

ELVD: Directiva VFU (Directiva 2000/53/CE), explicado

La Directiva VFU exige que los turismos y vehículos comerciales ligeros se diseñen para el reciclado, no contengan plomo, mercurio, cadmio ni cromo hexavalente salvo excepciones, y se entreguen gratis para su tratamiento. Debía transponerse antes del 21 de abril de 2002; el Reglamento (UE) 2026/1738, en vigor desde el 13 de agosto de 2026, la deroga a partir del 1 de septiembre de 2028.

Revisado el 5 de octubre de 2026 por Conphora compliance team · Próxima revisión: 12 de marzo de 2027 · No es asesoramiento jurídico

Datos clave

Referencia	Directiva 2000/53/CE	Tipo de acto	Directive
En vigor	21 de octubre de 2000	Aplicable desde	21 de abril de 2002
Modificado por	Decisión 2002/525/CE de la Comisión, Decisión 2005/63/CE de la Comisión, Decisión 2005/438/CE de la Comisión, Decisión 2005/673/CE del Consejo, Directiva 2008/33/CE, Decisión 2008/689/CE de la Comisión, Directiva 2008/112/CE, Decisión 2010/115/UE de la Comisión, Directiva 2011/37/UE de la Comisión, Directiva 2013/28/UE de la Comisión, Directiva (UE) 2016/774 de la Comisión, Directiva (UE) 2017/2096 de la Comisión, Directiva (UE) 2018/849, Directiva Delegada (UE) 2020/362 de la Comisión, Directiva Delegada (UE) 2020/363 de la Comisión, Directiva Delegada (UE) 2023/544 de la Comisión, Reglamento (UE) 2026/1738 (acto derogatorio)	Aplicado por	La directiva se dirige a los Estados miembros, que la transponen y designan a las autoridades competentes que autorizan o registran las instalaciones de tratamiento, gestionan el sistema de baja basado en el certificado de destrucción y controlan la prohibición de sustancias y los objetivos; la directiva figura en el anexo I del Reglamento (UE) 2019/1020, por lo que las normas de vigilancia del mercado de ese reglamento se aplican a los vehículos y componentes como productos.
CELEX	32000L0053		

Fechas clave

18 de septiembre de 2000	Adopción de la Directiva 2000/53/CE por el Parlamento Europeo y el Consejo	title
21 de octubre de 2000	Entrada en vigor el día de su publicación en el DO L 269 de 21 de octubre de 2000	Art. 12(1)
21 de octubre de 2001	Plazo para que la Comisión modifique por primera vez el anexo II; ninguna excepción podía suprimirse antes del 1 de enero de 2003	Art. 4(2)(c)
21 de abril de 2002	Plazo para que los Estados miembros transpongan la directiva; los artículos 4(1), 5(1), 7(1), 8(1), 8(3) y 9(2), y las normas de desarrollo del artículo 5(4), pueden aplicarse mediante acuerdos exigibles con los sectores económicos	Art. 10(1) and Art. 10(3)
1 de julio de 2002	La recogida gratuita se aplica a los vehículos puestos en el mercado desde esta fecha: la entrega a una instalación de tratamiento autorizada debe ser sin coste para el último poseedor, y los productores asumen la totalidad o una parte significativa del coste	Art. 5(4) and Art. 12(2)
1 de enero de 2003	Se aplica la Decisión 2002/525/CE de la Comisión: primera revisión del anexo II, con los valores máximos de concentración del 0,1 % y el 0,01 % por material homogéneo	Art. 1 and Art. 3
1 de julio de 2003	Prohibición de metales pesados: los materiales y componentes de vehículos puestos en el mercado después de esta fecha no pueden contener plomo, mercurio, cadmio ni cromo hexavalente salvo en los casos recogidos en el anexo II	Art. 4(2)(a)
1 de enero de 2006	Primeros objetivos: reutilización y valorización de al menos el 85 % y reutilización y reciclado de al menos el 80 % en peso medio por vehículo y año; los Estados miembros podían fijar el 75 % y el 70 % para los vehículos fabricados antes del 1 de enero de 1980	Art. 7(2)(a)
1 de enero de 2007	La recogida gratuita se extiende a los vehículos puestos en el mercado antes del 1 de julio de 2002	Art. 12(2)
1 de enero de 2015	Objetivos vigentes: reutilización y valorización de al menos el 95 % y	Art. 7(2)(b)

