TEXTO OFICIAL DEL BOE

Real Decreto 265/2021, de 13 de abril, sobre los vehículos al final de su vida útil y por el que se modifica el Reglamento General de Vehículos, aprobado por el Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre.

BOE-A-2021-5868
Última actualización en el BOE: 2025-12-20
Recopilado por Coposita el 2026-11-11

Cómo usar este PDF

- El índice dice en qué página empieza cada título y capítulo; pulsa una línea para ir allí. El panel lateral de tu lector tiene los mismos marcadores.
- Arriba, en cada página, ves en qué título y capítulo estás.
- Cada artículo va en su bloque, con la numeración destacada.
- El texto es el del BOE, sin alterar. Comprueba siempre la versión vigente en el BOE.

La citan: 1 programa de oposición de Coposita

Versión oficial: https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-2021-5868

Índice

CAPÍTULO I 6

Disposiciones generales 6

CAPÍTULO II · Obligaciones relativas a la prevención de residuos y a la puesta en el mercado de vehículos 8

CAPÍTULO III · Gestión de residuos de vehículos al final de su vida útil 9

CAPÍTULO IV · Objetivos en el tratamiento de automóviles al final de su vida útil 11

CAPÍTULO V · Responsabilidad ampliada del productor de automóviles 12

CAPÍTULO VI · Obligaciones de información 12

CAPÍTULO VII · Régimen sancionador 14

Disposición adicional primera. Aplicación de otra normativa. 14

Disposición transitoria primera. Adaptación de los CAT a las previsiones de este real decreto. 15

Disposición transitoria segunda. Adaptación de las Administraciones públicas competentes. 15

Disposición derogatoria única. Derogación normativa. 16

Disposición final primera. Modificación del Reglamento General de Vehículos, aprobado por el Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre. 16

Disposición final segunda. Títulos competenciales. 17

Disposición final tercera. Incorporación de derecho de la Unión Europea. 17

Disposición final cuarta. Habilitación de desarrollo. 18

Disposición final quinta. Entrada en vigor. 18

I

En el año 2000, ante el creciente problema que suponía gestionar los residuos generados por el desguace de los vehículos, la Unión Europea adoptó la Directiva 2000/53/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de septiembre de 2000, relativa a los vehículos al final de su vida útil, cuyo objetivo fundamental era disminuir la cantidad y peligrosidad de los residuos procedentes de los vehículos, así como la adecuada gestión de los residuos que en todo caso se generaran. Con esta finalidad, la directiva instaba a los fabricantes o importadores de vehículos de la Unión Europea a reducir el uso de sustancias peligrosas en sus vehículos nuevos, a diseñar y construir vehículos que facilitaran la reutilización y el reciclado, y a fomentar el uso de materiales reciclados. Así mismo y con algunas excepciones, se prohibía el uso de mercurio, cromo hexavalente, cadmio y plomo en los componentes de los vehículos comercializados con posterioridad al 1 de julio de 2003.

La Directiva 2000/53/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de septiembre de 2000, fue incorporada al ordenamiento jurídico español mediante el Real Decreto 1383/2002, de 20 de diciembre, sobre gestión de vehículos al final de su vida útil, que estableció una serie de medidas preventivas desde la fase de concepción del vehículo, tendentes a disminuir y limitar la utilización de sustancias peligrosas en su fabricación, así como a facilitar la reutilización, el reciclado y la valorización de sus distintos elementos, para reducir la afección ambiental producida por los vehículos.

Constituyeron determinaciones prioritarias del real decreto garantizar la entrega por el usuario del vehículo al final de su vida útil; la recogida de los vehículos para su descontaminación en centros de tratamiento específicamente autorizados; la correcta gestión ambiental de los elementos y componentes extraídos del vehículo; el cumplimiento de los objetivos de reutilización, reciclado y valorización establecidos por la directiva; así como la aplicación del principio de responsabilidad ampliada de los productores, por el que estos debían hacerse cargo de los vehículos al final de su vida útil que les fueran entregados, garantizando la suficiencia de las instalaciones de recogida.

Particular relevancia adquiría la acreditación del fin de la vida útil del vehículo mediante el certificado de destrucción emitido por el centro de tratamiento, cuyos requisitos mínimos, establecidos por la Comisión Europea, quedaron incorporados en el real decreto.

Se regulaban también las operaciones de descontaminación y otras operaciones de tratamiento, fijándose las condiciones de almacenamiento y estableciéndose los requisitos técnicos que debían de reunir las instalaciones de recogida, almacenamiento y tratamiento.

Finalmente, la posibilidad que ofrecía la directiva de dar cumplimiento a determinadas obligaciones mediante la suscripción de acuerdos voluntarios, quedó recogida igualmente en el real decreto, vinculada a la consecución de los objetivos de reutilización, reciclado y valorización.

Posteriormente, la aprobación de la Ley 22/2011, de 28 de julio, de residuos y suelos contaminados, introdujo importantes modificaciones en el régimen aplicable a la producción y gestión de residuos y concretamente, en lo que se refiere a la jerarquía de residuos, a la responsabilidad ampliada del productor y a las obligaciones de información de los agentes que intervienen en la producción y gestión de residuos.

