artículo 3 – apartado 1 – punto 9 bis (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	9 bis) «plástico reciclado»: plástico obtenido mediante el reciclado, de acuerdo con la definición contenida en el artículo 3, apartado 17, de la Directiva 2008/98/CE, de residuos;

Enmienda 100
Propuesta de Reglamento
Artículo 3 – apartado 1 – punto 10 bis (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	10 bis) «residuos preconsumo»: 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;

Enmienda 101
Propuesta de Reglamento
Artículo 3 – apartado 1 – punto 11 bis (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	11 bis) «flujo de residuos plásticos posconsumo»: flujo que incluye, entre otros, los residuos de termoplásticos, polímeros termoendurecibles y elastómeros, tal como se definen en el artículo 3, apartado 1, de la Directiva 2008/98/CE, generados a partir de productos que contienen plásticos después de su introducción en el mercado;

Enmienda 102
Propuesta de Reglamento
Artículo 3 – apartado 1 – punto 14

Texto de la Comisión	*Enmienda*
14) «batería para vehículos eléctricos»: batería para vehículos eléctricos tal como se define en el artículo 3, punto 14, del Reglamento (UE) 2023/***[Pilas y baterías y sus residuos]***;	14) «batería para vehículos eléctricos»: batería para vehículos eléctricos tal como se define en el artículo 3, punto 14, del Reglamento (UE) 2023/***1542***;

Enmienda 103
Propuesta de Reglamento
Artículo 3 – apartado 1 – punto 14 bis (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	14 bis) «batería para medios de transporte ligeros»: la batería para medios de transporte ligeros tal como se define en el artículo 3, punto 11, del Reglamento (UE) 2023/1542;

Enmienda 104
Propuesta de Reglamento
Artículo 3 – apartado 1 – punto 15

Texto de la Comisión	*Enmienda*
15) «instalación de tratamiento autorizada»: toda empresa o establecimiento que esté autorizado, de conformidad con la Directiva 2008/98/CE y el presente Reglamento, a llevar a cabo la recogida y el tratamiento de vehículos al final de su vida útil;	15) «instalación de tratamiento autorizada»: toda empresa o establecimiento que esté autorizado, de conformidad con la Directiva 2008/98/CE y el presente Reglamento, a llevar a cabo***, sea de forma individual o en colaboración con otras instalaciones de tratamiento,*** la recogida***, el almacenamiento*** y el tratamiento de vehículos al final de su vida útil ***o de sus piezas y componentes***;

Enmienda 105
Propuesta de Reglamento
Artículo 3 – apartado 1 – punto 18

Texto de la Comisión	*Enmienda*
18) «operador de reparación y mantenimiento»: ***toda*** persona física o jurídica que, en ***relación con su actividad comercial***, ***negocio***, ***oficio o profesión***, ***presta*** servicios de reparación ***o*** mantenimiento***,*** de ***forma independiente*** de ***los fabricantes o autorizada por ellos***;	18) «operador de reparación y mantenimiento»: persona física o jurídica 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 y operadores que ofrecen formación para instaladores***, ***fabricantes y reparadores de equipos para vehículos que utilizan combustibles alternativos;***

	asimismo**, **reparadores, concesionarios y distribuidores autorizados incluidos en el sistema de distribución de un fabricante de vehículos determinado**, **en la medida en que presten servicios de reparación ***y*** mantenimiento ***para vehículos*** de ***un fabricante*** de ***cuyo sistema de distribución no sean miembros***;

Enmienda 106
Propuesta de Reglamento
Artículo 3 – apartado 1 – punto 21

Texto de la Comisión	*Enmienda*
21) «operador de gestión de residuos»: toda persona física o jurídica que se dedique profesionalmente a la recogida o el tratamiento de vehículos al final de su vida útil;	21) «operador de gestión de residuos»: toda persona física o jurídica que se dedique profesionalmente a la recogida o el tratamiento de vehículos al final de su vida útil ***o de sus piezas y componentes***;

Enmienda 107
Propuesta de Reglamento
Artículo 3 – apartado 1 – punto 22

Texto de la Comisión	*Enmienda*
22) «productor»: cualquier fabricante, importador o distribuidor que, independientemente de la técnica de venta utilizada, incluso por medio de contratos a distancia conforme a la definición del artículo 2, punto 7, de la Directiva 2011/83/UE, suministra un vehículo por primera vez para su distribución o uso en el territorio de un Estado miembro con carácter profesional;	22) «productor»: cualquier fabricante, importador o distribuidor que, independientemente de la técnica de venta utilizada, incluso por medio de contratos a distancia conforme a la definición del artículo 2, punto 7, de la Directiva 2011/83/UE, suministra un vehículo por primera vez para su distribución o uso en el territorio de un Estado miembro con carácter profesional; ***en el caso de los vehículos***

	multifásicos, el productor es el fabricante del vehículo de base;

Enmienda 108
Propuesta de Reglamento
Artículo 3 – apartado 1 – punto 23

Texto de la Comisión	*Enmienda*
23) «sistema de responsabilidad ampliada del productor»: entidad jurídica que organiza, desde el punto de vista financiero, o financiero y operativo, el cumplimiento de las obligaciones de responsabilidad ampliada del productor en nombre de varios productores;	23) «sistema de responsabilidad ampliada del productor»: entidad jurídica ***sin ánimo de lucro*** 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;

Enmienda 109
Propuesta de Reglamento
Artículo 3 – apartado 1 – punto 24

Texto de la Comisión	*Enmienda*
24) «representante ***designado*** a efectos de la responsabilidad ampliada del productor»: una persona física o jurídica establecida en un Estado miembro en cuyo territorio el productor comercializa el vehículo por primera vez, diferente del Estado miembro en que está establecido el productor, y que ha sido designada por el productor, conforme a lo dispuesto en el artículo 8 bis, apartado 5, párrafo tercero, de la Directiva 2008/98/CE, a efectos del cumplimiento de las obligaciones de dicho productor con arreglo al capítulo IV del presente Reglamento;	24) «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 el vehículo por primera vez, diferente del Estado miembro en que está establecido el productor, y que ha sido designada por el productor, conforme a lo dispuesto en el artículo 8 bis, apartado 5, párrafo tercero, de la Directiva 2008/98/CE, a efectos del cumplimiento de las obligaciones de dicho productor con arreglo al capítulo IV del presente Reglamento;

Enmienda 110
Propuesta de Reglamento
Artículo 3 – apartado 1 – punto 27

Texto de la Comisión	*Enmienda*
27) «tecnología de posfragmentación»: técnicas y tecnologías utilizadas para procesar materiales procedentes de vehículos al final de su vida útil, una vez fragmentados, para su posterior valorización;	27) «tecnología de posfragmentación»: técnicas y tecnologías utilizadas para procesar materiales procedentes de vehículos al final de su vida útil, una vez fragmentados, para su posterior valorización ***y reciclado***;

Enmienda 111
Propuesta de Reglamento
Artículo 3 – apartado 1 – punto 28

Texto de la Comisión	*Enmienda*
28) «remanufacturación»: la operación en la que se fabrica una pieza o componente nuevo a partir de piezas y componentes retirados de vehículos o de vehículos al final de su vida útil y en la que se introduce al menos un cambio en la pieza o componente que afecta a su seguridad, rendimiento, finalidad o tipo;	28) «remanufacturación»: la operación ***industrial normalizada y documentada*** en la que se fabrica una pieza o componente nuevo ***para devolverlo a una condición igual o mejor que nueva*** a partir de piezas y componentes retirados de vehículos o de vehículos al final de su vida útil y en la que se introduce al menos un cambio en la pieza o componente que afecta a su seguridad, rendimiento, finalidad o tipo; ***el proceso respeta especificaciones técnicas concretas, como normas de ingeniería, calidad y ensayo, y genera productos totalmente garantizados;***

Enmienda 112
Propuesta de Reglamento
Artículo 3 – apartado 1 – punto 29

Texto de la Comisión	*Enmienda*
29) «reacondicionamiento»: las acciones llevadas a cabo para preparar, limpiar, probar y, en caso necesario, reparar una pieza o componente que se haya retirado de un vehículo ***o vehículo al final de su vida útil*** con el fin de restablecer ***el*** rendimiento o ***la*** funcionalidad ***de dicha pieza o componente dentro del uso previsto y de la gama de prestaciones inicialmente concebidas en la fase de diseño aplicable en el momento de su introducción en el mercado***;	29) «reacondicionamiento»: las acciones llevadas a cabo para preparar, limpiar, probar y, en caso necesario, reparar una pieza o componente que se haya retirado de un vehículo con el fin de restablecer ***su*** rendimiento o funcionalidad;

Enmienda 113
Propuesta de Reglamento
Artículo 3 – apartado 1 – punto 35

Texto de la Comisión	*Enmienda*
35) «operadores económicos»: los productores, los recogedores, las compañías de seguros de vehículos, los proveedores, los operadores de reparación y mantenimiento, los operadores de gestión de residuos y cualquier otro operador que participe en el diseño de vehículos, el comercio de vehículos usados o la gestión de vehículos al final de su vida útil.	35) «operadores económicos»: los productores, los recogedores, las ***empresas de desmontaje y de reciclado, las*** compañías de seguros de vehículos, los proveedores, los operadores de reparación y mantenimiento, ***los remanufacturadores,*** los operadores de gestión de residuos y cualquier otro operador que participe en el diseño de vehículos, el comercio de vehículos usados o la gestión de vehículos al final de su vida útil ***y sus piezas, componentes, producto o pieza de base y materiales;***

Enmienda 114
Propuesta de Reglamento
Artículo 3 – apartado 1 – punto 35 bis (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	35 bis) «remanufacturador»: persona física o jurídica que lleva a cabo el proceso de remanufacturación;

Enmienda 115
Propuesta de Reglamento
Artículo 3 – párrafo 1 – punto 35 ter (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	35 ter) «operadores de retroadaptación»: toda persona jurídica autorizada a fabricar un kit de conversión eléctrica o a realizar la conversión de vehículos de motor de combustión interna en vehículos eléctricos de batería o con pila de combustible;

Enmienda 116
Propuesta de Reglamento
Artículo 3 – apartado 1 – punto 35 quater (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	35 quater) «punto de recogida»: operador económico distinto de una instalación de tratamiento autorizada que almacena temporalmente vehículos al final de su vida útil y prepara la transferencia de los vehículos al final de su vida útil a instalaciones de tratamiento autorizadas;

Enmienda 117
Propuesta de Reglamento
Artículo 3 – párrafo 1 – punto 35 quinquies(nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	35 quinquies) «matriculación»: matriculación tal como se define en el artículo 2, letra b), de la Directiva 1999/37/CE; en el caso de los vehículos pertenecientes a las categorías L_1 y L_2, cuando no estén sujetos a matriculación administrativa con arreglo a la Directiva 1999/37/CE en un Estado miembro determinado, se entenderá por «matriculación» el registro de vehículos en un sistema que permita su identificación, también en el punto de introducción en el mercado, durante su utilización o al final de su vida útil, a efectos de garantizar el cumplimiento del presente Reglamento;

Enmienda 118
Propuesta de Reglamento
Artículo 3 – apartado 1 – punto 35 sexies (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	35 sexies) «reparabilidad»: el potencial de reparación de las piezas o componentes extraídos de un vehículo.

Enmienda 119
Propuesta de Reglamento
Artículo 3 – apartado 2 – letra e

Texto de la Comisión	*Enmienda*
e) «sustancia preocupante» y «soporte de datos» establecidas en el artículo 2, puntos ***28*** y ***30*** del Reglamento ***[sobre diseño ecológico para productos sostenibles].***	e) «sustancia preocupante» y «soporte de datos» establecidas en el artículo 2, puntos ***27*** y ***29*** del Reglamento ***(UE) 2024/1781;***

Enmienda 120
Propuesta de Reglamento
Artículo 3 – apartado 2 – letra e bis (nueva)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	e bis) «pequeño fabricante», establecida en el artículo 3, punto 48, del Reglamento (UE) 2024/1257.

Enmienda 121
Propuesta de Reglamento
Artículo 4 – apartado 1 – parte introductoria

Texto de la Comisión	*Enmienda*
1. Cada vehículo perteneciente a un tipo de vehículo homologado a partir del [OP: insértese la fecha correspondiente al primer día del mes siguiente a los setenta y dos meses después de la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento] en virtud del Reglamento (UE) 2018/858 se fabricará de modo que sea:	1. Cada vehículo perteneciente a un ***nuevo*** tipo de vehículo homologado a partir del [OP: insértese la fecha correspondiente al primer día del mes siguiente a los setenta y dos meses después de la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento] en virtud del Reglamento (UE) 2018/858 se fabricará de modo que sea:

Enmienda 122
Propuesta de Reglamento
Artículo 4 – apartado 2 – letra c

Texto de la Comisión	*Enmienda*
c) ***verificar*** la ***exactitud y***	c) ***comprobar*** la

exhaustividad de la información recibida de los proveedores;	exhaustividad de la información recibida de los proveedores;

Enmienda 123
Propuesta de Reglamento
Artículo 4 – apartado 2 bis (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	2 bis. La obligación establecida en el apartado 2, letras a) y c), está sujeta a la disponibilidad de información y datos a lo largo de la cadena de suministro, teniendo en cuenta el tamaño y las características organizativas específicas de las pymes.

Enmienda 124
Propuesta de Reglamento
Artículo 4 – apartado 3 – párrafo 1

Texto de la Comisión	*Enmienda*
La Comisión, a más tardar el [OP: indíquese la fecha correspondiente al último día del mes siguiente a los treinta y cinco meses después de la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento], adoptará un acto de ejecución por el que se establezca una ***nueva*** metodología para el cálculo y la verificación de los coeficientes de aptitud para la reutilización, el reciclado y la valorización de un vehículo, teniendo en cuenta los elementos establecidos en el anexo II.	La Comisión, a más tardar el [OP: indíquese la fecha correspondiente al último día del mes siguiente a los treinta y cinco meses después de la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento], adoptará un acto de ejecución por el que se establezca una metodología para el cálculo y la verificación de los coeficientes de aptitud para la reutilización, el reciclado y la valorización de un vehículo, teniendo en cuenta los elementos establecidos en el anexo II ***y la norma ISO 22628:2002***.

Enmienda 125
Propuesta de Reglamento
Artículo 5 – apartado 1

Texto de la Comisión	*Enmienda*
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.	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***, a fin de evitar efectos adversos en la salud humana o el medio ambiente, a lo largo de su ciclo de vida***. ***La Comisión, asistida por la Agencia Europea de Sustancias y Mezclas Químicas creada en virtud del Reglamento (CE) n.º 1907/2006, elaborará, a más tardar el ….[OP: insértese la fecha correspondiente al último día del mes siguiente a los dieciocho meses después de la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento], un informe sobre las sustancias preocupantes, a saber, las sustancias que tienen efectos adversos para la salud o el medio ambiente u obstaculizan el reciclado de materias primas secundarias seguras y de alta calidad, presentes en los vehículos. La Comisión presentará dicho informe, que expondrá sus conclusiones, al Parlamento Europeo y al Consejo y estudiará la posibilidad de adoptar actos delegados en los que se establezca una lista de sustancias preocupantes, aplicable a los vehículos específicamente, así como las medidas de seguimiento adecuadas.*** ***El informe a que se refiere el párrafo segundo no cubrirá las piezas y componentes de vehículos para los que el***

	Derecho de la Unión ya haya previsto una identificación o evaluación.

Enmienda 126
Propuesta de Reglamento
Artículo 5 – apartado 2

Texto de la Comisión	*Enmienda*
2. ***Además de las restricciones establecidas en el anexo XVII del Reglamento (CE) n.º 1907/2006 y, en su caso, de las restricciones establecidas en los anexos I y II del Reglamento (UE) 2019/1021 y en el Reglamento (UE) 2023/[OP: Baterías] todo*** vehículo perteneciente a un tipo de vehículo homologado a partir del [OP: insértese la fecha correspondiente al primer día del mes siguiente a los setenta y dos meses después de la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento] en virtud del Reglamento (UE) 2018/858 no ***contendrá*** plomo, mercurio, cadmio o cromo hexavalente.	2. ***Todo nuevo*** vehículo perteneciente a un tipo de vehículo homologado a partir del [OP: insértese la fecha correspondiente al primer día del mes siguiente a los setenta y dos meses después de la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento] en virtud del Reglamento (UE) 2018/858 ***o toda pieza o componente nuevos introducidos en el mercado para tales vehículos*** no ***contendrán*** plomo, mercurio, cadmio o cromo hexavalente.

Enmienda 127
Propuesta de Reglamento
Artículo 5 – apartado 5

Texto de la Comisión	*Enmienda*
5. A petición de la Comisión, y en un plazo de doce meses a partir de la solicitud, la Agencia Europea de Sustancias y Mezclas Químicas (en lo sucesivo, la «Agencia») elaborará un informe sobre la viabilidad técnica y económica de las alternativas relativas a las exenciones	5. A petición de la Comisión, y en un plazo de doce meses a partir de la solicitud, la Agencia Europea de Sustancias y Mezclas Químicas (en lo sucesivo, la «Agencia»)***, previa consulta a las partes interesadas y a expertos del sector,*** elaborará un informe sobre la viabilidad

vigentes enumeradas en el anexo III y, sobre la base de dicha evaluación, una propuesta motivada para la modificación específica de la exención.	técnica y económica de las alternativas relativas a las exenciones vigentes enumeradas en el anexo III y, sobre la base de dicha evaluación, una propuesta motivada para la modificación específica de la exención.

Enmienda 128
Propuesta de Reglamento
Artículo 5 – apartado 6

Texto de la Comisión	*Enmienda*
6. Tan pronto como reciba la solicitud de la Comisión, la Agencia publicará en su sitio web un anuncio de que se elaborará un informe sobre una posible modificación de una exención que figura en el anexo III e invitará a todas las partes interesadas a presentar observaciones en el plazo de ***ocho*** semanas a partir de la fecha de publicación del anuncio. La Agencia publicará en su sitio web todas las observaciones recibidas de las partes interesadas.	6. Tan pronto como reciba la solicitud de la Comisión, la Agencia publicará en su sitio web un anuncio de que se elaborará un informe sobre una posible modificación de una exención que figura en el anexo III e invitará a todas las partes interesadas a presentar observaciones en el plazo de ***doce*** semanas a partir de la fecha de publicación del anuncio. La Agencia publicará en su sitio web todas las observaciones recibidas de las partes interesadas.