	reutilización y reciclado de al menos el 85 % en peso medio por vehículo y año	
4 de julio de 2018	Entra en vigor la Directiva (UE) 2018/849: la Comisión puede modificar los anexos I y II y fijar el certificado de destrucción y las normas de codificación mediante acto delegado, la notificación anual de datos sobre los objetivos sustituye a los informes trienales de aplicación, y la Comisión debía revisar la directiva antes del 31 de diciembre de 2020	Art. 1 and Art. 5
5 de julio de 2020	Plazo para que los Estados miembros transpongan la Directiva (UE) 2018/849	Art. 4(1)
31 de diciembre de 2020	Plazo para que la Comisión revise la directiva e informe al Parlamento Europeo y al Consejo, con una propuesta legislativa si procede; la propuesta COM(2023) 451 llegó el 13 de julio de 2023	Art. 10a
30 de marzo de 2023	Entra en vigor la Directiva Delegada (UE) 2023/544 de la Comisión: el anexo II vigente, con 16 entradas numeradas en 42 líneas; transposición antes del 1 de junio de 2023	Art. 2 and Art. 3
1 de enero de 2024	Las excepciones 5(b)(ii) (plomo en baterías fuera de la 5(a) y la 5(b)(i)), 8(f)(ii) (sistemas de conectores de contacto conformes fuera de la zona de acoplamiento) y 8(k) (soldadura de aplicaciones de calefacción en el acristalamiento laminado) cubren solo los vehículos homologados antes de esta fecha y sus piezas de recambio	Annex II, entries 5(b)(ii), 8(f)(ii) and 8(k)
1 de enero de 2026	La excepción 14(b) (cromo hexavalente en el circuito de refrigeración de frigoríficos de absorción con calentador eléctrico de 75 W o más) cubre solo los vehículos homologados antes de esta fecha y sus piezas de recambio	Annex II, entry 14
13 de agosto de 2026	Entra en vigor el Reglamento (UE) 2026/1738 sobre requisitos de circularidad para el diseño de los vehículos y la gestión de los vehículos al final de su vida útil; las entradas 5(a), 5(b)(i), 5(b)(ii) y 16 del anexo II (plomo y cadmio en baterías) dejan de aplicarse y las normas sobre sustancias en baterías	Art. 53, Art. 57(1)(a) and Art. 59

pasan al anexo I del Reglamento (UE)
2023/1542

14 de septiembre de 2026	Son aplicables las habilitaciones para actos delegados y de ejecución del Reglamento (UE) 2026/1738, incluidas las relativas a sustancias preocupantes, contenido reciclado, certificado de destrucción y notificación	Art. 59(2)
1 de enero de 2028	La excepción 2(c)(i) (plomo hasta el 0,4 % en aleaciones de aluminio para mecanizado) cubre solo los vehículos homologados antes de esta fecha y sus piezas de recambio	Annex II, entry 2(c)(i)
1 de septiembre de 2028	Se deroga la Directiva 2000/53/CE y es aplicable el Reglamento (UE) 2026/1738, sin perjuicio de la aplicación continuada de la prohibición de sustancias y de las disposiciones sobre tratamiento, información, objetivos y notificación enumeradas en el artículo 57(1)	Art. 57(1) and Art. 59(2)
31 de agosto de 2029	Fin de la aplicación continuada del artículo 5(4), párrafo segundo (coste del productor), del artículo 6(3), párrafo segundo, del artículo 7(1) y del artículo 8(3) y (4) (información de desmontaje), del artículo 6(3), párrafo primero, y del anexo I (tratamiento), y del artículo 9(1a), párrafos primero y tercero, del artículo 9(1b) y del artículo 9(1d) (notificación); el párrafo segundo del artículo 9(1a) se mantiene hasta el 31 de agosto de 2031. Desde el 1 de septiembre de 2029 la responsabilidad ampliada del productor, el tratamiento y las sanciones del Reglamento (UE) 2026/1738 toman el relevo.	Art. 16(1), Art. 49 og Art. 57(1)(b), (c), (e) og (f)
31 de diciembre de 2030	Fin de la aplicación continuada de los objetivos del artículo 7(2)(b); desde el 1 de enero de 2030 se aplican los objetivos del 95 % y el 85 %, excluidas las baterías, en virtud del Reglamento (UE) 2026/1738	Art. 33(1) and Art. 57(1)(d)
31 de agosto de 2032	Fin de la aplicación continuada del artículo 4(2) y del anexo II; desde el 1 de septiembre de 2032 los tipos de vehículos homologados con arreglo al Reglamento (UE) 2018/858 y sus piezas nuevas no pueden contener plomo, mercurio, cadmio ni cromo hexavalente	Art. 5(4), Art. 5(5), Art. 57(1)(a) and Art. 57(2)

salvo con arreglo al anexo IV del
Reglamento (UE) 2026/1738, y se deroga
la Directiva 2005/64/CE