Enmienda 129
Propuesta de Reglamento
Artículo 5 – apartado 7

Texto de la Comisión	*Enmienda*
7. A más tardar, ***nueve*** meses después de la presentación a la Comisión del informe a que se refiere el apartado 4, el Comité de Análisis Socioeconómico de la Agencia, creado en virtud del artículo 76, apartado 1, letra d), del Reglamento (CE) n.º 1907/2006, adoptará un dictamen sobre el informe y sobre las modificaciones específicas	7. A más tardar, ***doce*** meses después de la presentación a la Comisión del informe a que se refiere el apartado 4, el Comité de Análisis Socioeconómico de la Agencia, creado en virtud del artículo 76, apartado 1, letra d), del Reglamento (CE) n.º 1907/2006, adoptará un dictamen sobre el informe y sobre las modificaciones específicas

propuestas. La Agencia enviará dicho dictamen a la Comisión sin demora.	propuestas. La Agencia enviará dicho dictamen a la Comisión sin demora.

Enmienda 130
Propuesta de Reglamento
Artículo 6 – apartado 1 – párrafo 1

Texto de la Comisión	*Enmienda*
El plástico contenido en cada tipo de vehículo que haya recibido la homologación de tipo a partir del [OP: insértese la fecha correspondiente al primer día del mes siguiente a los setenta y dos meses después de la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento] en virtud del Reglamento (UE) 2018/858 contendrá como mínimo el ***25 %*** en peso de plástico reciclado procedente de residuos plásticos posconsumo.	El plástico contenido en cada ***nuevo*** tipo de vehículo que haya recibido la homologación de tipo a partir del [OP: insértese la fecha correspondiente al primer día del mes siguiente a los setenta y dos meses después de la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento] en virtud del Reglamento (UE) 2018/858 contendrá como mínimo el ***20 por ciento*** en peso de plástico reciclado procedente de ***flujos de*** residuos plásticos posconsumo ***atribuidos a través de una cadena de custodia de conformidad con la norma ISO 22095:2020***.

Enmienda 131
Propuesta de Reglamento
Artículo 6 – apartado 1 – párrafo 1 bis (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	Todas las piezas y componentes de vehículos al final de su vida útil retirados para su sustitución durante la fase de uso de un vehículo contarán de cara al flujo de residuos plásticos posconsumo como materia prima para plásticos reciclados.

Enmienda 132
Propuesta de Reglamento
Artículo 6 – apartado 1 – párrafo 1 ter (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	El peso del plástico reciclado y el peso total de los plásticos a que se refiere el párrafo primero no incluirán los elastómeros y polímeros termoendurecibles distintos de las espumas de poliuretano.

Enmienda 133
Propuesta de Reglamento
Artículo 6 – apartado 1 bis (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	1 bis. Cada nuevo tipo de vehículo homologado a partir del [OP: insértese la fecha correspondiente al primer día del mes siguiente a los ciento veinte meses después de la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento] alcanzará un objetivo de al menos cinco puntos porcentuales por encima del objetivo establecido en el apartado 1, párrafo primero, a menos que la falta de disponibilidad o los precios excesivos de determinados plásticos reciclados hagan excesivamente difícil el cumplimiento de dicho objetivo.

Enmienda 134
Propuesta de Reglamento
Artículo 6 – apartado 1 ter (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	1 ter. Los fabricantes podrán cumplir hasta un máximo del 50 por ciento de los objetivos establecidos en el apartado 1, párrafo primero, y en el apartado 1 bis utilizando residuos preconsumo.

Enmienda 135
Propuesta de Reglamento
Artículo 6 – apartado 1 quater (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	1 quater. Al menos el 15 por ciento de los objetivos establecidos en el apartado 1, párrafo primero, y el apartado 1 bis se alcanzarán mediante la inclusión de plásticos reciclados procedentes de vehículos al final de su vida útil en el tipo de vehículo de que se trate.

Enmienda 136
Propuesta de Reglamento
Artículo 6 – apartado 2

Texto de la Comisión	*Enmienda*
2. A más tardar el [OP: insértese la fecha correspondiente al último día del mes siguiente a los ***veintitrés*** meses después de la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento], la Comisión adoptará un acto ***de ejecución*** de conformidad con el artículo ***51, apartado 2*** a fin de completar el presente Reglamento mediante el establecimiento de la metodología	2. A más tardar el ***…*** [OP: insértese la fecha correspondiente al último día del mes siguiente a los ***quince*** meses después de la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento], la Comisión adoptará un acto ***delegado*** de conformidad con el artículo ***50*** a fin de completar el presente Reglamento mediante el establecimiento de la metodología para el cálculo y la verificación, a efectos del apartado 1 del

para el cálculo y la verificación, a efectos del apartado 1 del presente artículo, del porcentaje de plástico revalorizado a partir de residuos posconsumo y de vehículos al final de su vida útil, respectivamente, ***presentes e incorporados*** en ***el tipo*** de ***vehículo***.	presente artículo, del porcentaje de plástico revalorizado a partir de residuos ***preconsumo y*** posconsumo y de vehículos al final de su vida útil, respectivamente, ***para fabricar el tipo de vehículo que tenga*** en ***cuenta la mejor tecnología*** de ***reciclado disponible***.

Enmienda 137
Propuesta de Reglamento
Artículo 6 – apartado 3 – párrafo 1

Texto de la Comisión	*Enmienda*
La ***Comisión estará facultada para adoptar actos delegados*** con arreglo al artículo 50 a fin de completar el presente Reglamento mediante el establecimiento de un porcentaje mínimo de acero reciclado procedente de ***residuos*** de ***acero posconsumo*** que deberá estar presente e incorporado en tipos de vehículos que deban homologarse de conformidad con el presente Reglamento y el Reglamento (UE) 2018/858.	***A más tardar el …. [OP: insértese*** la ***fecha correspondiente al último día del mes siguiente a los veinticuatro meses después de la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento], la Comisión adoptará un acto delegado*** con arreglo al artículo 50 a fin de completar el presente Reglamento mediante el establecimiento de un porcentaje mínimo de acero reciclado procedente de ***chatarra y un porcentaje mínimo*** de ***aluminio reciclado y sus aleaciones*** que deberá estar presente e incorporado en tipos de vehículos que deban homologarse de conformidad con el presente Reglamento y el Reglamento (UE) 2018/858. ***Dicho acto delegado también fijará la fecha de aplicación de la obligación de tener un porcentaje mínimo de contenido reciclado. El acero utilizado como material de refuerzo en los neumáticos no se considerará incluido en el ámbito de aplicación de dicho acto delegado.***

Enmienda 138
Propuesta de Reglamento
Artículo 6 – apartado 3 – párrafo 2 – parte introductoria

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

Enmienda 139
Propuesta de Reglamento
Artículo 6 – apartado 3 – párrafo 2 – letra a

Texto de la Comisión	*Enmienda*
a) la disponibilidad actual y prevista de ***acero reciclado procedente*** de ***fuentes posconsumo de residuos*** de acero;	a) la disponibilidad actual y prevista de ***chatarra teniendo en cuenta las familias de productos largos y planos*** de ***acero al carbono y*** de acero ***inoxidable***;

Enmienda 140
Propuesta de Reglamento
Artículo 6 – apartado 3 – párrafo 2 – letra b

Texto de la Comisión	*Enmienda*
b) el porcentaje actual de ***residuos posconsumo*** en diversos productos siderúrgicos semiacabados e intermedios	b) el porcentaje actual de ***chatarra*** en diversos productos siderúrgicos semiacabados e intermedios ***relacionados con***

utilizados en los vehículos;	***los tipos de acero*** utilizados en los vehículos ***y los cambios previstos relacionados con la transición de la industria automovilística***;

Enmienda 141
Propuesta de Reglamento
Artículo 6 – apartado 3 – párrafo 2 – letra c

Texto de la Comisión	*Enmienda*
c) la posible utilización ***del acero reciclado posconsumo*** por parte de los fabricantes de vehículos que deban homologarse en el futuro;	c) la posible utilización ***de chatarra*** por parte de los fabricantes de vehículos que deban homologarse en el futuro***, teniendo en cuenta las diferentes limitaciones en cuanto a composición aplicables a cada familia de productos siderúrgicos***;

Enmienda 142
Propuesta de Reglamento
Artículo 6 – apartado 3 – párrafo 2 – letra d

Texto de la Comisión	*Enmienda*
d) la demanda relativa del sector automovilístico con respecto a la demanda de residuos de ***acero posconsumo*** de otros sectores;	d) la demanda relativa del sector automovilístico con respecto a la demanda de residuos de ***chatarra*** de otros sectores ***teniendo en cuenta la capacidad para tolerar contenido de cobre y otras inclusiones no intencionadas de impurezas metálicas***;

Enmienda 143
Propuesta de Reglamento
Artículo 6 – apartado 3 – párrafo 2 – letra e

Texto de la Comisión	*Enmienda*
e) la viabilidad económica, los avances técnicos y científicos,	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;	incluidos los cambios habidos en la disponibilidad de tecnologías de reciclado en relación con los porcentajes de reciclado del acero***, así como la contribución actual del reciclado de chatarra preconsumo***;

Enmienda 144
Propuesta de Reglamento
Artículo 6 – apartado 3 – párrafo 2 – letra f

Texto de la Comisión	*Enmienda*
f) la contribución de un porcentaje mínimo de contenido de acero ***reciclado*** en los vehículos a la autonomía estratégica abierta de la Unión y a los objetivos climáticos ***y medioambientales***;	f) la contribución de un porcentaje mínimo de contenido ***reciclado*** de acero***, acero bajo en carbono y aluminio y sus aleaciones*** en los vehículos a la autonomía estratégica abierta de la Unión y a los objetivos climáticos***, medioambientales e industriales, en particular en lo que se refiere a la creación de mercados pioneros***;

Enmienda 145
Propuesta de Reglamento
Artículo 6 – apartado 3 – párrafo 2 – letra g

Texto de la Comisión	*Enmienda*
g) la necesidad de evitar efectos negativos desproporcionados en la asequibilidad de los vehículos; ***y***	g) la necesidad de evitar efectos negativos desproporcionados en la asequibilidad de los vehículos;

Enmienda 146
Propuesta de Reglamento
Artículo 6 – apartado 3 – párrafo 2 – letra h

Texto de la Comisión	*Enmienda*
h) la influencia en los costes globales y la competitividad del sector automovilístico***.***	h) la influencia en los costes globales y la competitividad del sector automovilístico ***y toda la***

cadena de valor;

Enmienda 147
Propuesta de Reglamento
Artículo 6 – apartado 3 – párrafo 2 – letra h bis (nueva)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	h bis) la disponibilidad actual y prevista de aluminio y sus aleaciones reciclados a partir de residuos preconsumo y posconsumo;

Enmienda 148
Propuesta de Reglamento
Artículo 6 – apartado 3 – párrafo 2 – letra h ter (nueva)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	h ter) 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; y

Enmienda 149
Propuesta de Reglamento
Artículo 6 – apartado 3 – párrafo 2 – letra h quater (nueva)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	h quater) los posibles efectos en el funcionamiento de los vehículos derivados de la incorporación de contenido reciclado de aluminio y sus aleaciones en las piezas y componentes de los vehículos.

Enmienda 150
Propuesta de Reglamento
Artículo 6 – apartado 3 – párrafo 3

Texto de la Comisión	*Enmienda*
La ***Comisión podrá adoptar*** un acto ***de ejecución*** estableciendo la metodología para el cálculo y la verificación del ***porcentaje del contenido*** de acero ***reciclado*** procedente de ***residuos*** de acero ***posconsumo*** presente e incorporado en los tipos de vehículos.	***A más tardar el …. [OP: insértese*** la ***fecha correspondiente al último día del mes siguiente a los veinticuatro meses después de la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento], la Comisión adoptará*** un acto ***delegado*** estableciendo la metodología para el cálculo y la verificación del ***contenido reciclado de aluminio y sus aleaciones y*** de acero procedente de ***chatarra y, cuando proceda, el porcentaje*** de acero ***bajo en carbono*** presente e incorporado en los tipos de vehículos.

Enmienda 151
Propuesta de Reglamento
Artículo 6 – apartado 3 – párrafo 4

Texto de la Comisión	*Enmienda*
Dichos actos ***de ejecución*** se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo ***51, apartado 2***.	Dichos actos ***delegados*** se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo ***50***.

Enmienda 152
Propuesta de Reglamento
Artículo 6 – apartado 4 – párrafo 1 – parte introductoria

Texto de la Comisión	*Enmienda*
A más tardar el [OP: insértese la fecha correspondiente al último día del mes siguiente a los treinta y ***cinco*** meses después de la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento] la Comisión ***evaluará la viabilidad***	A más tardar el [OP: insértese la fecha correspondiente al último día del mes siguiente a los treinta y ***seis*** meses después de la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento] la Comisión ***adoptará un acto delegado con***

del establecimiento de un requisito respecto del porcentaje mínimo de:	***arreglo al artículo 50 para completar el presente Reglamento estableciendo un*** porcentaje mínimo de:

Enmienda 153
Propuesta de Reglamento
Artículo 6 – apartado 4 – párrafo 1 – letra a

Texto de la Comisión	*Enmienda*
a) ***aluminio y sus aleaciones,*** magnesio y sus aleaciones, reciclados a partir de residuos posconsumo e incorporados en los tipos de vehículos; y	a) magnesio y sus aleaciones, reciclados a partir de residuos ***preconsumo y*** posconsumo e incorporados en los tipos de vehículos; y

Enmienda 154
Propuesta de Reglamento
Artículo 6 – apartado 4 – párrafo 1 – letra b

Texto de la Comisión	*Enmienda*
b) neodimio, disprosio, praseodimio, terbio, samario o boro, reciclados a partir de residuos posconsumo e incorporados a imanes permanentes en motores de accionamiento eléctrico.	b) neodimio, disprosio, praseodimio, terbio, samario o boro, reciclados a partir de residuos ***preconsumo y*** posconsumo e incorporados a imanes permanentes en motores de accionamiento eléctrico.

Enmienda 155
Propuesta de Reglamento
Artículo 6 – apartado 4 – párrafo 2

Texto de la Comisión	*Enmienda*
Una vez finalizada la evaluación a que se refiere el párrafo primero***, la Comisión estará facultada para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 50 a fin*** de ***completar el presente Reglamento mediante el establecimiento***	***El acto delegado*** a que se refiere el párrafo primero ***también fijará la fecha de aplicación de la obligación*** de ***tener*** un porcentaje mínimo de ***contenido reciclado***.

de un porcentaje mínimo de ***aluminio y sus aleaciones, magnesio y sus aleaciones, neodimio, disprosio, praseodimio, terbio, samario o boro reciclados a partir de residuos posconsumo, que deberá estar presente e incorporado en los tipos de vehículos que deban homologarse con arreglo al presente Reglamento y al Reglamento (UE) 2018/858***.

Enmienda 156
Propuesta de Reglamento
Artículo 6 – apartado 4 – párrafo 3 – parte introductoria

Texto de la Comisión	*Enmienda*
El porcentaje mínimo de contenido reciclado de los materiales a que se refiere el párrafo ***segundo*** se basará en el estudio de viabilidad ***mencionado en*** el ***párrafo primero*** teniendo en cuenta todo lo siguiente:	El porcentaje mínimo de contenido reciclado de los materiales a que se refiere el párrafo ***primero*** se basará en el estudio de viabilidad ***que llevará a cabo la Comisión. La Comisión finalizará el estudio a más tardar el [OP: insértese la fecha correspondiente al último día del mes siguiente a los veinticuatro meses después de la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento]*** teniendo en cuenta todo lo siguiente:

Enmienda 157
Propuesta de Reglamento
Artículo 6 – apartado 4 – párrafo 3 – letra a

Texto de la Comisión	*Enmienda*
a) la disponibilidad actual y prevista de los materiales enumerados en el párrafo segundo reciclados a partir de residuos posconsumo;	a) la disponibilidad actual y prevista de los materiales enumerados en el párrafo segundo reciclados a partir de residuos ***preconsumo y***

posconsumo;

Enmienda 158
Propuesta de Reglamento
Artículo 6 – apartado 4 – párrafo 4

Texto de la Comisión	*Enmienda*
La ***Comisión podrá adoptar*** un acto ***de ejecución*** estableciendo la metodología para el cálculo y la verificación del porcentaje de materiales reciclados a partir de residuos posconsumo en los tipos de vehículos.	***A más tardar el …. [OP: insértese*** la ***fecha correspondiente al último día del mes siguiente a los treinta y seis meses después de la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento], la Comisión adoptará*** un acto ***delegado*** estableciendo la metodología para el cálculo y la verificación del porcentaje de materiales ***a que se refiere el presente apartado*** reciclados a partir de residuos ***preconsumo y*** posconsumo en los tipos de vehículos.

Enmienda 159
Propuesta de Reglamento
Artículo 6 – apartado 4 – párrafo 5

Texto de la Comisión	*Enmienda*
Dicho acto ***de ejecución*** se adoptará de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo ***51***, apartado ***2***.	Dicho acto ***delegado*** se adoptará de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo ***50***.

Enmienda 160
Propuesta de Reglamento
Artículo 7 – apartado 1

Texto de la Comisión	*Enmienda*
1. Cada vehículo perteneciente a un tipo de vehículo homologado a partir del	1. Cada vehículo perteneciente a un ***nuevo*** tipo de vehículo homologado a partir del

[OP: insértese la fecha correspondiente al primer día del mes siguiente a los setenta y dos meses después de la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento] se diseñará de manera que ***no dificulte*** que las instalaciones de tratamiento autorizadas retiren del vehículo en cuestión las piezas y componentes enumerados en la parte C del anexo VII durante la fase de residuo del vehículo.	[OP: insértese la fecha correspondiente al primer día del mes siguiente a los setenta y dos meses después de la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento] se diseñará de manera que ***permita*** que las instalaciones de tratamiento autorizadas retiren del vehículo en cuestión ***fácilmente*** las piezas y componentes enumerados en la parte C del anexo VII 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***.