Productor (fabricante de vehículos o importador profesional)

- Garantizar que los materiales y componentes de los vehículos que ponga en el mercado después del 1 de julio de 2003 no contengan plomo, mercurio, cadmio ni cromo hexavalente salvo en los casos del anexo II y en sus condiciones, dentro de la tolerancia del 0,1 % de plomo, mercurio y cromo hexavalente y del 0,01 % de cadmio en peso por material homogéneo. Art. 4(2)(a) and Annex II
- Llevar el control de las fechas de vencimiento y revisión de las excepciones del anexo II en las que se apoye, en particular la 2(c)(i) aleaciones de aluminio para mecanizado (vehículos homologados antes del 1 de enero de 2028), la 8(f)(ii), la 8(k) y la 5(b)(ii) (antes del 1 de enero de 2024) y la 14(b) (antes del 1 de enero de 2026), y tener en cuenta que las entradas 5(a), 5(b)(i), 5(b)(ii) y 16 dejaron de aplicarse el 13 de agosto de 2026 en favor del Reglamento de Baterías. Annex II; Art. 57(1)(a)
- Esperar medidas nacionales que le animen, junto con los fabricantes de materiales y equipos, a limitar las sustancias peligrosas desde la concepción del vehículo, a diseñar y fabricar los vehículos nuevos para que puedan desmontarse, reutilizarse y valorizarse, y a incorporar una cantidad creciente de material reciclado: el artículo 4(1) obliga a los Estados miembros a fomentar estas medidas, sin vincular directamente a los productores, y las obligaciones correspondientes pasan a ser directamente vinculantes con arreglo a los artículos 4 a 7 del Reglamento (UE) 2026/1738. Art. 4(1)
- Asumir la totalidad o una parte significativa de los costes de la recogida gratuita, o recoger usted mismo los vehículos al final de su vida útil, de modo que la entrega a una instalación de tratamiento autorizada no cueste nada al último poseedor o propietario aunque el vehículo carezca de valor de mercado o tenga un valor negativo; en Dinamarca un productor ajeno a un sistema colectivo que ponga en el mercado más de 20 vehículos al año debe permitir a los propietarios entregar el vehículo en cualquier concesionario que venda sus vehículos o en un punto de almacenamiento u operador de tratamiento registrado a menos de 50 km, y solo puede cobrar por la falta del motor, la caja de cambios o el catalizador, con el límite tanto del valor material de los componentes que falten en el momento de la entrega como de 300 kr. por falta de motor, 100 kr. por falta de caja de cambios y 100 kr. por falta de catalizador. Art. 5(4); § 29 and § 30
- Utilizar las normas de codificación de componentes y materiales, en colaboración con los fabricantes de materiales y equipos, para que los componentes y materiales aptos para la reutilización y la valorización puedan identificarse, y etiquetar o hacer identificables los componentes del anexo II marcados para su extracción antes del tratamiento posterior. Art. 4(2)(b)(iv), Art. 8(1) and Annex II
- Utilizar las normas de codificación de componentes y materiales, en colaboración con los fabricantes de materiales y equipos, para que los componentes y materiales aptos para la reutilización y la valorización puedan identificarse. Art. 8(1)
- Etiquetar o hacer identificables los componentes del anexo II marcados para su extracción antes del tratamiento posterior. Art. 4(2)(b)(iv) and Annex II
- Facilitar la información de desmontaje de cada tipo de vehículo nuevo en los seis meses siguientes a su puesta en el mercado, identificando los componentes y materiales y la ubicación de todas las sustancias peligrosas en la medida en que las instalaciones de tratamiento la necesiten, en manuales o en soporte electrónico. Art. 2(13) and Art. 8(3)
- Publicar información sobre el diseño valorizable y reciclable de sus vehículos, su tratamiento respetuoso con el medio ambiente, el desarrollo de la reutilización y el reciclado y los avances logrados, ponerla a disposición de los posibles compradores e incluirla en el material promocional de los vehículos nuevos. Art. 9(2)
- Inscribirse en el registro nacional de productores cuando la normativa nacional lo exija; en Dinamarca el registro lo lleva Dansk Producentansvar, la inscripción debe completarse como muy tarde 14 días antes

de poner por primera vez en el mercado vehículos nuevos o usados, el cese debe notificarse en un plazo de cuatro semanas, y poner vehículos en el mercado sin inscripción es una infracción punible. Prepárese para la responsabilidad ampliada del productor con arreglo al Reglamento (UE) 2026/1738 desde el 1 de septiembre de 2029. § 47, § 48, § 51, § 52 og § 64, stk. 1, nr. 28; Art. 16(1)