Enmienda 161
Propuesta de Reglamento
Artículo 7 – apartado 2

Texto de la Comisión	*Enmienda*
2. Cada vehículo perteneciente a un tipo de vehículo homologado a partir del [OP: insértese la fecha correspondiente al primer día del mes siguiente a los setenta y dos meses después de la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento] con arreglo al Reglamento (UE) 2018/858 estará diseñado, en lo que respecta a los elementos de unión, fijación y sellado, de manera que permita que instalaciones de tratamiento u operadores de reparación y mantenimiento autorizados lleven a cabo la retirada y sustitución de las baterías y motores de accionamiento eléctrico del vehículo de forma fácil y no destructiva durante las fases de utilización y de residuo del vehículo***.***	2. Cada vehículo perteneciente a un ***nuevo*** tipo de vehículo homologado a partir del [OP: insértese la fecha correspondiente al primer día del mes siguiente a los setenta y dos meses después de la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento] con arreglo al Reglamento (UE) 2018/858 estará diseñado, ***también*** en lo que respecta a los elementos de unión, fijación y sellado, de manera que permita que instalaciones de tratamiento u operadores de reparación y mantenimiento autorizados lleven a cabo la retirada y sustitución de las baterías***, incluidos 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.

Enmienda 162
Propuesta de Reglamento
Artículo 7 – apartado 4 bis (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	4 bis. Los fabricantes no impedirán la retirada y sustitución de las piezas y componentes de vehículos mediante actualizaciones de los programas informáticos. Los fabricantes garantizarán el acceso a la documentación de los programas informáticos y a las herramientas de diagnóstico necesarias.

Enmienda 163
Propuesta de Reglamento
Artículo 8 – apartado 1

Texto de la Comisión	*Enmienda*
1. Los fabricantes demostrarán que los ***vehículos*** nuevos que han fabricado y que se introducen en el mercado están homologados de conformidad con los requisitos del Reglamento (UE) 2018/858 y del presente Reglamento.	1. Los fabricantes demostrarán que los nuevos ***tipos de vehículo*** que han fabricado y que se introducen en el mercado están homologados de conformidad con los requisitos del Reglamento (UE) 2018/858***, del Reglamento (UE) n.º 168/2013*** y del presente Reglamento.

Enmienda 164
Propuesta de Reglamento
Artículo 8 – apartado 2 – parte introductoria

Texto de la Comisión	*Enmienda*
2. A efectos de la homologación de tipo de los	2. A efectos de la homologación de tipo de los

vehículos a los que se aplican los requisitos establecidos en ***los artículos*** 4, 5, 6 o 7, el fabricante facilitará la documentación que demuestre el cumplimiento de dichos requisitos y:	vehículos a los que se aplican los requisitos establecidos en ***el artículo*** 4, ***el artículo*** 5, ***apartados 1 y 2, y los artículos*** 6 o 7, el fabricante facilitará la documentación que demuestre el cumplimiento de dichos requisitos y:

Enmienda 165
Propuesta de Reglamento
Artículo 8 – apartado 2 – letra a

Texto de la Comisión	*Enmienda*
a) la incluirá en el expediente del fabricante a que se refiere el artículo 24 del Reglamento (UE) 2018/858; 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

Enmienda 166
Propuesta de Reglamento
Artículo 8 – apartado 2 – letra b

Texto de la Comisión	*Enmienda*
b) la presentará a la autoridad de homologación de tipo con arreglo al artículo 23 del Reglamento (UE) 2018/858.	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.***

Enmienda 167
Propuesta de Reglamento
Artículo 8 – apartado 3

Texto de la Comisión	*Enmienda*
3. A efectos de la homologación de tipo de los vehículos a los que se aplica el	***suprimido***

requisito del artículo 9, el fabricante presentará la estrategia de circularidad a la autoridad de homologación junto con la solicitud de homologación de tipo a que se refiere el artículo 23 del Reglamento (UE) 2018/858.

Enmienda 168
Propuesta de Reglamento
Artículo 8 – apartado 4

Texto de la Comisión	*Enmienda*
4. A efectos de la homologación de tipo de los vehículos a los que se aplican los requisitos establecidos en el artículo 10, el fabricante elaborará la información a que se refiere el artículo 10, apartado 1, y la presentará, de conformidad con el artículo 24, apartado 1, letra a), del Reglamento (UE) 2018/858, a la autoridad de homologación junto con la solicitud de homologación de tipo a que se refiere el artículo 23 de dicho Reglamento.	4. A efectos de la homologación de tipo de los vehículos a los que se aplican los requisitos establecidos en el artículo 10, el fabricante elaborará la información a que se refiere el artículo 10, apartado 1, y la presentará, de conformidad con el artículo 24, apartado 1, letra a), del Reglamento (UE) 2018/858, a la autoridad de homologación junto con la solicitud de homologación de tipo a que se refiere el artículo 23 de dicho Reglamento ***o, de conformidad con el artículo 27, apartado 1, del Reglamento (UE) n.º 168/2013, a la autoridad de homologación junto con la solicitud de homologación de tipo a que se refiere el artículo 26 del Reglamento (UE) n.º 168/2013***.

Enmienda 169
Propuesta de Reglamento
Artículo 8 – apartado 5

Texto de la Comisión	*Enmienda*
5. A efectos de la homologación de tipo de los vehículos a los que se aplican los requisitos establecidos en el artículo 11, el fabricante presentará la declaración que confirma el cumplimiento de los requisitos establecidos en el artículo 11, apartado 1, de conformidad con el artículo 24, apartado 1, letra a), del Reglamento (UE) 2018/858, a la autoridad de homologación junto con la solicitud de homologación de tipo a que se refiere el artículo 23 de dicho Reglamento.	5. A efectos de la homologación de tipo de los vehículos a los que se aplican los requisitos establecidos en el artículo 11, el fabricante presentará la declaración que confirma el cumplimiento de los requisitos establecidos en el artículo 11, apartado 1, de conformidad con el artículo 24, apartado 1, letra a), del Reglamento (UE) 2018/858, a la autoridad de homologación junto con la solicitud de homologación de tipo a que se refiere el artículo 23 de dicho Reglamento ***o, de conformidad con el artículo 27, apartado 1, del Reglamento (UE) n.º 168/2013, a la autoridad de homologación junto con la solicitud de homologación de tipo a que se refiere el artículo 26 del Reglamento (UE) n.º 168/2013***.

Enmienda 170
Propuesta de Reglamento
Artículo 9 – apartado 1

Texto de la Comisión	*Enmienda*
1. ***Para cada tipo*** de ***vehículo que haya recibido la homologación de tipo con arreglo al Reglamento (UE) 2018/858*** a partir del [OP: insértese la fecha correspondiente al primer día del mes siguiente a los treinta y seis meses después de la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento] ***el*** fabricante ***elaborará*** una ***estrategia de***	1. ***Los fabricantes*** de ***vehículos,*** a partir del [OP: insértese la fecha correspondiente al primer día del mes siguiente a los treinta y seis meses después de la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento]***, elaborarán una estrategia de circularidad a nivel de*** fabricante ***y proporcionarán*** una ***copia a la Comisión***.

circularidad.	
	No obstante lo dispuesto en el párrafo primero, los fabricantes también podrán elaborar una estrategia de circularidad a nivel de categoría de vehículo.

Enmienda 171
Propuesta de Reglamento
Artículo 9 – apartado 2

Texto de la Comisión	*Enmienda*
2. La estrategia de circularidad describirá las medidas que los fabricantes adoptarán para hacer un seguimiento de sus obligaciones a fin de garantizar el cumplimiento de los requisitos de circularidad establecidos en el capítulo II***, que se verifican en los procedimientos de homologación de tipo*** y ***que son aplicables al tipo*** de ***vehículo de que se trate***.	2. La estrategia de circularidad describirá las medidas que los fabricantes adoptarán para hacer un seguimiento de sus obligaciones a fin de garantizar el cumplimiento de los requisitos de circularidad establecidos en el capítulo II***. La estrategia de circularidad tendrá en cuenta las capacidades*** y ***la información realmente disponible*** de ***los proveedores, en particular las pymes***.

Enmienda 172
Propuesta de Reglamento
Artículo 9 – apartado 4

Texto de la Comisión	*Enmienda*
4. El fabricante facilitará a la Comisión una copia de la estrategia de circularidad en un plazo de treinta días a partir de la concesión de la homologación de tipo para el tipo de vehículo de que se trate.	***suprimido***

Enmienda 173
Propuesta de Reglamento
Artículo 9 – apartado 5

Texto de la Comisión	*Enmienda*
5. El fabricante supervisará y hará un seguimiento de las medidas incluidas en la estrategia de circularidad y actualizará la estrategia cada cinco años ***de conformidad con la parte B del anexo IV. La estrategia de circularidad actualizada se facilitará a la autoridad de homologación que expidió la homologación de tipo para el tipo de vehículo y a la Comisión.***	5. El 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*** la ***parte B del anexo IV***.

Enmienda 174
Propuesta de Reglamento
Artículo 9 – apartado 7

Texto de la Comisión	*Enmienda*
7. La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 50 a fin de modificar la parte B del anexo IV mediante la adaptación de los requisitos relativos al contenido de la estrategia de circularidad y las actualizaciones de dicha estrategia a los avances técnicos y científicos en la fabricación y gestión de vehículos al final de su vida útil, a la evolución del mercado en el sector automovilístico y a los cambios reglamentarios.	***suprimido***

Enmienda 175
Propuesta de Reglamento
Artículo 9 – apartado 8

Texto de la Comisión	*Enmienda*
8. A más tardar el [OP: insértese la fecha correspondiente al último día del mes siguiente a los ochenta y tres meses después de la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento] y, posteriormente cada ***seis*** años, la Comisión redactará y publicará un informe sobre la circularidad del sector automovilístico. El informe se basará, en particular, en las estrategias de circularidad y en las actualizaciones de dichas estrategias.	8. A más tardar el [OP: insértese la fecha correspondiente al último día del mes siguiente a los ochenta y tres meses después de la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento] y, posteriormente cada ***cinco*** años, la Comisión redactará y publicará un informe sobre la circularidad del sector automovilístico. El informe se basará, en particular, en las estrategias de circularidad y en las actualizaciones de dichas estrategias.

Enmienda 176
Propuesta de Reglamento
Artículo 10 – apartado 1 – párrafo 1 – parte introductoria

Texto de la Comisión	*Enmienda*
Los fabricantes declararán para cada tipo de vehículo homologado a partir del [OP: insértese la fecha correspondiente al primer día del mes siguiente a los ***treinta y seis*** meses después de la fecha de ***entrada en vigor*** del presente ***Reglamento]*** en virtud del Reglamento (UE) 2018/858 el respectivo porcentaje de contenido reciclado de:	Los fabricantes declararán para cada ***nuevo*** tipo de vehículo homologado a partir del ***…*** [OP: insértese la fecha correspondiente al primer día del mes siguiente a los ***doce*** meses después de la fecha de ***adopción de los actos delegados por los que se establecen las metodologías para el cálculo y la verificación*** del ***contenido reciclado*** presente ***en vehículos de conformidad con el artículo 6]*** en virtud del Reglamento (UE) 2018/858 el respectivo porcentaje de contenido reciclado de:

Enmienda 177
Propuesta de Reglamento
Artículo 10 – apartado 1 – párrafo 1 – letra d

Texto de la Comisión	*Enmienda*
d) acero***.***	d) acero ***y sus aleaciones;***

Enmienda 178
Propuesta de Reglamento
Artículo 10 – apartado 1 – párrafo 1 – letra d bis (nueva)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	d bis) plásticos.

Enmienda 179
Propuesta de Reglamento
Artículo 10 – apartado 1 – párrafo 2

Texto de la Comisión	*Enmienda*
La declaración se referirá al contenido reciclado de estos materiales presente en el tipo de vehículo e indicará, en porcentaje del material, si el material se ha reciclado a partir de residuos preconsumo o posconsumo.	La declaración se referirá al contenido reciclado de estos materiales presente en el tipo de vehículo e indicará, en porcentaje del material ***y para los componentes plásticos de peso superior a 100 g***, si el material se ha reciclado a partir de residuos preconsumo o posconsumo.

Enmienda 180
Propuesta de Reglamento
Artículo 10 – apartado 3

Texto de la Comisión	*Enmienda*
3. No obstante lo dispuesto en el apartado 1, el requisito de declarar el porcentaje de contenido reciclado de un determinado material no se aplicará cuando se haya establecido un objetivo para dicho	3. No obstante lo dispuesto en el apartado 1, el requisito de declarar el porcentaje de contenido reciclado de un determinado material no se aplicará cuando se haya establecido un objetivo para dicho

material con arreglo al artículo 6, ***apartado*** 3 o 4.	material con arreglo al artículo 6, ***apartados 1,*** 3 o 4.

Enmienda 181
Propuesta de Reglamento
Artículo 11 – apartado 1 – parte introductoria

Texto de la Comisión	*Enmienda*
1. A partir del [OP: insértese la fecha correspondiente al primer día del mes siguiente a los treinta y seis meses después de la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento], los fabricantes proporcionarán a los operadores de gestión de residuos ***y*** a los operadores de reparación y mantenimiento un acceso sin restricciones, normalizado y no discriminatorio a la información enumerada en el anexo V que permita el acceso a lo siguiente, así como su retirada y sustitución seguras:	1. A partir del [OP: insértese la fecha correspondiente al primer día del mes siguiente a los treinta y seis meses después de la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento], los fabricantes***, por lo que respecta a los nuevos tipos de vehículos homologados,*** proporcionarán a los operadores de gestión de residuos***,*** a los operadores de reparación y mantenimiento ***y a los servicios de emergencia*** un acceso sin restricciones, normalizado y no discriminatorio***, en particular a través de las herramientas existentes utilizadas por la industria del automóvil,*** a la información enumerada en el anexo V que permita el acceso a lo siguiente, así como su retirada y sustitución seguras:

Enmienda 182
Propuesta de Reglamento
Artículo 11 – apartado 1 – letra a

Texto de la Comisión	*Enmienda*
a) baterías de vehículos eléctricos incorporadas al vehículo;	a) baterías de vehículos eléctricos incorporadas al vehículo***, incluidos sus conjuntos de baterías***;

Enmienda 183
Propuesta de Reglamento
Artículo 11 – apartado 1 – letra e

Texto de la Comisión	*Enmienda*
e) piezas y componentes que contengan las materias primas fundamentales a que se refiere el artículo ***27***, apartado 1, letra b), del Reglamento (UE) ***[Ley de Materias Primas Fundamentales]*** en el momento de la homologación de tipo del vehículo;	e) piezas y componentes que contengan las materias primas fundamentales a que se refiere el artículo ***28***, apartado 1, letra b), del Reglamento (UE) ***2024/1252*** en el momento de la homologación de tipo del vehículo;

Enmienda 184
Propuesta de Reglamento
Artículo 11 – apartado 1 bis (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	1 bis. Los fabricantes facilitarán información de orientación para los servicios de salvamento y emergencias.

Enmienda 185
Propuesta de Reglamento
Artículo 11 – apartado 2 – párrafo 1

Texto de la Comisión	*Enmienda*
Los fabricantes garantizarán la cooperación con los operadores de tratamiento autorizados y los operadores de reparación y mantenimiento mediante el establecimiento de las plataformas de comunicación necesarias para proporcionar y mantener actualizada la información a que se refiere el apartado 1 y la información especificada en el anexo V.	Los fabricantes garantizarán la cooperación con los operadores de tratamiento autorizados***, 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 V.

Enmienda 186
Propuesta de Reglamento
Artículo 11 – apartado 2 – párrafo 2

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

Enmienda 187
Propuesta de Reglamento
Artículo 11 – apartado 3

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

Enmienda 188
Propuesta de Reglamento
Artículo 12 – apartado 2

Texto de la Comisión	*Enmienda*
2. Los fabricantes se asegurarán de que ***los motores***	2. ***A partir del ….[OP: insértese la fecha***

de ***accionamiento eléctrico*** que contengan imanes permanentes lleven una etiqueta bien visible, claramente legible e indeleble que indique la información ***enumerada en*** el ***punto 4*** del ***anexo VI***.	***correspondiente al primer día del mes siguiente a los treinta y seis meses después de la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento],*** los fabricantes se asegurarán de que ***las piezas y componentes*** de ***los vehículos*** que contengan imanes permanentes lleven una etiqueta bien visible, claramente legible e indeleble que indique la información ***de conformidad con*** el ***artículo 28*** del ***Reglamento (UE) 2024/1252***.

Enmienda 189
Propuesta de Reglamento
Artículo 13 – título

Texto de la Comisión	*Enmienda*
Pasaporte de circularidad de los vehículos	Pasaporte ***digital*** de circularidad de los vehículos

Enmienda 190
Propuesta de Reglamento
Artículo 13 – apartado 1

Texto de la Comisión	*Enmienda*
1. A partir del [OP: insértese una fecha correspondiente al primer día del mes siguiente a los ***ochenta*** y ***cuatro*** meses después de la entrada en vigor del Reglamento] cada vehículo introducido en el mercado tendrá un pasaporte de circularidad, que se adaptará ***y, cuando sea posible, se integrará en*** otros pasaportes medioambientales relacionados con los vehículos establecidos en virtud del Derecho de la Unión.	1. A partir del [OP: insértese una fecha correspondiente al primer día del mes siguiente a los ***setenta*** y ***dos*** meses después de la entrada en vigor del Reglamento] cada vehículo introducido en el mercado tendrá un pasaporte ***digital*** de circularidad, que se adaptará ***a*** otros pasaportes medioambientales relacionados con los vehículos establecidos en virtud del Derecho de la Unión***, será interoperable con ellos y, cuando sea posible, se integrará en ellos***.

Enmienda 191
Propuesta de Reglamento
Artículo 13 – apartado 2

Texto de la Comisión	*Enmienda*
2. El pasaporte de circularidad de los vehículos contendrá en formato digital la información a que se ***refiere*** el artículo 11 del presente Reglamento y será accesible de forma gratuita.	2. El pasaporte de circularidad de los vehículos contendrá en formato digital la información a que se ***refieren*** el artículo ***5, apartados 2 y 3, y los artículos 10 y*** 11 del presente Reglamento y será accesible de forma gratuita.

Enmienda 192
Propuesta de Reglamento
Artículo 13 – apartado 3

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

Enmienda 193
Propuesta de Reglamento
Artículo 13 – apartado 5

Texto de la Comisión	*Enmienda*
5. El pasaporte de circularidad de un vehículo que se haya convertido en un vehículo al final de su vida útil dejará de existir como muy pronto seis meses después de la expedición del certificado de destrucción de ese vehículo al final de su vida útil.	5. El pasaporte de circularidad de un vehículo que se haya convertido en un vehículo al final de su vida útil dejará de existir como muy pronto seis meses después de la expedición del certificado de ***exportación o*** destrucción de ese vehículo al final de su vida útil.

Enmienda 194
Propuesta de Reglamento
Artículo 13 – apartado 6 – párrafo 1 – parte introductoria

Texto de la Comisión	*Enmienda*
La Comisión adoptará actos de ejecución para establecer normas sobre lo siguiente:	***A más tardar el [OP: insértese la fecha correspondiente al primer día del mes siguiente a los sesenta meses después de la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento a más tardar],*** la Comisión adoptará actos de ejecución para establecer normas sobre lo siguiente:

Enmienda 195
Propuesta de Reglamento
Artículo 13 – apartado 6 – párrafo 1 – letra a

Texto de la Comisión	*Enmienda*
a) la forma y ***las especificaciones técnicas*** de la solución que ha de utilizarse para acceder al pasaporte de circularidad de los vehículos;	a) la forma y ***los requisitos básicos*** de la solución ***técnica*** que ha de utilizarse para acceder al pasaporte de circularidad de los vehículos ***de manera que no impida ninguna solución tecnológica***;

Enmienda 196
Propuesta de Reglamento
Artículo 13 – apartado 6 – párrafo 1 – letra b – inciso i

Texto de la Comisión	*Enmienda*
i) la interoperabilidad del pasaporte de circularidad de los vehículos con otros pasaportes requeridos por la legislación de la Unión;	i) la interoperabilidad del pasaporte de circularidad de los vehículos con otros pasaportes requeridos por la legislación de la Unión ***y su adaptación a ellos***;

Enmienda 197
Propuesta de Reglamento
Artículo 13 – apartado 6 – párrafo 1 – letra c bis (nueva)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	c bis) las condiciones de acceso al pasaporte de circularidad de los vehículos, incluido el derecho de acceso y las normas pertinentes para la protección de los datos y la protección de los derechos de propiedad intelectual;

Enmienda 198
Propuesta de Reglamento
Artículo 15 – apartado 3 bis (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	3 bis. Los Estados miembros podrán adoptar medidas para exigir que los productores o, cuando así se haya designado con arreglo al artículo 18, los sistemas de responsabilidad ampliada del productor celebren contratos con instalaciones de tratamiento autorizadas a efectos del cumplimiento de sus obligaciones en materia de responsabilidad del productor.

Enmienda 199
Propuesta de Reglamento
Artículo 15 – apartado 4 bis (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	4 bis. La Comisión, a más tardar el … [OP: insértese la fecha correspondiente al último día del mes siguiente a los veinticuatro meses después de la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento], adoptará un acto de ejecución por el que se establezcan

	requisitos detallados aplicables a los contratos a que se refiere el apartado 3 bis, con vistas a garantizar condiciones justas, transparentes y no discriminatorias. El acto de ejecución se adoptará de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 51, apartado 2.

Enmienda 200
Propuesta de Reglamento
Artículo 16 – párrafo 1

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

Enmienda 201
Propuesta de Reglamento
Artículo 17 – apartado 1 – párrafo 1

Texto de la Comisión	*Enmienda*
A más tardar el [OP: insértese la fecha correspondiente al último día del mes siguiente a los treinta	A más tardar el [OP: insértese la fecha correspondiente al último día del mes siguiente a los treinta

y cinco meses después de la entrada en vigor del presente Reglamento] los Estados miembros crearán un registro de productores que servirá para hacer un seguimiento del cumplimiento por parte de los productores de los requisitos establecidos en el presente capítulo.	y cinco meses después de la entrada en vigor del presente Reglamento] los Estados miembros crearán un registro de productores***, o utilizarán 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.

Enmienda 202
Propuesta de Reglamento
Artículo 17 – apartado 1 – párrafo 2

Texto de la Comisión	*Enmienda*
El registro proporcionará los enlaces a otros registros nacionales de productores para facilitar, en todos los Estados miembros, la inscripción de los productores o de los representantes ***designados*** a efectos de la responsabilidad ampliada del productor.	El registro proporcionará los enlaces a otros registros nacionales de productores para facilitar, en todos los Estados miembros, la inscripción de los productores o de los representantes ***autorizados*** a efectos de la responsabilidad ampliada del productor.

Enmienda 203
Propuesta de Reglamento
Artículo 17 – apartado 1 – párrafo 2 bis (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	A más tardar el [OP: insértese la fecha correspondiente al último día del mes siguiente a los treinta y cinco meses después de la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento], la Comisión establecerá un portal único que contenga los enlaces a todos los registros nacionales a fin de facilitar el registro de los productores en todos los Estados miembros.

Enmienda 204
Propuesta de Reglamento
Artículo 17 – apartado 2 – párrafo 3

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

Enmienda 205
Propuesta de Reglamento
Artículo 17 – apartado 6

Texto de la Comisión	*Enmienda*
6. Las obligaciones previstas en el presente artículo podrá cumplirlas en nombre del productor un representante ***designado*** a efectos de la responsabilidad ampliada del productor.	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 país, el representante autorizado facilitará por separado el nombre y los datos de contacto de cada uno de los productores a los que representa.***

Enmienda 206
Propuesta de Reglamento
Artículo 17 – apartado 11

Texto de la Comisión	*Enmienda*
11. El productor o, según el	*(No afecta a la versión española).*

caso, el representante autorizado en materia de responsabilidad ampliada del productor o el sistema de responsabilidad del productor designado en nombre de los productores que representa comunicará a la autoridad competente, sin retrasos indebidos, cualquier cambio en la información recogida en el registro y cualquier cese permanente de la comercialización en el territorio del Estado miembro de los vehículos mencionados en el registro.

Enmienda 207
Propuesta de Reglamento
Artículo 17 – apartado 12

Texto de la Comisión	*Enmienda*
12. El productor o, en su caso, el representante ***designado*** del productor respecto de la responsabilidad ampliada del productor o el sistema de responsabilidad ampliada del productor deberán informar a la autoridad competente responsable del registro sobre el cumplimiento de las obligaciones de responsabilidad ampliada del productor.	12. El productor o, en su caso, el representante ***autorizado*** del productor respecto de la responsabilidad ampliada del productor o el sistema de responsabilidad ampliada del productor deberán informar a la autoridad competente responsable del registro sobre el cumplimiento de las obligaciones de responsabilidad ampliada del productor. ***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.***

Enmienda 208
Propuesta de Reglamento
Artículo 18 – apartado 2

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

Enmienda 209
Propuesta de Reglamento
Artículo 18 – apartado 3

Texto de la Comisión	*Enmienda*
3. Además de la información a que se refiere el artículo 8 bis, apartado 3, letra e), de la Directiva 2008/98/CE, los sistemas de responsabilidad ampliada del productor publicarán en sus sitios web al menos cada año, con sujeción a la confidencialidad comercial e industrial, la información sobre la recogida de vehículos al final de su vida útil y la consecución de los objetivos de reutilización y reciclado, reutilización y valorización y reciclado de plásticos de los productores que hayan confiado en el sistema de responsabilidad ampliada del productor.	3. Además de la información a que se refiere el artículo 8 bis, apartado 3, letra e), de la Directiva 2008/98/CE, los sistemas de responsabilidad ampliada del productor ***o los productores individuales*** publicarán en sus sitios web al menos cada año, con sujeción a la confidencialidad comercial e industrial, la información sobre la recogida de vehículos al final de su vida útil y la consecución de los objetivos de reutilización y reciclado, reutilización y valorización y reciclado de plásticos de los productores que hayan confiado en el sistema de responsabilidad ampliada del productor ***o de los productores que cumplan sus obligaciones individualmente***.

Enmienda 210
Propuesta de Reglamento
Artículo 18 – apartado 3 bis (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	3 bis. Además de la información mencionada en el apartado 3, los sistemas de responsabilidad ampliada del productor publicarán información sobre el proceso de selección de los operadores de gestión de residuos seleccionados de conformidad con el apartado 4 bis.

Enmienda 211
Propuesta de Reglamento
Artículo 18 – apartado 4

Texto de la Comisión	*Enmienda*
4. Los sistemas de responsabilidad ampliada del productor deberán garantizar una representación ***equitativa*** de los productores y los operadores de gestión de residuos en sus órganos de gobierno.	4. Los sistemas de responsabilidad ampliada del productor deberán garantizar una representación ***proporcionada*** de los productores y los operadores de gestión de residuos ***activos en la recogida y el tratamiento de los vehículos al final de su vida útil*** en sus órganos de gobierno***, en particular en los consejos ejecutivos y consultivos***.

Enmienda 212
Propuesta de Reglamento
Artículo 18 – apartado 4 bis (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	4 bis. Los operadores de gestión de residuos estarán sujetos a un proceso de selección no discriminatorio, basado en criterios de

adjudicación transparentes, que llevarán a cabo los productores o los sistemas de responsabilidad ampliada del productor y que no conlleve una carga desproporcionada para las pymes.

Enmienda 213
Propuesta de Reglamento
Artículo 20 – apartado 1 – letra a

Texto de la Comisión	*Enmienda*
a) los costes de la recogida de los vehículos al final de su vida útil que sean necesarios para cumplir los requisitos establecidos en los artículos 23 a 26 y los costes del tratamiento de los vehículos al final de su vida útil que sean necesarios para cumplir los requisitos previstos en los artículos 27 a 30, 34 y 35, ***siempre que no estén cubiertos por*** los ingresos de los operadores de gestión de residuos ***relacionados con*** la venta de piezas de recambio y componentes de repuesto usados, vehículos al final de su vida útil descontaminados o materias primas secundarias recicladas procedentes de vehículos al final de su vida útil;	a) los costes de la recogida de los vehículos al final de su vida útil que sean necesarios para cumplir los requisitos establecidos en los artículos 23 a 26 y los costes del tratamiento de los vehículos al final de su vida útil que sean necesarios para cumplir los requisitos previstos en los artículos 27 a 30, 34 y 35, ***teniendo en cuenta todos*** los ingresos de los operadores de gestión de residuos ***obtenidos de*** la venta de piezas de recambio y componentes de repuesto usados, vehículos al final de su vida útil descontaminados o materias primas secundarias recicladas procedentes de vehículos al final de su vida útil;

Enmienda 214
Propuesta de Reglamento
Artículo 20 – apartado 1 – letra b

Texto de la Comisión	*Enmienda*
b) los costes de la realización de campañas de sensibilización cuyo objetivo sea mejorar la recogida de los vehículos al final de su vida útil;	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;

Enmienda 215
Propuesta de Reglamento
Artículo 20 – apartado 1 – letra c

Texto de la Comisión	*Enmienda*
c) los costes de establecimiento del sistema de notificación a que se refiere el artículo 25;	***suprimida***

Enmienda 216
Propuesta de Reglamento
Artículo 20 – apartado 1 – letra d

Texto de la Comisión	*Enmienda*
d) los costes de la recogida de datos y la presentación de informes a las autoridades competentes***.***	d) los costes ***administrativos*** de la ***puesta a disposición y*** recogida de datos y la presentación de informes a las autoridades competentes***;***

Enmienda 217
Propuesta de Reglamento
Artículo 20 – apartado 1 – letra d bis (nueva)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	d bis) los costes medios del transporte de los vehículos al final de su vida útil a los puntos de recogida más cercanos o a la instalación de tratamiento autorizada.

Enmienda 218
Propuesta de Reglamento
Artículo 20 – apartado 4 – párrafo 1

Texto de la Comisión	*Enmienda*
En caso de cumplimiento	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.	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***.

Enmienda 219
Propuesta de Reglamento
Artículo 21 – apartado 1 – parte introductoria

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

Enmienda 220
Propuesta de Reglamento
Artículo 21 – apartado 1 – letra a

Texto de la Comisión	*Enmienda*
a) el peso total del vehículo;	a) el peso total del vehículo***, excluidas las baterías para vehículos eléctricos***;

Enmienda 221
Propuesta de Reglamento
Artículo 21 – apartado 1 – letra b

Texto de la Comisión	*Enmienda*
b) el tipo de transmisión;	***suprimida***

Enmienda 222
Propuesta de Reglamento
Artículo 21 – apartado 1 – letra e

Texto de la Comisión	*Enmienda*
e) el porcentaje de materiales y sustancias que impiden que el proceso de reciclado sea de alta calidad***, como adhesivos, plásticos complejos o materiales reforzados con carbono***;	e) el porcentaje de materiales y sustancias que impiden que el proceso de reciclado sea de alta calidad;

Enmienda 223
Propuesta de Reglamento
Artículo 22 – apartado 2 – letra a

Texto de la Comisión	*Enmienda*
a) designar mediante mandato escrito a un representante ***nombrado*** para la responsabilidad ampliada del productor en cada Estado miembro;	a) designar mediante mandato escrito a un representante ***autorizado para que actúe en su nombre en lo que respecta a determinadas tareas relacionadas con las obligaciones del productor en lo que se refiere a*** la responsabilidad ampliada del productor en cada Estado miembro;

Enmienda 224
Propuesta de Reglamento
Artículo 22 – apartado 2 – párrafo 1 bis (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	Un productor que venda vehículos a usuarios finales mediante contratos a distancia y esté establecido en un tercer país designará a un representante autorizado para la responsabilidad ampliada del productor en cada Estado miembro en el que introduzca vehículos en el mercado. Dicha designación se efectuará mediante mandato escrito.

Enmienda 225
Propuesta de Reglamento
Artículo 23 – apartado 1 – párrafo -1 (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	Los productores garantizarán que todos los vehículos al final de su vida útil que hayan introducido en el mercado en el territorio de un Estado miembro sean recogidos al convertirse en vehículos al final de su vida útil.

Enmienda 226
Propuesta de Reglamento
Artículo 23 – apartado 1 – párrafo 1

Texto de la Comisión	*Enmienda*
Los productores o, cuando así se haya designado de conformidad con el artículo 18, los sistemas de responsabilidad ampliada del productor crearán sistemas de recogida, incluidos los puntos de recogida, o participarán en su creación***, *para todos los vehículos al final de su vida útil pertenecientes a***	***A tal fin,*** los productores o, cuando así se haya designado de conformidad con el artículo 18, los sistemas de responsabilidad ampliada del productor crearán sistemas de recogida, incluidos los puntos de recogida, o participarán en su creación.

categorías de vehículos que hayan comercializado por primera vez en el territorio de un Estado miembro.

Enmienda 227
Propuesta de Reglamento
Artículo 23 – apartado 2 – letra b

Texto de la Comisión	*Enmienda*
b) garanticen la disponibilidad adecuada de instalaciones de tratamiento autorizadas, teniendo en cuenta el tamaño y la densidad de la población, así como el volumen previsto de vehículos al final de su vida útil, sin limitarse a las zonas en las que la recogida y posterior gestión sean más rentables;	b) garanticen la disponibilidad adecuada de instalaciones de tratamiento autorizadas ***y 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;

Enmienda 228
Propuesta de Reglamento
Artículo 23 – apartado 2 – letra c

Texto de la Comisión	*Enmienda*
c) garanticen la recogida de las piezas de desecho procedentes de las reparaciones de vehículos;	***suprimida***

Enmienda 229
Propuesta de Reglamento
Artículo 23 – apartado 2 – letra d

Texto de la Comisión	*Enmienda*
d) permitan la recogida de vehículos al final de su vida útil ***de todas las marcas***, independientemente de su origen;	d) permitan la recogida de vehículos al final de su vida útil ***que hayan comercializado***, independientemente de su origen;

Enmienda 230
Propuesta de Reglamento
Artículo 23 – apartado 2 – letra e

Texto de la Comisión	*Enmienda*
e) permitan la entrega gratuita de todos los vehículos al final de su vida útil a instalaciones de tratamiento autorizadas con arreglo a lo dispuesto en el artículo 24, apartado 2.	e) permitan la entrega gratuita de todos los vehículos al final de su vida útil a instalaciones de tratamiento autorizadas ***o puntos de recogida*** con arreglo a lo dispuesto en el artículo 24, apartado 2.

Enmienda 231
Propuesta de Reglamento
Artículo 23 – apartado 3

Texto de la Comisión	*Enmienda*
3. Los productores o, cuando así se haya designado de conformidad con el artículo 18, los sistemas de responsabilidad ampliada del productor llevarán a cabo campañas educativas para promover el sistema de recogida de los vehículos al final de su vida útil e informar sobre las consecuencias medioambientales de una recogida y manipulación inadecuadas de estos vehículos.	3. Los productores o, cuando así se haya designado de conformidad con el artículo 18, los sistemas de responsabilidad ampliada del productor ***publicarán y actualizarán periódicamente la lista de puntos de recogida e instalaciones de tratamiento autorizadas en sus sitios web y*** llevarán a cabo campañas educativas para promover el sistema de recogida de los vehículos al final de su vida útil e informar sobre las consecuencias medioambientales de una recogida y manipulación inadecuadas de estos vehículos.

Enmienda 232
Propuesta de Reglamento
Artículo 23 – apartado 4 – párrafo 1

Texto de la Comisión	*Enmienda*
Los ***Estados miembros podrán***	Los ***puntos*** de ***recogida*** distintos

autorizar a los operadores de gestión de ***residuos*** distintos de las instalaciones de tratamiento autorizadas ***a establecer puntos de recogida de*** vehículos al final de su vida útil.	de las instalaciones de tratamiento autorizadas ***podrán recoger*** vehículos al final de su vida útil.