Fabricante de materiales, equipos y componentes

- No poner en el mercado materiales ni componentes para vehículos que contengan plomo, mercurio, cadmio o cromo hexavalente por encima del 0,1 % (0,01 % para el cadmio) en peso en ningún material homogéneo, salvo que una entrada del anexo II cubra la aplicación y el vehículo esté dentro de su ámbito y fecha de vencimiento. Art. 4(2)(a) and Annex II
- Colaborar con los fabricantes de vehículos para limitar las sustancias peligrosas desde la fase de diseño, facilitar el desmontaje, la reutilización y la valorización, e incrementar el material reciclado en los vehículos y otros productos. Art. 4(1)(a) to (c)
- Aplicar las normas de codificación de componentes y materiales en colaboración con los productores, de modo que los componentes y materiales reutilizables y valorizables puedan identificarse en el tratamiento. Art. 8(1)
- Poner a disposición de las instalaciones de tratamiento autorizadas que lo soliciten información adecuada sobre el desmontaje, el almacenamiento y el ensayo de los componentes reutilizables, sin perjuicio de la confidencialidad comercial e industrial. Art. 8(4)
- Etiquetar o hacer identificables de otro modo los componentes recogidos en las entradas del anexo II marcados para su extracción, como baterías, amortiguadores de vibraciones, soldaduras cuando se supere el umbral de 60 g por vehículo, materiales termoeléctricos, frigoríficos de absorción y lámparas de mercurio, para que las instalaciones de tratamiento puedan retirarlos antes de la fragmentación. Art. 4(2)(b)(iv), Art. 6(3)(a) and Annex II, third column and notes 5 and 6
- Facilitar los datos de materiales que el fabricante del vehículo necesite para la homologación con arreglo a la Directiva 2005/64/CE. La Directiva 2005/64/CE añade un control en la homologación: los nuevos tipos M1 y N1 deben ser reutilizables o reciclables en al menos un 85 % y reutilizables o valorizables en al menos un 95 % en masa, con arreglo al punto 1 de su anexo I, y la autoridad de homologación comprueba en la evaluación preliminar del fabricante que los materiales cumplen el artículo 4(2)(a) de esta directiva; no se aplica a los vehículos de usos especiales, a los vehículos N1 fabricados en varias fases cuyo vehículo base cumpla la norma, ni a los vehículos fabricados en series pequeñas. Art. 1, Art. 3, Art. 5(1), Art. 5(2), Art. 6(2) and Annex I, point 1

Importador de vehículos o componentes

- Como importador profesional de vehículos en un Estado miembro usted es el productor con arreglo al artículo 2(3) y asume las obligaciones del productor: la prohibición de sustancias, el coste de la recogida gratuita, la codificación, la información de desmontaje y la información a los compradores.

Art. 2(3), Art. 4(2)(a), Art. 5(4), Art. 8 and Art. 9(2)

- Comprobar antes de la importación que los materiales y componentes de los vehículos puestos en el mercado después del 1 de julio de 2003 cumplen el anexo II, incluida la norma sobre piezas de recambio y la tolerancia del 0,1 % y el 0,01 % por material homogéneo. Art. 4(2)(a) and Annex II
- Facilitar la información de desmontaje de cada tipo de vehículo nuevo en los seis meses siguientes a su puesta en el mercado, o asegurarse de que la información del fabricante esté disponible para las instalaciones de tratamiento autorizadas del Estado miembro de importación. Art. 2(13) and Art. 8(3)
- Inscribirse en el registro nacional de productores y unirse a un sistema colectivo o garantizar usted mismo que los propietarios puedan entregar gratuitamente los vehículos al final de su vida útil; en Dinamarca los importadores de turismos y vehículos comerciales ligeros nuevos y usados se inscriben en Dansk Producentansvar como muy tarde 14 días antes de poner por primera vez vehículos en el mercado, pagan una tasa de inscripción única de 1 000 kr. (500 kr. si ya figuran en el registro de la normativa de pilas o de RAEE) y una tasa anual de al menos 250 kr., y un productor ajeno a un sistema colectivo que ponga en el mercado más de 20 vehículos al año debe ofrecer un punto de recogida a menos de 50 km. § 29, § 47, § 48, § 52, § 56 og § 57
- Inscribirse en el registro nacional de productores; en Dinamarca los importadores de turismos y vehículos comerciales ligeros se inscriben en Dansk Producentansvar al menos 14 días antes de poner por primera vez vehículos en el mercado y pagan una tasa única de 1 000 kr. (500 kr. si ya están inscritos con arreglo a la normativa de pilas o de RAEE) y una tasa anual de al menos 250 kr.
§ 47, § 48, § 52, § 56 og § 57
- Unirse a un sistema colectivo o garantizar usted mismo que los propietarios puedan entregar gratuitamente los vehículos al final de su vida útil; en Dinamarca un productor ajeno a un sistema colectivo que ponga en el mercado más de 20 vehículos al año debe ofrecer un punto de recogida a menos de 50 km. § 29
- Poner a disposición de los posibles compradores la información del artículo 9(2) sobre valorización, tratamiento y avances, e incluirla en el material promocional utilizado para comercializar los vehículos nuevos. Art. 9(2)

Distribuidor (concesionario o taller)

- Participar, como operador económico, en los sistemas establecidos para la recogida de todos los vehículos al final de su vida útil y, en la medida técnicamente viable, de las piezas usadas retiradas al reparar turismos. Art. 2(10) and Art. 5(1)
- Entregar los vehículos al final de su vida útil que reciba a una instalación de tratamiento autorizada; en Dinamarca los concesionarios y talleres deben trasladarlos al operador de tratamiento registrado con el que tengan un acuerdo, y no hacerlo es una infracción punible. Art. 5(2); § 11 and § 64, stk. 1, nr. 7
- Expedir el certificado de destrucción en nombre de una instalación de tratamiento autorizada solo cuando su Estado miembro lo permita, usted esté registrado ante las autoridades públicas y garantice el traslado del vehículo a esa instalación; expedirlo no da derecho a reembolso salvo que el Estado miembro lo haya previsto. Art. 5(3)
- Cuando venda vehículos fabricados o importados por un productor, espere ser un punto de recogida: en Dinamarca un productor ajeno a un sistema colectivo debe permitir a los propietarios entregar los vehículos al final de su vida útil en cualquier establecimiento que venda sus vehículos. § 29, stk. 1, nr. 1

Instalación de tratamiento autorizada, recolector, fragmentadora, reciclador o asegurador

- Obtener autorización de las autoridades competentes, o registrarse ante ellas, antes de realizar cualquier operación de tratamiento; la excepción de registro solo está disponible para las operaciones de valorización sobre residuos ya descontaminados, tras una inspección anual de los tipos y cantidades de residuos, los requisitos técnicos y las medidas de seguridad. Art. 6(2) and Art. 6(4)
- Almacenar, aunque sea temporalmente, y tratar los vehículos al final de su vida útil de conformidad con la jerarquía de residuos y el artículo 4 de la Directiva 2008/98/CE y con los requisitos técnicos mínimos del anexo I: superficies impermeables con recogida de vertidos, tratamiento de agua, almacenamiento separado de fluidos, baterías, filtros, condensadores con PCB y neumáticos.

Art. 6(1) and Annex I, points 1, 2 and 5

- Extraer los vehículos al final de su vida útil antes del tratamiento posterior, retirar y separar los materiales y componentes peligrosos para que los residuos de fragmentación no se contaminen, y llevar a cabo la descontaminación lo antes posible: retirada de baterías y depósitos de GLP, neutralización de airbags y otros componentes explosivos, vaciado de todos los fluidos y retirada de los componentes que contengan mercurio. Art. 6(3) and Annex I, point 3
- Retirar los catalizadores y el vidrio antes de la fragmentación, y retirar los componentes metálicos que contengan cobre, aluminio o magnesio, los neumáticos y los componentes de plástico grandes, como parachoques, salpicaderos y depósitos de fluidos, salvo que el proceso de fragmentación separe esos materiales de forma que puedan reciclarse eficazmente como materiales; almacenar los componentes de forma que no se dañen las piezas y los fluidos reutilizables. Art. 6(3)(c) and Annex I, points 4 and 5
- Expedir el certificado de destrucción al poseedor o propietario cuando se le traslade el vehículo al final de su vida útil; es la condición para la baja y debe reconocerse en todos los Estados miembros. En Dinamarca se expide a través del sistema digital de Dansk Producentansvar y se envía por Digital Post.