Enmienda 233
Propuesta de Reglamento
Artículo 23 – apartado 4 – párrafo 2 – letra b bis (nueva)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	b bis) tener una autorización de conformidad con el artículo 23 de la Directiva 2008/98/CE;

Enmienda 234
Propuesta de Reglamento
Artículo 23 – apartado 4 – párrafo 2 – letra b ter (nueva)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	b ter) transferir los vehículos al final de su vida útil recogidos a las instalaciones de tratamiento autorizadas;

Enmienda 235
Propuesta de Reglamento
Artículo 23 – apartado 4 – párrafo 2 – letra c

Texto de la Comisión	*Enmienda*
c) garantizar que todos los vehículos al final de su vida útil recogidos se transfieran a una instalación de tratamiento autorizada en el plazo de ***un año*** a partir de la recepción del vehículo al final de su vida útil; y	c) garantizar que todos los vehículos al final de su vida útil recogidos se transfieran a una instalación de tratamiento autorizada en el plazo de ***seis meses*** a partir de la recepción del vehículo al final de su vida útil; y

Enmienda 236
Propuesta de Reglamento
Artículo 23 – apartado 5

Texto de la Comisión	*Enmienda*
5. Los ***operadores de gestión*** de ***residuos, incluidas*** las instalaciones de tratamiento autorizadas***,*** deberán expedir un documento en formato electrónico que confirme la recepción de un vehículo al final de su vida útil al propietario del vehículo, y lo facilitarán mediante un procedimiento de notificación electrónica establecido con arreglo al artículo 25, apartado 2, a las autoridades pertinentes del Estado miembro, incluidas las autoridades competentes designadas con arreglo al artículo 14.	5. Los ***puntos*** de ***recogida o*** las instalaciones de tratamiento autorizadas deberán expedir un documento en formato electrónico que confirme la recepción de un vehículo al final de su vida útil al propietario del vehículo, y lo facilitarán mediante un procedimiento de notificación electrónica establecido con arreglo al artículo 25, apartado 2, a las autoridades pertinentes del Estado miembro, incluidas las autoridades competentes designadas con arreglo al artículo 14.

Enmienda 237
Propuesta de Reglamento
Artículo 23 – apartado 5 bis (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	5 bis. Los Estados miembros podrán adoptar medidas por las que se exija que los puntos de recogida cooperen con los productores o, cuando así se haya designado de conformidad con el artículo 18, apartado 1, con los sistemas de responsabilidad ampliada del productor.

Enmienda 238
Propuesta de Reglamento
Artículo 24 – apartado 2

Texto de la Comisión	*Enmienda*
2. La entrega de un vehículo al final de su vida útil a una instalación de tratamiento autorizada será gratuita para el último propietario del vehículo, a menos que dicho vehículo carezca de cualquiera de las piezas o componentes esenciales del vehículo***, excepto en el caso de la batería del vehículo eléctrico,*** o contenga residuos que se hayan añadido al vehículo al final de su vida útil.	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.

Enmienda 239
Propuesta de Reglamento
Artículo 24 – apartado 2 bis (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	2 bis. 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.

Enmienda 240
Propuesta de Reglamento
Artículo 25 – apartado 5 bis (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	5 bis. Los Estados miembros que prevean la posibilidad de baja temporal

	de vehículos en su legislación nacional deberán:
	a) fijar un plazo máximo para la concesión de dicha baja, no superior a cuatro años;
	b) garantizar que las renovaciones de bajas temporales solo se concedan por un período definido y limitado y únicamente cuando pueda determinarse que el vehículo dado de baja sigue existiendo.

Enmienda 241
Propuesta de Reglamento
Artículo 26 - párrafo 1 - letra a

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

Enmienda 242
Propuesta de Reglamento
Artículo 26 – párrafo 1 – letra b

Texto de la Comisión	*Enmienda*
b) presentar un certificado de destrucción a la autoridad de registro competente.	b) presentar un certificado de destrucción a la autoridad de registro competente***, excepto en aquellos casos donde exista un procedimiento en línea que permita la comunicación o el tratamiento de la baja del vehículo al final de su vida útil***

	por parte de las instalaciones de tratamiento autorizadas.

Enmienda 243
Propuesta de Reglamento
Artículo 26 - párrafo 1 bis (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	Cuando un operador económico transfiera la propiedad de un vehículo usado, el operador económico informará a la persona adquirente de que no se trata de un vehículo al final de su vida útil de conformidad con el anexo I, parte A, o facilitando un certificado de inspección técnica.

Enmienda 244
Propuesta de Reglamento
Artículo 26 - párrafo 1 ter (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	En el caso de los vehículos al final de su vida útil, el operador económico velará por que dichos vehículos solo se transfieran a una instalación de tratamiento autorizada.

Enmienda 245
Propuesta de Reglamento
Artículo 27 – apartado 2

Texto de la Comisión	*Enmienda*
2. Las instalaciones de tratamiento autorizadas deberán garantizar que todo el tratamiento de los vehículos al final de su vida útil cumpla, como mínimo, lo dispuesto en los	2. Las instalaciones de tratamiento autorizadas deberán garantizar que todo el tratamiento de los vehículos al final de su vida útil cumpla, como mínimo, lo dispuesto en los

artículos 28, 29, 30, 31, 34 y ***35*** y en el anexo VII del presente Reglamento, y deberán aplicar las mejores técnicas disponibles definidas en el artículo 3, apartado 10, de la Directiva 2010/75/UE.	artículos 28, 29, 30, 31, ***32,*** 34***,*** ***35*** y ***36*** y en el anexo VII del presente Reglamento, y deberán aplicar las mejores técnicas disponibles definidas en el artículo 3, apartado 10, de la Directiva 2010/75/UE.

Enmienda 246
Propuesta de Reglamento
Artículo 27 – apartado 3 – párrafo 1 – letra c

Texto de la Comisión	*Enmienda*
c) retirar las piezas y componentes enumerados en la parte C del anexo VII del vehículo al final de su vida útil, antes de la fragmentación o compactación mediante desmontaje manual o (semi) automatizado de forma no destructiva para los componentes con potencial de reutilización, remanufacturación o reacondicionamiento;	c) retirar las piezas y componentes enumerados en la parte C del anexo VII del vehículo al final de su vida útil, antes de la fragmentación o compactación mediante desmontaje manual o (semi) automatizado de forma no destructiva para los componentes con potencial de reutilización, remanufacturación o reacondicionamiento ***de conformidad con los artículos 30 y 31, teniendo en cuenta el potencial de mercado para la reutilización, la remanufacturación o el reacondicionamiento de dichas piezas y componentes y la necesidad de una elevada calidad de la chatarra***;

Enmienda 247
Propuesta de Reglamento
Artículo 27 – apartado 3 – párrafo 1 – letra d

Texto de la Comisión	*Enmienda*
d) tratar todos los vehículos al final de su vida útil y sus piezas, componentes y materiales de conformidad con la jerarquía de residuos y los requisitos generales establecidos en el	d) tratar todos los vehículos al final de su vida útil y sus piezas, componentes y materiales de conformidad con la jerarquía de residuos y los requisitos generales establecidos en el

artículo 4 de la Directiva 2008/98/CE ***y en los artículos 32, 34, 35 y 36 del presente Reglamento.***	artículo 4 de la Directiva 2008/98/CE***;***

Enmienda 248
Propuesta de Reglamento
Artículo 27 – apartado 3 – párrafo 1 – letra d bis (nueva)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	d bis) enviar todos los vehículos al final de su vida útil tras la descontaminación y la retirada de las piezas a una instalación donde se proceda a su fragmentación;

Enmienda 249
Propuesta de Reglamento
Artículo 27 – apartado 3 – párrafo 1 – letra d ter (nueva)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	d ter) tratar el vehículo al final de su vida útil recibido en un plazo de seis meses a partir de la fecha de entrega.

Enmienda 250
Propuesta de Reglamento
Artículo 27 – apartado 4

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

	a) añadiendo, eliminando o revisando las piezas y componentes enumerados en la parte C del anexo VII;
	b) modificando o complementando los requisitos enumerados en la parte G del anexo VII.

Enmienda 251
Propuesta de Reglamento
Artículo 27 – apartado 5

Texto de la Comisión	*Enmienda*
5. Los Estados miembros alentarán a las instalaciones de tratamiento autorizadas a que introduzcan sistemas certificados de gestión medioambiental de conformidad con el Reglamento (CE) n.º 1221/2009.	5. Los Estados miembros alentarán a las instalaciones de tratamiento autorizadas a que introduzcan sistemas certificados de gestión medioambiental ***y realicen auditorías*** de conformidad con el Reglamento (CE) n.º 1221/2009.

Enmienda 252
Propuesta de Reglamento
Artículo 28 – apartado 1 – parte introductoria

Texto de la Comisión	*Enmienda*
1. A partir del [OP: insértese la fecha correspondiente al primer día del mes siguiente a los treinta y seis meses después de la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento] las instalaciones de tratamiento autorizadas y otros operadores de gestión de residuos deberán solicitar que los vehículos al final de su vida útil que reciban para su fragmentación vayan acompañados de lo siguiente:	1. A partir del [OP: insértese la fecha correspondiente al primer día del mes siguiente a los treinta y seis meses después de la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento] las instalaciones de tratamiento autorizadas y otros operadores de gestión de residuos deberán solicitar que los vehículos al final de su vida útil que reciban para su fragmentación ***se descontaminen conforme al artículo 29 y que sus piezas y componentes se retiren de conformidad con el artículo 30, y*** vayan acompañados de lo

siguiente:

Enmienda 253
Propuesta de Reglamento
Artículo 28 – apartado 3

Texto de la Comisión	*Enmienda*
3. Los operadores de gestión de residuos que realicen la fragmentación de vehículos al final de su vida útil ***no mezclarán*** vehículos al final de su vida útil, sus piezas, componentes y materiales con residuos de envases y de aparatos eléctricos y electrónicos.	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 ***podrán mezclar*** vehículos al final de su vida útil, sus piezas, componentes y materiales con residuos de envases y de aparatos eléctricos y electrónicos***, siempre que se cumplan los criterios y valores límite de la parte G del anexo VII y se garantice la trazabilidad relacionada con la presentación de información, que el proceso de fragmentación no reduzca la calidad de los flujos de residuos en comparación con el tratamiento por separado y que la producción cumpla normas estrictas de calidad***.

Enmienda 254
Propuesta de Reglamento
Artículo 28 – apartado 3 bis (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	3 bis. Los operadores de gestión de residuos, al realizar la fragmentación, garantizarán que la producción de acero, aluminio y cobre cumpla normas estrictas de calidad, como se dispone en el acto delegado a que se refiere el apartado 3 ter

(nuevo).

Enmienda 255
Propuesta de Reglamento
Artículo 28 – apartado 3 ter (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	3 ter. La Comisión, a más tardar el [OP: insértese la fecha correspondiente al primer día del mes siguiente a los doce meses después de la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento], adoptará actos delegados con arreglo al artículo 50 que completen el presente Reglamento mediante el establecimiento de los requisitos de calidad aplicables a las fracciones de salida procedentes de la fragmentación, en particular:
	a) el contenido total de cobre de la fracción principal de acero;
	b) la fracción de aleaciones forjadas y la fracción de aleaciones fundidas de aluminio;
	c) los procesos de separación necesarios y la fracción de residuos de estos procesos.

Enmienda 256
Propuesta de Reglamento
Artículo 29 – apartado 1

Texto de la Comisión	*Enmienda*
1. ***Tan pronto como sea posible*** tras la entrega de un vehículo al final de su vida útil a la instalación de tratamiento autorizada, dicha instalación	1. ***En un plazo de treinta días*** tras la entrega de un vehículo al final de su vida útil a la instalación de tratamiento autorizada, dicha instalación

descontaminará estos vehículos antes de someterlos de nuevo a tratamiento, de conformidad con los requisitos mínimos establecidos en la parte B del anexo VII.

descontaminará estos vehículos antes de someterlos de nuevo a tratamiento, de conformidad con los requisitos mínimos establecidos en la parte B del anexo VII.

Enmienda 257
Propuesta de Reglamento
Artículo 29 – apartado 2

Texto de la Comisión	*Enmienda*
2. Los fluidos y líquidos enumerados en la parte B del anexo VII se recogerán y almacenarán por separado, de conformidad con los requisitos establecidos en la parte A del anexo VII. Los aceites usados se recogerán y almacenarán por separado de los demás fluidos y líquidos, y se tratarán de conformidad con el artículo 21 de Directiva 2008/98/CE.	2. Los fluidos y líquidos enumerados en la parte B del anexo VII se recogerán y almacenarán por separado, de conformidad con los requisitos establecidos en la parte A del anexo VII. Los aceites usados se recogerán y almacenarán por separado de los demás fluidos y líquidos, y se tratarán de conformidad con el artículo 21 de Directiva 2008/98/CE. ***Los fluidos de los aparatos de aire acondicionado utilizados en los sistemas de gestión térmica se recogerán y almacenarán por separado de los demás fluidos y se recuperarán de conformidad con el Reglamento (UE) 2024/573 del Parlamento Europeo y del Consejo[1 bis] y, cuando sea técnica y económicamente viable, se reciclarán o regenerarán y reutilizarán.***

_____

[1 bis] 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.° 517/2014 (DO L, 2024/573, 20.2.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/573/oj).

Enmienda 258
Propuesta de Reglamento
Artículo 30 – título

Texto de la Comisión	*Enmienda*
Retirada obligatoria de piezas y componentes para su reutilización y reciclado antes de la fragmentación	Retirada obligatoria de piezas y componentes para su reutilización***, remanufacturación, reparación*** y reciclado antes de la fragmentación

Enmienda 259
Propuesta de Reglamento
Artículo 30 – apartado 1

Texto de la Comisión	*Enmienda*
1. A partir del [OP: insértese la fecha correspondiente al primer día del mes siguiente a los treinta y seis meses después de la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento] las instalaciones de tratamiento autorizadas velarán por que las piezas y componentes enumerados en la parte C del anexo VII se retiren de un vehículo al final de su vida útil antes de su fragmentación, una vez finalizadas las operaciones de descontaminación previstas en el artículo 29.	1. A partir del [OP: insértese la fecha correspondiente al primer día del mes siguiente a los treinta y seis meses después de la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento] las instalaciones de tratamiento autorizadas velarán por que las piezas y componentes enumerados en la parte C del anexo VII se retiren de un vehículo al final de su vida útil antes de su fragmentación***. A fin de verificar su potencial de mercado para la reutilización***, ***remanufacturación y reparación, dichas piezas se evaluarán de conformidad con el artículo 31 antes del desmontaje. La evaluación se realizará*** una vez finalizadas las

operaciones de descontaminación previstas en el artículo 29.

Enmienda 260
Propuesta de Reglamento
Artículo 30 – apartado 1 bis (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	1 bis. Las instalaciones de tratamiento autorizadas velarán por que las piezas y componentes retirados de conformidad con el apartado 1 que no tengan potencial de mercado para la reutilización, remanufacturación y reparación se envíen para reciclaje con arreglo a los requisitos de tratamiento indicados en la parte F del anexo VII.

Enmienda 261
Propuesta de Reglamento
Artículo 30 – apartado 2 – párrafo 1

Texto de la Comisión	*Enmienda*
El apartado 1 no ***se aplicará*** en los casos en que una instalación de tratamiento autorizada demuestre que las tecnologías de posfragmentación separan los materiales de las piezas y componentes enumerados en el anexo VII, parte C, entradas 13 a 19, con la misma eficacia que los procesos de desmontaje manual o semiautomatizado.	***Cuando las piezas y componentes*** no ***tengan potencial de mercado para la reutilización, la remanufacturación y la reparación, no será obligatorio retirarlos antes de la fragmentación*** en los casos en que una instalación de tratamiento autorizada demuestre que las tecnologías de posfragmentación separan los materiales de las piezas y componentes enumerados en el anexo VII, parte C, entradas ***6 y*** 13 a 19, con la misma eficacia que los procesos de desmontaje manual o semiautomatizado ***y***

	proporcionan material reciclado equivalente.

Enmienda 262
Propuesta de Reglamento
Artículo 30 – apartado 2 – párrafo 2

Texto de la Comisión	*Enmienda*
A efectos del párrafo primero, la instalación de tratamiento autorizada facilitará la información enumerada en la parte G del anexo VII.	A efectos del párrafo primero, la instalación de tratamiento autorizada ***cumplirá unas estrictas normas de calidad aplicables a la producción procedente de la fragmentación tal como dispone el acto delegado a que se refiere el artículo 28, apartado 4, y*** facilitará la información enumerada en la parte G del anexo VII.

Enmienda 263
Propuesta de Reglamento
Artículo 31 – apartado 1 – párrafo 2 bis (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	Las piezas y componentes retirados durante una operación de reparación y mantenimiento, con exclusión de las piezas y componentes enumerados en la parte E del anexo VII, no se considerarán residuos, y se evaluará si son adecuados para la reutilización, la remanufacturación o el reacondicionamiento.

Enmienda 264
Propuesta de Reglamento
Artículo 32 – párrafo 1 – parte introductoria

Texto de la Comisión	*Enmienda*
A partir del [OP: insértese la fecha correspondiente al primer día del mes siguiente a los treinta y seis meses después de la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento] ***toda persona*** que ***comercialice*** piezas de recambio y componentes usados, remanufacturados y reacondicionados deberá***, en el punto de venta***:	A partir del [OP: insértese la fecha correspondiente al primer día del mes siguiente a los treinta y seis meses después de la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento] ***todo operador económico*** que ***venda*** piezas de recambio y componentes usados, remanufacturados y reacondicionados deberá:

Enmienda 265
Propuesta de Reglamento
Artículo 32 – párrafo 1 – letra b bis (nueva)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	b bis) demostrar que las piezas y componentes proceden de un operador económico autorizado.

Enmienda 266
Propuesta de Reglamento
Artículo 32 – párrafo 1 bis (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	Estos requisitos para los operadores económicos se aplicarán con independencia de la técnica comercial utilizada, incluida la venta en línea.

Enmienda 267
Propuesta de Reglamento
Artículo 33 – apartado 1 – párrafo 1

Texto de la Comisión	*Enmienda*
A partir del [OP: insértese la	A partir del [OP: insértese la

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

Enmienda 268
Propuesta de Reglamento
Artículo 33 – apartado 1 – párrafo 2 – letra b

Texto de la Comisión	*Enmienda*
b) el uso de incentivos económicos***, como el establecimiento de un tipo reducido del impuesto sobre el valor añadido para*** piezas de recambio y componentes usados, remanufacturados o reacondicionados.	b) el uso de incentivos económicos ***diseñados para recompensar a los fabricantes que superen las normas mínimas, a fin de incentivar aún más las*** piezas de recambio y componentes usados, remanufacturados o reacondicionados.

Enmienda 269
Propuesta de Reglamento
Artículo 33 – apartado 1 – párrafo 2 bis (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	Los Estados miembros notificarán a la Comisión los incentivos adoptados de conformidad con el presente artículo sin retrasos indebidos.