Art. 5(3) and Art. 5(5); § 10

- Alcanzar los objetivos de al menos el 95 % de reutilización y valorización y el 85 % de reutilización y reciclado en peso medio por vehículo y año, y conservar los registros que el Estado miembro necesite para notificar los datos electrónicamente en los 18 meses siguientes al final de cada año, junto con un informe de control de calidad. Art. 7(2)(b), Art. 9(1a) and Art. 9(1b)
- Alcanzar los objetivos de al menos el 95 % de reutilización y valorización y el 85 % de reutilización y reciclado en peso medio por vehículo y año. Art. 7(2)(b)
- Conservar los registros que el Estado miembro necesite para notificar electrónicamente los datos de reutilización, reciclado y valorización en los 18 meses siguientes al final de cada año, junto con un informe de control de calidad. Art. 9(1a) and Art. 9(1b)
- Valorar un sistema de gestión medioambiental certificado, que los Estados miembros deben fomentar; en Dinamarca quien trate vehículos profesionalmente debe operar un sistema de gestión medioambiental conforme a la norma ISO 14001 o estar registrado con arreglo a EMAS, el sistema debe cubrir todas las actividades reguladas por la norma y estar certificado por un organismo acreditado por DANAK o un signatario equivalente de la EA, y el organismo de certificación debe notificar a Miljøstyrelsen y a la autoridad de supervisión en un plazo de ocho días si se retira el certificado.

Art. 6(5); § 7, stk. 1–4, og § 64, stk. 1, nr. 4

Sanciones

La Directiva 2000/53/CE no contiene ningún artículo sancionador: se dirige a los Estados miembros, que debían transponerla antes del 21 de abril de 2002 y aplicarla mediante sus propios sistemas de autorización, registro y baja y sus propias sanciones nacionales; la Directiva (UE) 2018/849 añadió disposiciones sobre notificación y actos delegados, pero ninguna sanción. La directiva figura en el anexo I del Reglamento (UE) 2019/1020, por lo que las competencias de vigilancia del mercado de ese reglamento se aplican a los vehículos y componentes como productos, y, como punto 10 de su anexo II —la lista de la legislación de armonización de la Unión sin disposiciones sancionadoras—, obliga a los Estados miembros, en virtud del artículo 41(1) de ese reglamento, a establecer sanciones efectivas, proporcionadas y disuasorias para las infracciones de la directiva que impongan obligaciones a los operadores económicos. El artículo 54 del Reglamento (UE) 2026/1738 suprime los puntos 10 y 11 de ese anexo II, es decir, tanto esta directiva como la Directiva 2005/64/CE. El Reglamento (UE) 2026/1738 cambia esto: antes del 1 de septiembre de 2029 los Estados miembros deben establecer sanciones efectivas, proporcionadas y disuasorias para las infracciones de sus disposiciones sobre instalaciones de tratamiento autorizadas, responsabilidad ampliada del productor, recogida, entrega, certificado de destrucción, tratamiento, objetivos, prohibición de vertido, traslado y exportación de vehículos. En Dinamarca el bilsprotbekendtgørelsen (BEK nr. 1654 af 29. december 2022, en vigor desde el 5 de enero de 2023, modificado por BEK nr. 1492 af 1. december 2025) sanciona con multa, entre otras cosas, la falta de entrega o recepción correcta de vehículos al final de su vida útil, operar sin registro o certificación, no expedir el certificado de destrucción, incumplir las normas de descontaminación y almacenamiento, no alcanzar los requisitos de reutilización y valorización, cobrar a los propietarios más de lo permitido y poner vehículos en el mercado sin inscripción en Dansk Producentansvar; la sanción se eleva a pena de prisión de hasta dos años cuando la infracción fue intencionada o gravemente negligente y perjudicó al medio ambiente o generó beneficio económico, y las empresas pueden incurrir en responsabilidad penal.