Enmienda 270
Propuesta de Reglamento
Artículo 34 – apartado 1 – parte introductoria

Texto de la Comisión	*Enmienda*
1. A partir del [OP: insértese la fecha correspondiente al primer día del mes siguiente a los treinta y seis meses después de la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento] los Estados miembros ***velarán*** por que los operadores de gestión de residuos cumplan los siguientes objetivos:	1. A partir del [OP: insértese la fecha correspondiente al primer día del mes siguiente a los treinta y seis meses después de la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento] los Estados miembros ***adoptarán las medidas necesarias para velar*** por que los operadores de gestión de residuos cumplan los siguientes objetivos:

Enmienda 271
Propuesta de Reglamento
Artículo 34 – apartado 2

Texto de la Comisión	*Enmienda*
2. A partir del [OP: insértese la fecha correspondiente al primer día del año natural siguiente a los sesenta meses después de la fecha de entrada en vigor del Reglamento], los Estados miembros velarán por que los operadores de gestión de residuos alcancen un objetivo anual de reciclado de plásticos de como mínimo el 30 **%** del peso total de los plásticos contenidos en los vehículos ***entregados a los operadores*** de ***gestión de residuos***.	2. A partir del [OP: insértese la fecha correspondiente al primer día del año natural siguiente a los sesenta meses después de la fecha de entrada en vigor del Reglamento], los Estados miembros velarán por que los operadores de gestión de residuos alcancen un objetivo anual de reciclado de plásticos de como mínimo el 30 ***por ciento*** del peso total de los plásticos contenidos en los vehículos ***al final*** de ***su vida útil***.

Enmienda 272
Propuesta de Reglamento
Artículo 34 – apartado 2 bis (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	2 bis. El peso del plástico

	reciclado y el peso total de los plásticos a que se refieren los apartados 1 y 2 no incluirán los elastómeros, así como tampoco los polímeros termoendurecibles distintos de las espumas de poliuretano.

Enmienda 273
Propuesta de Reglamento
Artículo 36 – apartado 1

Texto de la Comisión	*Enmienda*
1. El tratamiento de los vehículos al final de su vida útil podrá realizarse fuera de la Unión, siempre que el traslado de dichos vehículos cumpla lo dispuesto en el Reglamento (***CE***) ***n.º 1013/2006.***	1. El tratamiento de los vehículos al final de su vida útil podrá realizarse fuera de la Unión, siempre que el traslado de dichos vehículos cumpla lo dispuesto en el Reglamento (***UE***) ***2024/1157***.

Enmienda 274
Propuesta de Reglamento
Artículo 36 – apartado 2

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

protección de la salud humana y del medio ambiente establecidos en otros actos legislativos de la Unión.	salud humana y del medio ambiente establecidos en otros actos legislativos de la Unión.

Enmienda 275
Propuesta de Reglamento
Artículo 36 – apartado 2 bis (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	2 bis. Con el fin de distinguir entre los traslados de vehículos usados y de vehículos al final de su vida útil, las autoridades competentes de los Estados miembros podrán llevar a cabo inspecciones y verificar si los vehículos usados sospechosos de ser vehículos al final de su vida útil cumplen los requisitos mínimos establecidos en el anexo I.
	Cuando las inspecciones confirmen que los vehículos en cuestión se consideran vehículos al final de su vida útil, podrán cobrarse los costes de la inspección y cualquier almacenamiento relacionado al operador económico responsable del traslado.

Enmienda 276
Propuesta de Reglamento
Capítulo V – sección 1 – título

Texto de la Comisión	*Enmienda*
SECCIÓN 1	***suprimido***
Situación de los vehículos usados	

Enmienda 277
Propuesta de Reglamento
Artículo 37 – título

Texto de la Comisión	*Enmienda*
Distinción entre vehículos usados y vehículos al final de su vida útil	Distinción entre vehículos usados y vehículos al final de su vida útil ***para fines de exportación***

Enmienda 278
Propuesta de Reglamento
Artículo 37 – párrafo 1

Texto de la Comisión	*Enmienda*
A efectos de la ***transferencia de la propiedad*** de un vehículo usado, el propietario del vehículo deberá poder ***demostrar*** a cualquier persona física o jurídica interesada en ***adquirir la propiedad del*** vehículo en cuestión ***o a las autoridades competentes*** que no se trata de un vehículo al final de su vida útil. ***A la hora*** de ***evaluar la situación de un vehículo usado, el propietario del vehículo***, ***otros operadores económicos y*** las autoridades competentes ***verificarán si se cumplen*** los criterios establecidos en el anexo I ***para determinar*** que ***no se trata de un*** vehículo al final de su vida útil.	A efectos de la ***exportación*** de un vehículo usado, el propietario del vehículo deberá poder ***facilitar documentación a las autoridades aduaneras y*** a cualquier persona física o jurídica interesada en ***importar el*** vehículo en cuestión ***que demuestre*** que no se trata de un vehículo al final de su vida útil. ***Dicha documentación consistirá en un certificado*** de ***inspección técnica válido o, cuando no se disponga de dicho certificado***, ***en una evaluación realizada por*** las autoridades competentes ***responsables de los certificados de inspección técnica sobre la base de*** los criterios establecidos en el anexo I***. Cuando se dude de si un vehículo usado podría ser un vehículo al final de su vida útil, las autoridades competentes podrán exigir al propietario del vehículo*** que ***presente más documentación para demostrar que el*** vehículo ***en cuestión no está*** al final de su vida útil.

	A más tardar el … [OP: insértese la fecha de aplicación del presente Reglamento], los Estados miembros publicarán una lista de una o varias autoridades competentes que pueden realizar la evaluación a que se refiere el párrafo primero.

Enmienda 279
Propuesta de Reglamento
Artículo 38 – apartado 1

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

Enmienda 280
Propuesta de Reglamento
Artículo 38 – apartado 3 – letra a

Texto de la Comisión	*Enmienda*
a) no son vehículos al final de su vida útil ***sobre la base de los criterios enumerados*** en el ***anexo I***;	a) no son vehículos al final de su vida útil***, tal como se determina*** en el ***artículo 37***;

Enmienda 281
Propuesta de Reglamento
Artículo 38 – apartado 3 – letra b

Texto de la Comisión	*Enmienda*
b) se consideran aptos para la circulación en el Estado	***suprimida***

miembro en el que los vehículos se matricularon por última vez, de conformidad con el artículo 5, apartado 1, letras a) y b), y el artículo 8 de la Directiva 2014/45/UE.

Enmienda 282
Propuesta de Reglamento
Artículo 38 – apartado 7

Texto de la Comisión	*Enmienda*
7. La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 50 del presente Reglamento a fin de modificar los criterios enumerados en el anexo I para determinar si un vehículo usado es un vehículo al final de su vida útil.	***suprimido***

Enmienda 283
Propuesta de Reglamento
Artículo 39 – apartado 1

Texto de la Comisión	*Enmienda*
1. Antes de despachar vehículos usados para la exportación, las aduanas verificarán por vía electrónica y automática, a través de los sistemas electrónicos a que se refiere el artículo 45, que, sobre la base del número de identificación del vehículo y de la información sobre el Estado miembro de última matriculación, el vehículo se considera ***apto para circular*** de conformidad con el artículo ***38, apartado 3, letra b)***.	1. Antes de despachar vehículos usados para la exportación, las aduanas verificarán por vía electrónica y automática, a través de los sistemas electrónicos a que se refiere el artículo 45, que, sobre la base del número de identificación del vehículo y de la información sobre el Estado miembro de última matriculación, el vehículo ***es apto para circular o no*** se considera ***que el vehículo esté al final de su vida útil*** de conformidad con el artículo ***37***.

Enmienda 284
Propuesta de Reglamento
Artículo 39 – apartado 2

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

Enmienda 285
Propuesta de Reglamento
Artículo 40 – apartado 3

Texto de la Comisión	*Enmienda*
3. La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 50 a fin de completar el presente Reglamento mediante el establecimiento de las condiciones de cumplimiento a que se refiere el apartado 2***, incluidas*** las condiciones específicas aplicadas a la importación de vehículos usados por el tercer país de importación relacionadas con la protección del medio ambiente y la seguridad vial, cuando este tercer país haya notificado dichas condiciones a la Comisión. Dichas condiciones podrán verificarse con respecto a la información disponible en los sistemas electrónicos a que se refiere el artículo 45, apartado 1.	3. La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 50 a fin de completar el presente Reglamento mediante el establecimiento de las condiciones de cumplimiento a que se refiere el apartado 2 ***sobre*** las condiciones específicas aplicadas a la importación de vehículos usados por el tercer país de importación relacionadas con la protección del medio ambiente y la seguridad vial, cuando este tercer país haya notificado dichas condiciones a la Comisión. Dichas condiciones podrán verificarse con respecto a la información disponible en los sistemas electrónicos a que se refiere el artículo 45, apartado 1.

Enmienda 286
Propuesta de Reglamento
Artículo 40 – apartado 3 bis (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	3 bis. La Comisión publicará y actualizará periódicamente 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 de conformidad con el apartado 3.

Enmienda 287
Propuesta de Reglamento
Artículo 41 – apartado 1

Texto de la Comisión	*Enmienda*
1. Cuando ***existan motivos razonables para creer*** que un vehículo usado destinado a la exportación podría no cumplir los requisitos de la presente sección, las autoridades aduaneras suspenderán el despacho para la exportación de dicho vehículo usado. Asimismo, notificarán la suspensión de forma inmediata a las autoridades competentes y transmitirán toda la información pertinente necesaria para determinar si el vehículo usado cumple los requisitos del presente Reglamento y puede ser despachado para la exportación.	1. Cuando ***las autoridades aduaneras sospechen*** que un vehículo usado destinado a la exportación podría no cumplir los requisitos de la presente sección, las autoridades aduaneras suspenderán ***de inmediato*** el despacho para la exportación de dicho vehículo usado ***hasta que obtengan toda la información necesaria para adoptar una decisión definitiva***. Asimismo, notificarán la suspensión de forma inmediata a las autoridades competentes y transmitirán toda la información pertinente necesaria para determinar si el vehículo usado cumple los requisitos del presente Reglamento y puede ser despachado para la exportación.

Enmienda 288
Propuesta de Reglamento
Artículo 42 – apartado 3

Texto de la Comisión	*Enmienda*
3. Después de cada despacho para la exportación de un vehículo usado, las autoridades aduaneras notificarán dicho despacho a la autoridad competente del Estado miembro en el que el vehículo en cuestión estuviera matriculado en el momento de la exportación.	3. Después de cada despacho para la exportación de un vehículo usado, las autoridades aduaneras notificarán dicho despacho a la autoridad competente del Estado miembro en el que el vehículo en cuestión estuviera matriculado en el momento de la exportación. ***La autoridad competente de dicho Estado miembro consignará esta información en su registro nacional de vehículos.***

Enmienda 289
Propuesta de Reglamento
Artículo 45 – apartado 1

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

Enmienda 290
Propuesta de Reglamento
Artículo 45 – apartado 3 bis (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	3 bis. La obligación establecida en el apartado 1 se cumplirá en el caso de que los Estados miembros utilicen el sistema europeo de información sobre vehículos y permisos de conducción (EUCARIS) para conectarse al sistema electrónico MOVE-HUB.

Enmienda 291
Propuesta de Reglamento
Artículo 45 – apartado 5 – párrafo 1

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

Enmienda 292
Propuesta de Reglamento
Artículo 46 – apartado 1 – letra a bis (nueva)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	a bis) los puntos de recogida;

Enmienda 293
Propuesta de Reglamento
Artículo 46 – apartado 1 – letra c

Texto de la Comisión	*Enmienda*
c) otras instalaciones y operadores económicos que puedan tratar los vehículos al final de su vida útil.	c) otras instalaciones y operadores económicos que puedan tratar los vehículos al final de su vida útil ***o vender piezas de recambio y componentes usados retirados de vehículos al final de su vida útil***.

Enmienda 294
Propuesta de Reglamento
Artículo 46 – apartado 3

Texto de la Comisión	*Enmienda*
3. Asimismo, los Estados miembros realizarán inspecciones relativas a la exportación de vehículos usados con el fin de comprobar el cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 38.	3. Asimismo, los Estados miembros realizarán inspecciones ***periódicas*** relativas a la exportación de vehículos usados con el fin de comprobar el cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 38.

Enmienda 295
Propuesta de Reglamento
Artículo 46 – apartado 3 bis (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	3 bis. Los Estados miembros elaborarán un plan

	de inspección para detectar y vigilar el tratamiento ilegal de los vehículos al final de su vida útil.

Enmienda 296
Propuesta de Reglamento
Artículo 47 – apartado 1

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

Enmienda 297
Propuesta de Reglamento
Artículo 47 – apartado 2 – párrafo 1

Texto de la Comisión	*Enmienda*
Los Estados miembros colaborarán entre sí, de forma bilateral y multilateral, a fin de facilitar la prevención y detección del tratamiento ***ilícito*** de	Los Estados miembros colaborarán entre sí, de forma bilateral y multilateral, a fin de facilitar la prevención y detección del tratamiento ***y la exportación***

vehículos al final de su vida útil. Intercambiarán la información pertinente sobre la matriculación, baja, suspensión y cancelación de la matriculación de vehículos, a través del sistema de intercambio electrónico a que se refiere el artículo 45. Asimismo, intercambiarán información pertinente sobre las instalaciones de tratamiento autorizadas y los operadores de reparación y mantenimiento que no disponen de autorización como instalaciones de tratamiento, así como sobre otras instalaciones y operadores económicos que puedan realizar operaciones relativas al tratamiento de vehículos al final de su vida útil. Intercambiarán experiencias y conocimientos sobre las medidas de ejecución dentro de las estructuras establecidas.	***ilegales*** 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 45. Asimismo, intercambiarán información pertinente sobre las instalaciones de tratamiento autorizadas y los operadores de reparación y mantenimiento que no disponen de autorización como instalaciones de tratamiento, así como sobre otras instalaciones y operadores económicos que puedan realizar operaciones relativas al tratamiento de vehículos al final de su vida útil. Intercambiarán experiencias y conocimientos sobre las medidas de ejecución dentro de las estructuras establecidas.

Enmienda 298
Propuesta de Reglamento
Artículo 47 – apartado 3 bis (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	3 bis. A efectos del presente artículo y a fin de facilitar la cooperación entre los Estados miembros, la Comisión creará y supervisará una red de coordinación para garantizar una coordinación eficaz de las políticas nacionales de aplicación. Dicha red de coordinación estará compuesta por representantes de cada Estado miembro y de la Comisión.

Enmienda 299
Propuesta de Reglamento
Artículo 47 – apartado 3 ter (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	3 ter. La red de coordinación promoverá el intercambio de mejores prácticas, facilitará la interpretación y el cumplimiento uniformes del presente Reglamento, intercambiará información sobre las actividades de ejecución, desarrollará un procedimiento electrónico de intercambio de información e iniciará acciones de ejecución conjuntas.

Enmienda 300
Propuesta de Reglamento
Artículo 49 – apartado 1 – párrafo 1 – letra e bis (nueva)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	e bis) el número y el peso de los vehículos al final de su vida útil importados o trasladados para su tratamiento posterior desde otro Estado miembro o un tercer país;

Enmienda 301
Propuesta de Reglamento
Artículo 49 – apartado 1 – párrafo 1 – letra e ter (nueva)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	e ter) el número de vehículos usados despachados para su exportación o importados de un tercer país;

Enmienda 302
Propuesta de Reglamento
Artículo 49 – apartado 1 – párrafo 1 – letra m bis (nueva)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	m bis) las cantidades de materias primas fundamentales retiradas de vehículos al final de su vida útil o valorizadas a partir de ellos.

Enmienda 303
Propuesta de Reglamento
Artículo 49 – apartado 3 – párrafo 1 – letra a

Texto de la Comisión	*Enmienda*
a) los incentivos introducidos para fomentar la reutilización, la remanufacturación y el reacondicionamiento de piezas y componentes de conformidad con el artículo 33;	a) los incentivos introducidos para fomentar la reutilización, la remanufacturación y el reacondicionamiento de piezas y componentes de conformidad con el artículo 33***, así como su impacto***;

Enmienda 304
Propuesta de Reglamento
Artículo 49 – apartado 3 – párrafo 3

Texto de la Comisión	*Enmienda*
La Comisión revisará los informes presentados por los Estados miembros y***, en su caso, elaborará*** informes sobre la información recibida con el fin de facilitar el intercambio de información sobre las mejores prácticas aplicadas en los Estados miembros.	La Comisión revisará los informes presentados por los Estados miembros y ***elaborará y publicará*** informes sobre la información recibida con el fin ***de evaluar la aplicación del presente Reglamento en los Estados miembros y*** de facilitar el intercambio de información sobre las mejores prácticas aplicadas en los Estados miembros.

Enmienda 305
Propuesta de Reglamento
Artículo 49 – apartado 5 – párrafo 1 – letra a – inciso i

Texto de la Comisión	*Enmienda*
i) la metodología para determinar la cantidad y el peso de las piezas, componentes y materiales retirados para los fines mencionados en el apartado 1, letras g), h) ***e i***);	i) la metodología para determinar la cantidad y el peso de las piezas, componentes y materiales retirados para los fines mencionados en el apartado 1, letras g), h)***, i) y m bis***);

Enmienda 306
Propuesta de Reglamento
Artículo 49 – apartado 5 – párrafo 1 – letra b

Texto de la Comisión	*Enmienda*
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.	b) el formato de la comunicación a la Comisión a que se ***refieren los apartados*** 1***, 2 y 3***, así como el formato del informe de control de calidad.

Enmienda 307
Propuesta de Reglamento
Artículo 49 – apartado 5 – párrafo 2

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

Enmienda 308
Propuesta de Reglamento
Artículo 49 – apartado 6

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

Enmienda 309
Propuesta de Reglamento
Artículo 50 – apartado 2

Texto de la Comisión	*Enmienda*
2. El poder para adoptar los actos delegados a que se hace referencia en el artículo 5, apartado 4, el artículo 6, apartado 3, el artículo 6, apartado 4, el artículo 7, apartado 3, el artículo 9, apartado 7, el artículo 11, apartado 3, el artículo 12, apartado 3, el artículo 21, apartado 2, el artículo 22, apartado 4, el artículo 27, apartado 4, el artículo 38, apartado 7, y el artículo 40, apartado 3, se otorgará a la Comisión por un período de cinco años a partir del [OP: insértese la fecha correspondiente a la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento]. La Comisión elaborará un informe sobre la delegación de poderes a más tardar nueve meses antes de que finalice el período de cinco años. La delegación de poderes se prorrogará tácitamente por	2. El poder para adoptar los actos delegados a que se hace referencia en el artículo 5, apartado 4***, el artículo 6, apartado 2***, el artículo 6, apartado 3, el artículo 6, apartado 4, el artículo 7, apartado 3, el artículo 9, apartado 7, el artículo 11, apartado 3, el artículo 12, apartado 3, el artículo 21, apartado 2, el artículo 22, apartado 4, el artículo 27, apartado 4, el artículo 38, apartado 7, y el artículo 40, apartado 3, ***[lista definitiva pendiente de actualización al concluir las negociaciones]*** se otorgará a la Comisión por un período de cinco años a partir del [OP: insértese la fecha correspondiente a la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento]. La Comisión elaborará un informe sobre la delegación de poderes a más

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.	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.