Art. 10 and Art. 13; Annex I, point 13 and Annex II, point 10; Art. 49 and Art. 54; § 62, § 64, stk. 1 og stk. 2, § 65 og § 66, som ændre

Lista de comprobación

- 1. Confirmar que cada vehículo es de categoría M1 o N1 (o un vehículo de motor de tres ruedas, al que solo se aplican los artículos 5(1), 5(2) y 6) y si es un vehículo de usos especiales o de series pequeñas con un conjunto más reducido de obligaciones (artículos 2(1) y 3).
- 2. Decidir su papel: un fabricante de vehículos o importador profesional es el productor, los proveedores de componentes y materiales son fabricantes con arreglo a los artículos 4 y 8, y los operadores de tratamiento necesitan autorización o registro (artículos 2(3), 2(10) y 6(2)).
- 3. Descomponer el vehículo o componente en materiales homogéneos y comprobar que el plomo, el mercurio, el cadmio y el cromo hexavalente se mantienen por debajo del 0,1 % (0,01 % para el cadmio) o están cubiertos por una entrada vigente del anexo II con su ámbito, su límite de homologación y su requisito de etiquetado (artículo 4(2)(a) y anexo II).
- 4. Anotar en la agenda los vencimientos del anexo II de los que dependa: 8(f)(ii), 8(k) y 5(b)(ii) en vehículos homologados antes del 1 de enero de 2024; 14(b) antes del 1 de enero de 2026; 2(c)(i) antes del 1 de enero de 2028; las entradas de baterías 5(a), 5(b)(i), 5(b)(ii) y 16 dejaron de aplicarse el 13 de agosto de 2026 y ahora se rigen por el anexo I del Reglamento (UE) 2023/1542.
- 5. Utilizar las normas de codificación de componentes y materiales y etiquetar los componentes del anexo II marcados para su extracción (artículos 4(2)(b)(iv) y 8(1)).
- 6. Facilitar la información de desmontaje de cada tipo de vehículo nuevo en los seis meses siguientes a su puesta en el mercado y responder a las solicitudes de las instalaciones de tratamiento sobre información de desmontaje, almacenamiento y ensayo de componentes (artículo 8(3) y (4)).
- 7. Financiar u organizar la recogida gratuita para que el último poseedor no pague nada, inscribirse en el registro nacional de productores (Dansk Producentansvar en Dinamarca) y, si vende más de 20 vehículos al año en Dinamarca fuera de un sistema colectivo, ofrecer puntos de recogida a menos de 50 km (artículo 5(4); BEK 1654/2022, §§ 29 y 47 a 52).
- 8. Asegurarse de que los vehículos al final de su vida útil vayan a instalaciones de tratamiento autorizadas que expidan el certificado de destrucción, descontaminen con arreglo al anexo I y alcancen los objetivos del 95 % y el 85 % (artículos 5(2), 5(3), 6 y 7(2)).
- 9. Publicar la información sobre valorización, tratamiento y avances para los compradores e incluirla en el material promocional (artículo 9(2)).
- 10. Planificar la transición al Reglamento (UE) 2026/1738: aplicación general el 1 de septiembre de 2028, responsabilidad ampliada del productor, obligaciones de tratamiento y sanciones desde el 1 de septiembre de 2029, nuevos objetivos desde el 1 de enero de 2030, prohibición de sustancias con el anexo IV para los tipos homologados desde el 1 de septiembre de 2032 (artículos 5(4), 16, 33, 49, 57 y 59).