Enmienda 310
Propuesta de Reglamento
Artículo 50 – apartado 3

Texto de la Comisión	*Enmienda*
3. La delegación de poderes a que se refieren el artículo 5, apartado 4, artículo 6, apartado 3, artículo 6, apartado 4, artículo 7, apartado 3, artículo 9, apartado 7, artículo 11, apartado 3, artículo 12, apartado 3, artículo 21, apartado 2, artículo 22, apartado 4, artículo 27, apartado 4, artículo 38, apartado 7, y artículo 40, apartado 3, podrá ser revocada en todo momento por el Parlamento Europeo o por el Consejo. La Decisión de revocación pondrá término a la delegación de los poderes que en ella se especifiquen. La Decisión surtirá efecto el día siguiente al de su publicación en el Diario Oficial de la Unión Europea o en una fecha posterior indicada en ella. No afectará a la validez de los actos delegados que ya estén en vigor.	3. La delegación de poderes a que se refieren el artículo 5, apartado 4, ***artículo 6, apartado 2,*** artículo 6, apartado 3, artículo 6, apartado 4, artículo 7, apartado 3, artículo 9, apartado 7, artículo 11, apartado 3, artículo 12, apartado 3, artículo 21, apartado 2, artículo 22, apartado 4, artículo 27, apartado 4, artículo 38, apartado 7, y artículo 40, apartado 3, ***[lista definitiva pendiente de actualización al concluir las negociaciones]*** podrá ser revocada en todo momento por el Parlamento Europeo o por el Consejo. La Decisión de revocación pondrá término a la delegación de los poderes que en ella se especifiquen. La Decisión surtirá efecto el día siguiente al de su publicación en el Diario Oficial de la Unión Europea o en una fecha posterior indicada en ella. No afectará a la validez de los actos delegados que ya estén en vigor.

Enmienda 311
Propuesta de Reglamento
Artículo 50 – apartado 6

Texto de la Comisión	*Enmienda*
6. Los actos delegados adoptados en virtud del artículo 5, apartado 4, artículo 6, apartado 3, artículo 6, apartado 4, artículo 7, apartado 3, artículo 9, apartado 7, artículo 11, apartado 3, artículo 12, apartado 3, artículo 21, apartado 2, artículo 22, apartado 4, artículo 27, apartado 4, artículo 38, apartado 7, y artículo 40, apartado 3, entrarán en vigor únicamente si en un plazo de dos meses desde su notificación al Parlamento Europeo y al Consejo, ninguna de estas instituciones formula objeciones o si, antes del vencimiento de dicho plazo, ambas informan a la Comisión de que no las formularán. El plazo se prorrogará dos meses a iniciativa del Parlamento Europeo o del Consejo.	6. Los actos delegados adoptados en virtud del artículo 5, apartado 4, ***artículo 6, apartado 2,*** artículo 6, apartado 3, artículo 6, apartado 4, artículo 7, apartado 3, artículo 9, apartado 7, artículo 11, apartado 3, artículo 12, apartado 3, artículo 21, apartado 2, artículo 22, apartado 4, artículo 27, apartado 4, artículo 38, apartado 7, y artículo 40, apartado 3, ***[lista definitiva pendiente de actualización al concluir las negociaciones]*** entrarán en vigor únicamente si en un plazo de dos meses desde su notificación al Parlamento Europeo y al Consejo, ninguna de estas instituciones formula objeciones o si, antes del vencimiento de dicho plazo, ambas informan a la Comisión de que no las formularán. El plazo se prorrogará dos meses a iniciativa del Parlamento Europeo o del Consejo.

Enmienda 312
Propuesta de Reglamento
Artículo 55 – apartado 1

Texto de la Comisión	*Enmienda*
1. A más tardar el 31 de diciembre 203*[OP: insértese la fecha correspondiente al último día del año siguiente a los noventa y cinco meses después de la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento], la Comisión examinará y elaborará	1. A más tardar el 31 de diciembre 203*[OP: insértese la fecha correspondiente al último día del año siguiente a los noventa y cinco meses después de la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento], la Comisión examinará y elaborará

un informe sobre la aplicación del presente Reglamento y sus efectos en el medio ambiente, la salud humana y el funcionamiento del mercado único y lo presentará al Parlamento Europeo y al Consejo.	un informe sobre la aplicación del presente Reglamento y sus efectos en el medio ambiente, la salud humana y el funcionamiento del mercado único y lo presentará al Parlamento Europeo y al Consejo. ***Cuando proceda, el informe irá acompañado de una propuesta legislativa para modificar las disposiciones pertinentes del presente Reglamento.***

Enmienda 313
Propuesta de Reglamento
Artículo 55 – apartado 2 – letra a

Texto de la Comisión	*Enmienda*
a) la necesidad de ampliar el ámbito de aplicación del presente Reglamento, en particular las disposiciones de los capítulos II y III, así como del capítulo IV, sección II, a los vehículos de las categorías L_3e, L_4e, L_5e, L_6e y L_7e, tal como se definen en el artículo 4, apartado 2, ***letras c) a g),*** del Reglamento (UE) n.º 168/2013 y a los vehículos de las categorías M_2, M_3, N_2, N_3 y O, tal como se definen en el artículo 4, apartado 1, del Reglamento (UE) 2018/858;	a) la necesidad de ampliar el ámbito de aplicación del presente Reglamento, en particular las disposiciones de los capítulos II y III, así como del capítulo IV, sección II, a los vehículos de las categorías ***L_1e, L_2e,*** L_3e, L_4e, L_5e, L_6e y L_7e, tal como se definen en el artículo 4, apartado 2, del Reglamento (UE) n.º 168/2013 y a los vehículos de las categorías M_2, M_3, N_2, N_3 y O, tal como se definen en el artículo 4, apartado 1, del Reglamento (UE) 2018/858;

Enmienda 314
Propuesta de Reglamento
Artículo 55 – apartado 2 – letra a bis (nueva)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	a bis) la necesidad de ampliar el ámbito de aplicación del presente Reglamento a los vehículos con homologación de tipo multifásica y a las

autocaravanas y las caravanas;

Enmienda 315
Propuesta de Reglamento
Artículo 55 – apartado 2 – letra e bis (nueva)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	e bis) el impacto de las medidas relativas a la exportación de vehículos usados establecidas en el capítulo V y la medida en que se ha resuelto el problema de los vehículos desaparecidos, incluidas estimaciones sobre el número de vehículos desaparecidos;

Enmienda 316
Propuesta de Reglamento
Artículo 55 – apartado 2 – letra e ter (nueva)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	e ter) las medidas relativas a disposiciones sobre procesos que puedan afectar al reciclado de alta calidad de los vehículos al final de su vida útil;

Enmienda 317
Propuesta de Reglamento
Artículo 55 – apartado 2 – letra e quater (nueva)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	e quater) el impacto de las diferencias en los criterios nacionales de inspección técnica sobre las exportaciones de vehículos usados y el mercado interior.

Enmienda 318
Propuesta de Reglamento
Artículo 55 – apartado 2 bis (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	2 bis. A más tardar el … [sesenta meses después de la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento], la Comisión llevará a cabo una evaluación para analizar, sobre la base de las declaraciones realizadas con arreglo al artículo 10, si los fabricantes están en vías de cumplir los objetivos en materia de 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 el objetivo.
	Sobre la base de dicha evaluación, la Comisión podrá, cuando proceda, presentar una propuesta legislativa al Parlamento Europeo y al Consejo para modificar los objetivos establecidos en el artículo 6, apartado 1, con el fin de establecer excepciones al ámbito de aplicación, el calendario o el nivel de los porcentajes mínimos que en él se establecen.

Enmienda 319
Propuesta de Reglamento
Anexo I – parte A – punto 1 – parte introductoria

Texto de la Comisión	*Enmienda*
1. Un vehículo es ***técnicamente*** irreparable ***si*** cumple uno o varios de los criterios siguientes:	1. Un vehículo es irreparable ***cuando*** cumple uno o varios de los criterios siguientes:

Enmienda 320
Propuesta de Reglamento
Anexo I – parte A – punto 1 – letra a

Texto de la Comisión	*Enmienda*
a) se ha cortado en trozos o ***desmontado***;	a) se ha cortado en trozos***, se ha desarmado para reutilizar sus piezas*** o ***ya no se utiliza como vehículo***;

Enmienda 321
Propuesta de Reglamento
Anexo I – parte A – punto 1 – letra b

Texto de la Comisión	*Enmienda*
b) se ha soldado o cerrado mediante espuma aislante;	***suprimida***

Enmienda 322
Propuesta de Reglamento
Anexo I – parte A – punto 1 – letra c

Texto de la Comisión	*Enmienda*
c) se ha quemado ***completamente*** hasta el punto en que se destruye el compartimento del motor o el habitáculo;	c) se ha quemado hasta el punto en que se destruye ***completamente*** el compartimento del motor o el habitáculo;

Enmienda 323
Propuesta de Reglamento
Anexo I – parte A – punto 1 – letra d

Texto de la Comisión	*Enmienda*
d) se ha sumergido en agua hasta un nivel superior al del salpicadero;	*(No afecta a la versión española).*

Enmienda 324
Propuesta de Reglamento
Anexo I – parte A – punto 1 – letra e – parte introductoria

Texto de la Comisión	*Enmienda*
e) uno o varios de los siguientes componentes del vehículo no pueden repararse ni sustituirse:	e) uno o varios de los siguientes componentes del vehículo no pueden***, técnicamente, ni*** repararse ni sustituirse:

Enmienda 325
Propuesta de Reglamento
Anexo I – parte A – punto 1 – letra f

Texto de la Comisión	*Enmienda*
f) sus componentes estructurales y de seguridad presentan defectos técnicos irreversibles ***que*** los ***convierten en insustituibles, como el envejecimiento de los metales, la ruptura múltiple de las imprimaciones o*** la ***corrosión excesiva por perforación;***	f) sus componentes estructurales y de seguridad presentan defectos técnicos irreversibles ***y*** los ***daños son tan considerables que no es técnicamente viable repararlos o sustituirlos sin poner en peligro*** la ***integridad estructural duradera del vehículo o la seguridad vial.***

Enmienda 326
Propuesta de Reglamento
Anexo I – parte A – punto 1 – letra g

Texto de la Comisión	*Enmienda*
g) su reparación requiere la	***suprimida***

sustitución del motor, la caja de cambios, la carrocería o el montaje del bastidor, lo que da lugar a la pérdida de la identidad original del vehículo.

Enmienda 327
Propuesta de Reglamento
Anexo I – parte A – punto 2

Texto de la Comisión	*Enmienda*
2. El vehículo es irreparable en términos económicos si su valor de mercado es inferior al coste de las reparaciones necesarias para restablecer en la Unión una condición técnica suficiente para obtener un certificado de inspección técnica en el Estado miembro en el que se matriculó el vehículo antes de su reparación.	***suprimido***

Enmienda 328
Propuesta de Reglamento
Anexo I – parte A – punto 3

Texto de la Comisión	*Enmienda*
3. Un vehículo podrá considerarse irreparable en términos técnicos cuando:	***suprimido***
a) se ha sumergido en agua hasta un nivel inferior al salpicadero y ha dañado el motor o el sistema eléctrico;	
b) sus puertas no están unidas al mismo;	
c) su combustible o vapores de combustible se descargan, lo que supone un riesgo de incendio y explosión;	

d) el gas se ha filtrado de su sistema de gas líquido, lo que supone un riesgo de incendio y explosión;

e) se han vertido líquidos de funcionamiento (combustible, líquido de frenos, líquido anticongelante, ácido de batería, líquido refrigerante), lo que supone un riesgo de contaminación del agua; o

f) sus frenos y sus componentes de dirección están excesivamente desgastados.

Si se cumple una de estas condiciones, se llevará a cabo una evaluación técnica individual para determinar si el estado técnico de un vehículo sería suficiente para obtener un certificado de inspección técnica en el Estado miembro en el que se matriculó el vehículo antes de su reparación.

Enmienda 329
Propuesta de Reglamento
Anexo I – parte B – párrafo 1 – parte introductoria

Texto de la Comisión	*Enmienda*
También podrán utilizarse los siguientes criterios como justificación adicional para determinar si un vehículo usado es un vehículo al final de su vida útil:	También podrán utilizarse los siguientes criterios ***durante una evaluación individual*** como justificación adicional para determinar si un vehículo usado es un vehículo al final de su vida útil:

Enmienda 330
Propuesta de Reglamento
Anexo I – parte B – párrafo 1 – letra b

Texto de la Comisión	*Enmienda*
b) ***su propietario*** es ***desconocido***;	b) ***es imposible determinar quién*** es ***el propietario***;

Enmienda 331
Propuesta de Reglamento
Anexo I – parte B – párrafo 1 – letra c

Texto de la Comisión	*Enmienda*
c) no ha realizado la inspección técnica nacional exigida durante más de dos años a partir de la fecha en que se exigió por última vez;	***suprimida***

Enmienda 332
Propuesta de Reglamento
Anexo I – parte B – párrafo 1 – letra d

Texto de la Comisión	*Enmienda*
d) no está adecuadamente protegido contra daños durante el almacenamiento, el transporte, la carga y la descarga; ***o***	d) no está adecuadamente protegido contra daños durante el almacenamiento, el transporte, la carga y la descarga;

Enmienda 333
Propuesta de Reglamento
Anexo I – parte B – párrafo 1 – letra e

Texto de la Comisión	*Enmienda*
e) se entregó para su tratamiento a un punto de recogida autorizado o a una instalación de tratamiento de residuos autorizada***.***	e) se entregó para su tratamiento a un punto de recogida autorizado o a una instalación de tratamiento de residuos autorizada***;***

Enmienda 334
Propuesta de Reglamento
Anexo I – parte B – párrafo 1 – letra e bis (nueva)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	e bis) se ha sumergido en agua hasta un nivel inferior al salpicadero y ha dañado el motor o el sistema eléctrico;

Enmienda 335
Propuesta de Reglamento
Anexo I – parte B – párrafo 1 – letra e ter (nueva)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	e ter) su combustible o vapores de combustible se descargan, lo que supone un riesgo de incendio y explosión; o

Enmienda 336
Propuesta de Reglamento
Anexo I – parte B – párrafo 1 – letra e quater (nueva)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	e quater) el gas se ha filtrado de su sistema de gas líquido, lo que supone un riesgo de incendio y explosión;

Enmienda 337
Propuesta de Reglamento
Anexo I – parte B – párrafo 1 – letra e quinquies (nueva)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	e quinquies) se han vertido líquidos de funcionamiento (combustible, líquido de frenos, líquido anticongelante, ácido de batería, líquido refrigerante), lo que supone un riesgo de contaminación del agua.

Enmienda 338
Propuesta de Reglamento
Anexo IV – parte A – punto 1

Texto de la Comisión	*Enmienda*
1. Una descripción no técnica de las medidas previstas para garantizar que los vehículos ***pertenecientes al tipo de vehículo siguen cumpliendo*** los requisitos legales a que se refieren los artículos 4 a 7 durante toda su producción.	1. Una descripción no técnica de las medidas previstas para garantizar que los vehículos ***cumplen*** los requisitos legales a que se refieren los artículos 4 a 7 durante toda su producción.

Enmienda 339
Propuesta de Reglamento
Anexo IV – parte A – punto 2 – letra b

Texto de la Comisión	*Enmienda*
b) comprobar ***y verificar*** la información recibida de los proveedores;	b) comprobar ***la exhaustividad de*** la información recibida de los proveedores;

Enmienda 340
Propuesta de Reglamento
Anexo IV – parte A – punto 2 – letra c

Texto de la Comisión	*Enmienda*
c) reaccionar adecuadamente cuando los datos recibidos de los proveedores indiquen que no se han respetado los requisitos establecidos en los artículos 4, 5 o 6.	***suprimida***

Enmienda 341
Propuesta de Reglamento
Anexo IV – parte A – punto 3

Texto de la Comisión	*Enmienda*
3. Información sobre las	3. Información sobre las

hipótesis existentes sobre las tecnologías de tratamiento al final de su vida útil, los avances tecnológicos pertinentes en tecnologías de tratamiento al final de su vida útil y la inversión en capacidad en dichas tecnologías***, a partir de la presentación de la solicitud de homologación de tipo, que el fabricante utilizó para calcular la aptitud para la reutilización, el reciclado y la valorización de conformidad con el artículo 4 del tipo de vehículo.***	hipótesis existentes sobre las tecnologías de tratamiento al final de su vida útil, los avances tecnológicos pertinentes en tecnologías de tratamiento al final de su vida útil y la inversión en capacidad en dichas tecnologías***;***

Enmienda 342
Propuesta de Reglamento
Anexo IV – parte A – punto 5 – parte introductoria

Texto de la Comisión	*Enmienda*
5. Una lista de las medidas que el fabricante se compromete a llevar a cabo para garantizar que el tratamiento de los vehículos al final de su vida útil ***del tipo en cuestión*** se lleva a cabo de conformidad con el presente Reglamento, prestando especial atención a:	5. Una lista de las medidas que el fabricante se compromete a llevar a cabo para garantizar que el tratamiento de los vehículos al final de su vida útil se lleva a cabo de conformidad con el presente Reglamento, prestando especial atención a:

Enmienda 343
Propuesta de Reglamento
Anexo IV – parte A – punto 5 – letra a

Texto de la Comisión	*Enmienda*
a) las medidas destinadas a facilitar la retirada de las partes indicadas en el anexo VII, parte C;	a) las medidas destinadas a facilitar la retirada ***no destructiva*** de las partes indicadas en el anexo VII, parte C;

Enmienda 344
Propuesta de Reglamento
Anexo IV – parte A – punto 5 – letra b

Texto de la Comisión	*Enmienda*
b) las medidas que contribuyan al desarrollo de tecnologías de reciclado de materiales utilizados en vehículos para los que dichas tecnologías no estén ampliamente disponibles a escala comercial ***en el momento de la presentación de la solicitud de homologación de tipo***;	b) ***en cooperación con los operadores de gestión de residuos o los institutos de investigación,*** las medidas que contribuyan al desarrollo de tecnologías de reciclado de materiales ***y componentes*** utilizados en vehículos para los que dichas tecnologías no estén ampliamente disponibles a escala comercial;

Enmienda 345
Propuesta de Reglamento
Anexo IV – parte A – punto 5 – letra c

Texto de la Comisión	*Enmienda*
c) el seguimiento de cómo se reutilizan, reciclan y valorizan en la práctica las piezas, componentes y materiales contenidos en los vehículos pertenecientes al tipo de vehículo;	***suprimida***

Enmienda 346
Propuesta de Reglamento
Anexo IV – parte A – punto 5 – letra d

Texto de la Comisión	*Enmienda*
d) las medidas para abordar los retos que plantea el uso de materiales y técnicas que dificultan el desmontaje fácil o hacen que el reciclado sea muy difícil***, por ejemplo, adhesivos o materiales reforzados con fibra***;	d) las medidas para abordar los retos que plantea el uso de materiales y técnicas que dificultan el desmontaje fácil o hacen que el reciclado sea muy difícil;

Enmienda 347
Propuesta de Reglamento
Anexo IV – parte A – punto 5 – letra e bis (nueva)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	e bis) las actividades de investigación y desarrollo realizadas para llevar a cabo las acciones mencionadas en las letras a) a e).

Enmienda 348
Propuesta de Reglamento
Anexo IV – parte A – punto 6

Texto de la Comisión	*Enmienda*
6. Una descripción de la naturaleza y la forma de las medidas mencionadas en el punto 5, por ejemplo, inversiones en investigación y desarrollo, inversiones en el desarrollo de tecnologías o infraestructuras de reciclado, y cómo ha estado cooperando con los operadores de gestión de residuos que participan en la reutilización, el reciclado y la valorización de vehículos y la retirada de sus partes.	***suprimido***

Enmienda 349
Propuesta de Reglamento
Anexo IV – parte A – punto 7 – párrafo 1

Texto de la Comisión	*Enmienda*
Una descripción de la manera en que se evaluará la eficacia de las acciones mencionadas en el punto 6.	***suprimido***

Enmienda 350
Propuesta de Reglamento
Anexo IV – parte A – punto 7 – párrafo 2

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

Enmienda 351
Propuesta de Reglamento
Anexo IV – parte B – punto 1

Texto de la Comisión	*Enmienda*
1. Los fabricantes facilitarán una actualización de la estrategia de circularidad ***al menos*** cada cinco años.	1. Los fabricantes facilitarán una actualización de la estrategia de circularidad cada cinco años.

Enmienda 352
Propuesta de Reglamento
Anexo IV – parte B – punto 2 – parte introductoria

Texto de la Comisión	*Enmienda*
2. La estrategia de circularidad actualizada incluirá lo siguiente:	2. La estrategia de circularidad actualizada incluirá ***los nuevos cambios pertinentes y, en particular,*** lo siguiente:

Enmienda 353
Propuesta de Reglamento
Anexo IV – parte B – punto 2 – letra a

Texto de la Comisión	*Enmienda*
a) una descripción de cómo se han llevado a cabo las medidas a que se refiere ***el punto 6 de*** la parte A y, en caso de que no se hayan llevado a cabo una o varias de las acciones indicadas en la estrategia, una explicación de las razones de ello;	a) una descripción de cómo se han llevado a cabo las medidas a que se refiere la parte A y, en caso de que no se hayan llevado a cabo una o varias de las acciones indicadas en la estrategia, una explicación de las razones de ello;

Enmienda 354
Propuesta de Reglamento
Anexo IV – parte B – punto 2 – letra b

Texto de la Comisión	*Enmienda*
b) una evaluación de la eficacia de las medidas a que se refiere ***el punto 6 de*** la parte A;	b) una evaluación de la eficacia de las medidas a que se refiere la parte A;

Enmienda 355
Propuesta de Reglamento
Anexo IV – parte B – punto 2 – letra c

Texto de la Comisión	*Enmienda*
c) ***una descripción de cómo se han tenido o se tendrán*** en ***cuenta las medidas a que se refiere*** el ***punto 6 de*** la ***parte A en*** el ***diseño de nuevos tipos*** de vehículos.	c) ***información sobre los cambios significativos*** en el ***diseño y*** la ***producción emprendidos por*** el ***fabricante para mejorar la circularidad*** de ***los*** vehículos.

Enmienda 356
Propuesta de Reglamento
Anexo IV – parte B – punto 3

Texto de la Comisión	*Enmienda*
3. En caso de cambios significativos en el diseño y la	***suprimido***

producción del tipo de vehículo, la estrategia de circularidad actualizada se centrará especialmente en lo siguiente:

a) cambios en el uso de piezas y componentes en vehículos nuevos que sean fáciles de desmontar para su reutilización o para un reciclado de alta calidad;

b) cambios en el uso de materiales en vehículos nuevos que sean fáciles de reciclar;

c) la adopción de características de diseño para abordar los retos que plantea el uso de materiales y técnicas que dificultan la retirada fácil o hacen que el reciclado sea muy difícil, por ejemplo, adhesivos, plásticos compuestos o materiales reforzados con fibra;

d) cambios en el uso de materiales reciclados en vehículos nuevos, piezas y componentes remanufacturados o reacondicionados en vehículos y en la compatibilidad de piezas y componentes de otros tipos de vehículos; y

e) cambios en el uso de las sustancias a que se refiere el artículo 5 en vehículos nuevos.

Enmienda 357
Propuesta de Reglamento
Anexo V – punto 1 – parte introductoria

Texto de la Comisión	*Enmienda*
1. Baterías para vehículos eléctricos incorporadas al	1. Baterías para vehículos eléctricos ***y baterías para***

vehículo:	***medios de transporte ligeros*** incorporadas al vehículo:

Enmienda 358
Propuesta de Reglamento
Anexo V – punto 1 – letra a

Texto de la Comisión	*Enmienda*
a) número;	a) número ***de equipo original***;

Enmienda 359
Propuesta de Reglamento
Anexo V – punto 1 – letra g bis (nueva)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	g bis) información sobre el estado de salud y la vida útil prevista de las baterías, tal como se define en el artículo 14 y el anexo VII del Reglamento (UE) 2023/1542.

Enmienda 360
Propuesta de Reglamento
Anexo V – punto 2 – letra a

Texto de la Comisión	*Enmienda*
a) número;	a) número ***de equipo original***;

Enmienda 361
Propuesta de Reglamento
Anexo V – punto 3 – letra b

Texto de la Comisión	*Enmienda*
b) número;	b) número ***de equipo original***;

Enmienda 362
Propuesta de Reglamento
Anexo V – punto 4 – letra a

Texto de la Comisión	*Enmienda*
a) número;	a) número ***de equipo original***;

Enmienda 363
Propuesta de Reglamento
Anexo V – punto 4 – letra c bis (nueva)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	c bis) la información, las especificaciones, las herramientas y los procesos, incluidas las actualizaciones de programas informáticos, necesarios para la remanufacturación y el reacondicionamiento.

Enmienda 364
Propuesta de Reglamento
Anexo V – punto 5 – letra c

Texto de la Comisión	*Enmienda*
c) instrucciones técnicas sobre el acceso, la retirada y la sustitución, ***incluidos*** los códigos y los programas informáticos necesarios para activar piezas de recambio y componentes para que funcionen en otro vehículo;	c) instrucciones técnicas sobre el acceso, la retirada y la sustitución, ***incluida la posibilidad de dar de baja o desvincular una pieza del NIV de un vehículo al final de su vida útil y, cuando sea necesario, volver a registrarla en el sistema de información del fabricante del vehículo para permitir su instalación en otro vehículo, así como*** los códigos y los programas informáticos necesarios para activar piezas de recambio y componentes para que funcionen en otro vehículo***, utilizando***

	herramientas de diagnóstico multimarca y el servidor final del fabricante del vehículo para el vehículo reparado, en caso necesario;

Enmienda 365
Propuesta de Reglamento
Anexo VI – punto 4

Texto de la Comisión	*Enmienda*
4. Información sobre la etiqueta de los motores de accionamiento eléctrico que contienen materiales magnéticos permanentes:	***suprimido***
a) una indicación de que dichos productos contienen uno o varios imanes permanentes;	
b) una indicación de si dichos imanes pertenecen a alguno de los tipos siguientes:	
i) hierro-neodimio-boro;	
ii) samario-cobalto;	
iii) aluminio-níquel-cobalto;	
iv) ferrita;	
c) en el caso de imanes permanentes de los tipos mencionados en el punto 3, letra b), incisos i) y ii), un soporte de datos vinculado a un identificador único de producto que permita acceder a lo siguiente:	
i) el nombre, el nombre comercial registrado o la marca registrada y la dirección postal de la persona física o jurídica responsable y, cuando se disponga de ellos, los medios de comunicación electrónicos para contactarlos;	

ii) información sobre el peso, la ubicación y el tipo de cada imán permanente incluido en el producto, así como sobre la presencia y el tipo de revestimientos, pegamentos y aditivos utilizados en los imanes;	
iii) información que permita el acceso y la retirada de todos los imanes permanentes incorporados al producto, incluida, como mínimo, la secuencia de todas las etapas, herramientas o tecnologías de retirada necesarias para el acceso y la retirada del imán permanente, sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 15, apartado 1, de la Directiva 2012/19/UE.	

Enmienda 366
Propuesta de Reglamento
Anexo VII – parte B – punto 2 – párrafo 1 – letra b

Texto de la Comisión	*Enmienda*
b) los aires acondicionados y los refrigerantes se tratarán de conformidad con lo dispuesto en el Reglamento (UE) n.º ***517/2014***;	b) los aires acondicionados y los refrigerantes se tratarán de conformidad con lo dispuesto en el Reglamento (UE) ***2024/573***;

Enmienda 367
Propuesta de Reglamento
Anexo VII – parte C – punto 1

Texto de la Comisión	*Enmienda*
1. Baterías para vehículos eléctricos;	1. Baterías para vehículos eléctricos***, tal como se definen en el artículo 3, punto 14, del presente Reglamento y baterías para medios de transporte ligeros, tal como se definen en el artículo 3,***

	punto 11, del Reglamento (UE) 2023/1542, incluidos sus sistemas de gestión de la batería, los cargadores a bordo para vehículos eléctricos y las carcasas o compartimentos, si están presentes;

Enmienda 368
Propuesta de Reglamento
Anexo VII – parte C – punto 3

Texto de la Comisión	*Enmienda*
3. baterías SLI tal como se define en el artículo 3, punto 12, del Reglamento (UE) 2023/****[*Pilas* y baterías ***y sus residuos]***;	3. baterías SLI tal como se define en el artículo 3, punto 12, del Reglamento (UE) 2023/***1542*** y ***pilas o*** baterías ***portátiles tal como se definen en el artículo 3, punto 9, del Reglamento (UE) 2023/1542***;

Enmienda 369
Propuesta de Reglamento
Anexo VII – parte C – punto 10

Texto de la Comisión	*Enmienda*
10. salpicaderos;	***suprimido***

Enmienda 370
Propuesta de Reglamento
Anexo VII – parte C – punto 11

Texto de la Comisión	*Enmienda*
11. partes directamente accesibles del sistema de infoentretenimiento***, incluidos los controladores de sonido, navegación y multimedia, entre ellos las pantallas de más de 100 centímetros cuadrados de superficie***;	11. partes directamente accesibles del sistema de infoentretenimiento;

Enmienda 371
Propuesta de Reglamento
Anexo VII – parte C – punto 13

Texto de la Comisión	*Enmienda*
13. haz de cables;	***suprimido***

Enmienda 372
Propuesta de Reglamento
Anexo VII – parte C – punto 15

Texto de la Comisión	*Enmienda*
15. contenedores de ***fluidos***;	15. contenedores de ***combustible***;

Enmienda 373
Propuesta de Reglamento
Anexo VII – parte C – punto 17

Texto de la Comisión	*Enmienda*
17. cualquier otro componente metálico de un solo material, de peso superior a 10 kg;	***suprimido***

Enmienda 374
Propuesta de Reglamento
Anexo VII – parte C – punto 18

Texto de la Comisión	*Enmienda*
18. cualquier otro componente plástico de un solo material, de peso superior a 10 kg;	***suprimido***

Enmienda 375
Propuesta de Reglamento
Anexo VII – parte C – punto 19 – letra b

Texto de la Comisión	*Enmienda*
b) tarjetas de circuitos impresos con una superficie mayor de 10 cm²;	***suprimida***

Enmienda 376
Propuesta de Reglamento
Anexo VII – parte D – punto 1 – letra b – inciso i

Texto de la Comisión	*Enmienda*
i) la parte o componente ***está completo***;	i) la parte o componente ***contendrá todas las piezas pertinentes***;

Enmienda 377
Propuesta de Reglamento
Anexo VII – parte D – punto 1 – letra b – inciso ii

Texto de la Comisión	*Enmienda*
ii) una evaluación de los daños, la funcionalidad o el rendimiento reducidos y las reparaciones necesarias para restaurar la pieza o componente a un estado en el que sea apto para ser ***utilizado***;	ii) una evaluación de los daños, la funcionalidad o el rendimiento reducidos y las reparaciones necesarias para restaurar la pieza o componente a un estado en el que sea ***potencialmente*** apto para ser ***remanufacturado o reacondicionado***;

Enmienda 378
Propuesta de Reglamento
Anexo VII – parte D – punto 1 – letra b – inciso iii

Texto de la Comisión	*Enmienda*
iii) ***no hay*** corrosión ***fuerte***.	iii) ***una inspección visual muestra que la*** corrosión ***no impide el funcionamiento de la pieza o componente***.

Enmienda 379
Propuesta de Reglamento
Anexo VII – parte D – punto 2 – letra b

Texto de la Comisión	*Enmienda*
b) referencia al número de identificación del vehículo (NIV) del vehículo del que se ha retirado el componente o pieza; y	***suprimida***

Enmienda 380
Propuesta de Reglamento
Anexo VII – parte E – punto 2

Texto de la Comisión	*Enmienda*
2. Sistemas de emisiones previo tratamiento (por ejemplo, catalizadores y filtros de partículas).	2. Sistemas de emisiones previo tratamiento (por ejemplo, catalizadores y filtros de partículas)***, si esas piezas no están cubiertas por una garantía que acredite que la pieza cumple la correspondiente inspección técnica de vehículos, tal como se establece en el artículo 4 de la Directiva 2014/45/UE***.

Enmienda 381
Propuesta de Reglamento
Anexo VII – parte F – punto 2

Texto de la Comisión	*Enmienda*
2. Las baterías para vehículos eléctricos se tratarán de conformidad con el artículo 70 del Reglamento (UE) 2023/* * * ***[Pilas y baterías y sus residuos]***.	2. Las baterías para vehículos eléctricos se tratarán de conformidad con el artículo 70 del Reglamento (UE) 2023/***1542***.

Enmienda 382
Propuesta de Reglamento
Anexo VII – parte G – punto 1

Texto de la Comisión	*Enmienda*
1. ***Una copia del contrato escrito entre la instalación de tratamiento autorizada y la instalación que realiza las operaciones*** de ***fragmentación y utiliza tecnologías de posfragmentación***, ***incluidas las especificaciones sobre la calidad de*** los ***materiales secundarios y las especificaciones técnicas seguidas en la transformación*** de ***las fracciones de tratamiento de los vehículos al final de su vida útil.***	1. ***A fin*** de ***cumplir lo dispuesto en el artículo 28***, ***apartado 3, del presente Reglamento,*** los ***vehículos al final*** de ***su vida útil podrán ser fragmentados junto con otros residuos solo si:***
	a) los residuos de aparatos eléctricos y electrónicos han sido tratados 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 en virtud del Reglamento (UE) 2023/1542, el Reglamento (UE) 2025/40, la Directiva 2012/19/UE y la

Directiva 2008/98/CE.

Enmienda 383
Propuesta de Reglamento
Anexo VII – parte G – punto 2

Texto de la Comisión	*Enmienda*
2. Un informe del análisis de la muestra sobre la calidad y la cantidad de las fracciones de tratamiento (salida) para una configuración de tratamiento representativa facilitado por un organismo independiente.	2. Un informe del ***balance de masa del*** análisis de la muestra sobre la calidad y la cantidad de las fracciones de tratamiento (salida) para una configuración de tratamiento representativa facilitado por un organismo independiente.

Enmienda 384
Propuesta de Reglamento
Anexo VIII – punto 1 – parte introductoria

Texto de la Comisión	*Enmienda*
1. Información que deberá facilitar el productor o su representante ***designado*** a efectos de la responsabilidad ampliada del productor:	1. Información que deberá facilitar el productor o su representante ***autorizado*** a efectos de la responsabilidad ampliada del productor:

Enmienda 385
Propuesta de Reglamento
Anexo IX – punto 7

Texto de la Comisión	*Enmienda*
7. Nombre y apellidos***,*** ***dirección*** y ***nacionalidad*** del titular o propietario del vehículo entregado.	7. Nombre y apellidos y ***dirección*** del titular o propietario del vehículo entregado.

Enmienda 386
Propuesta de Reglamento
Anexo X bis (nuevo)

Texto de la Comisión	*Enmienda*
	Anexo X bis
	CRITERIOS PARA LA EXCEPCIÓN DE VEHÍCULOS DE INTERÉS CULTURAL ESPECIAL
	La autoridad competente del Estado miembro en el que esté matriculado un vehículo podrá reconocer que un vehículo tiene un interés cultural especial cuando se cumplan todas las condiciones siguientes:
	a) el valor o carácter histórico o cultural único del vehículo ha sido documentado por el propietario del vehículo o por las autoridades competentes del Estado miembro de matriculación, o el vehículo es un vehículo único modificado o fabricado a medida;
	b) se sabe quién es el propietario del vehículo y es posible identificarlo;
	c) el vehículo puede identificarse de manera inequívoca mediante un número de identificación del vehículo (NIV), número de serie u otra identificación oficial asignada por el fabricante o por una autoridad competente.