Fuentes

1. Directiva 2000/53/CE sobre vehículos al final de su vida útil, texto consolidado de 30 de marzo de 2023 (EUR-Lex) — <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/?uri=CELEX:02000L0053-20230330>
2. Directiva 2000/53/CE publicada en el DO L 269 de 21 de octubre de 2000 (EUR-Lex) — <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/?uri=CELEX:32000L0053>
3. Información del documento, fechas y relaciones de CELEX 32000L0053 (EUR-Lex) — <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/ALL/?uri=CELEX:32000L0053>
4. Decisión 2002/525/CE de la Comisión por la que se modifica el anexo II (EUR-Lex) — <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/?uri=CELEX:32002D0525>
5. Decisión 2005/63/CE de la Comisión por la que se modifica el anexo II (EUR-Lex) — <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/?uri=CELEX:32005D0063>
6. Decisión 2005/438/CE de la Comisión por la que se modifica el anexo II (EUR-Lex) — <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/?uri=CELEX:32005D0438>
7. Decisión 2005/673/CE del Consejo por la que se modifica el anexo II (EUR-Lex) — <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/?uri=CELEX:32005D0673>
8. Directiva 2008/33/CE sobre las competencias de ejecución atribuidas a la Comisión (EUR-Lex) — <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/?uri=CELEX:32008L0033>
9. Decisión 2008/689/CE de la Comisión por la que se modifica el anexo II (EUR-Lex) — <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/?uri=CELEX:32008D0689>
10. Directiva 2008/112/CE que adapta la definición de sustancia peligrosa al Reglamento CLP (EUR-Lex) — <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/?uri=CELEX:32008L0112>
11. Decisión 2010/115/UE de la Comisión por la que se modifica el anexo II (EUR-Lex) — <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/?uri=CELEX:32010D0115>
12. Directiva 2011/37/UE de la Comisión por la que se modifica el anexo II (EUR-Lex) — <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/?uri=CELEX:32011L0037>
13. Directiva 2013/28/UE de la Comisión por la que se modifica el anexo II (EUR-Lex) — <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/?uri=CELEX:32013L0028>
14. Directiva (UE) 2016/774 de la Comisión por la que se modifica el anexo II (EUR-Lex) — <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/?uri=CELEX:32016L0774>
15. Directiva (UE) 2017/2096 de la Comisión por la que se modifica el anexo II (EUR-Lex) — <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/?uri=CELEX:32017L2096>
16. Directiva (UE) 2018/849 por la que se modifican las Directivas 2000/53/CE, 2006/66/CE y 2012/19/UE (EUR-Lex) — <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/?uri=CELEX:32018L0849>
17. Directiva Delegada (UE) 2020/362 de la Comisión sobre el cromo hexavalente en los frigoríficos de absorción (EUR-Lex) — <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/?uri=CELEX:32020L0362>
18. Directiva Delegada (UE) 2020/363 de la Comisión sobre el plomo en soldaduras y conectores (EUR-Lex) — <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/?uri=CELEX:32020L0363>
19. Directiva Delegada (UE) 2023/544 de la Comisión sobre el plomo en aleaciones de aluminio, aleaciones de cobre y baterías (EUR-Lex) — <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/?uri=CELEX:32023L0544>
20. Reglamento (UE) 2026/1738 sobre requisitos de circularidad para el diseño de los vehículos y la gestión de los vehículos al final de su vida útil (EUR-Lex) — <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/?uri=CELEX:32026R1738>

- !1. Procedimiento 2023/0284(COD) para el Reglamento (UE) 2026/1738 (EUR-Lex) — https://eur-lex.europa.eu/procedure/EN/2023_284
- !2. Directiva 2005/64/CE sobre la homologación de vehículos de motor en lo que respecta a su reutilización, reciclabilidad y valorización (EUR-Lex) — <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/?uri=CELEX:32005L0064>
- !3. Reglamento (UE) 2019/1020 sobre vigilancia del mercado y conformidad de los productos (EUR-Lex) — <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/?uri=CELEX:32019R1020>
- !4. Vehículos al final de su vida útil (Comisión Europea, DG Medio Ambiente) — https://environment.ec.europa.eu/topics/waste-and-recycling/end-life-vehicles_en
- !5. Reglamento de vehículos al final de su vida útil (Comisión Europea, DG Medio Ambiente) — https://environment.ec.europa.eu/topics/waste-and-recycling/end-life-vehicles/end-life-vehicles-regulation_en
- !6. Biler og producentansvar (Miljøstyrelsen) — <https://mst.dk/erhverv/groen-produktion-og-affald/producentansvar/biler-og-producentansvar>
- !7. Bilaffald (Miljøstyrelsen) — <https://mst.dk/erhverv/groen-produktion-og-affald/affald/affald-og-genanvendelse/affaldshaandtering/affaldsfraktioner/bilaffald>
- !8. Bilskrotbekendtgørelsen, BEK nr. 1654 af 29. december 2022, modificado por BEK nr. 1492 af 1. december 2025 (Retsinformation) — <https://www.retsinformation.dk/eli/lta/2022/1654>
- !9. Bekendtgørelse om ændring af bilskrotbekendtgørelsen, BEK nr. 1492 af 1. december 2025 (Retsinformation) — <https://www.retsinformation.dk/eli/lta/2025/1492>

Generado a partir de <https://www.conphora.com/es/reglamentos-ue/elvd/> el 13 de octubre de 2026

Redactado a partir del texto oficial en EUR-Lex y de las orientaciones de la Comisión, con una fuente para cada dato. No constituye asesoramiento jurídico.