Por ello, se aprobó el Real Decreto 20/2017, de 20 de enero, sobre los vehículos al final de su vida útil, con el fin de adaptar la regulación de este flujo de residuos a la Ley 22/2011, de 28 de julio, sobre todo en lo referente a la preparación para la reutilización como el tratamiento, así como a la regulación de los sistemas de responsabilidad ampliada del productor. Aunque el citado real decreto mantuvo, en esencia, la regulación preexistente sobre los vehículos al final de su vida útil, se incluyeron algunas novedades como una regulación más detallada de las operaciones que deben realizar los centros autorizados para el tratamiento de los vehículos al final de su vida útil (CAT) o medidas para evitar que se produjera una doble financiación de la gestión de los vehículos o de sus componentes, así como la adaptación de su régimen sancionador.

Recientemente, la Directiva 2000/53/CE, de 18 de septiembre de 2000, ha sido modificada por la Directiva (UE) 2018/849 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 30 de mayo de 2018, por la que se modifican la Directiva 2000/53/CE relativa a los vehículos al final de su vida útil, la Directiva 2006/66/CE relativa a las pilas y acumuladores y a los residuos de pilas y acumuladores y la Directiva 2012/19/UE sobre residuos de aparatos eléctricos y electrónicos. Las modificaciones introducidas por la nueva directiva consolidan, en este flujo de residuos, el principio de jerarquía de residuos establecido en la Directiva 2008/98/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 19 de noviembre de 2008, sobre los residuos y por la que se derogan determinadas directivas, obligando a la adopción de las medidas necesarias que permitan garantizar la aplicación práctica del orden de prioridades en la gestión de los residuos. Y señala que la comunicación fiable de datos relativos a la gestión de residuos es primordial para una aplicación eficiente de la normativa y garantizar la comparabilidad de datos entre los Estados miembros, por lo que encomienda a estos utilizar las normas más recientes desarrolladas por la Comisión y la metodología desarrollada por las correspondientes autoridades nacionales competentes responsables de

la aplicación de dicha directiva. Estas dos cuestiones que aborda la Directiva (UE) 2018/849 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 30 de mayo de 2018, han de incorporarse a la normativa aplicable en la materia.

Finalmente, también se ha constatado la necesidad de aprobar un nuevo real decreto, que además de incorporar a nuestro ordenamiento la citada Directiva (UE) 2018/849 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 30 de mayo de 2018, incluya la mejora de la gestión de dichos residuos de una manera homogénea por parte de los CAT y dote de mayor seguridad jurídica a los operadores de dicho sector.

II

Este real decreto consta de doce artículos distribuidos en siete capítulos, tres disposiciones adicionales, dos disposiciones transitorias, una disposición derogatoria y de cinco disposiciones finales. Asimismo, se completa con ocho anexos técnicos.

El capítulo I regula las disposiciones generales del real decreto, esto es, su objeto y ámbito de aplicación, así como las definiciones de los términos empleados en el mismo. La principal novedad en este capítulo con respecto a la normativa anterior es que se precisa la diferencia entre vehículo y automóvil, siendo vehículo cualquier medio de transporte autopropulsado susceptible de matricularse ante la Dirección General de Tráfico, mientras que automóviles son solo aquellos vehículos afectados por la Directiva 2000/53/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de septiembre de 2000.

De este modo, se pueden diferenciar en la norma, aquellos preceptos que resultan aplicables a todos los vehículos, de aquellos que afectan únicamente a los automóviles al derivar directamente de la Directiva 2000/53/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de septiembre de 2000.

Tal es el caso del capítulo II, que regula las obligaciones relativas a la prevención de residuos y a la puesta en el mercado de automóviles, mientras que el capítulo III regula las obligaciones relativas a la gestión de los residuos de vehículos al final de su vida útil. Como principal novedad en este capítulo y debido a la especial afección que tienen para la seguridad y salud de los trabajadores de toda la cadena de gestión determinados elementos de la descontaminación, se remarca la imprescindible y correcta retirada y gestión de estos residuos durante la operación de descontaminación y se incluye una previsión de capacitación por parte de los trabajadores de los CAT que trabajen con vehículos eléctricos e híbridos, desarrollada en el anexo VI, para así velar por la seguridad e higiene de los trabajadores.

El capítulo IV regula los objetivos en el tratamiento de automóviles al final de su vida útil, que incluye los de preparación para la reutilización, reciclado y valorización, que deben cumplir todos los agentes económicos que intervienen en dichos procesos en el ámbito de su actividad, incluidos los CAT. Estos objetivos son los estipulados en el anexo VII.

El capítulo V regula las obligaciones en el ámbito de la responsabilidad ampliada del productor para los automóviles y los sistemas individuales y colectivos de responsabilidad ampliada del productor que han de constituirse para dar cumplimiento a dichas obligaciones. Por su parte, el capítulo VI regula las obligaciones de información que incumben a los operadores en sus respectivos ámbitos de actuación, especificando el contenido de las memorias anuales que deberán presentar los CAT, así como los informes anuales que deben presentar los sistemas de responsabilidad ampliada del productor de automóviles, que informarán sobre la puesta en el mercado de automóviles, los residuos generados, recogidos y tratados, la organización, funcionamiento y financiación del sistema, así como sobre los acuerdos que, en su caso, suscriban con otros agentes económicos. También se regulan las obligaciones de información que tienen tanto las comunidades autónomas como el Ministerio para la Transición ecológica y el Reto Demográfico.

Finalmente, el capítulo VII regula el régimen sancionador. La principal novedad es que se prevé que las autoridades competentes ante el incumplimiento por parte del sistema de responsabilidad ampliada de lo previsto en su comunicación o autorización, podrán hacer uso de lo previsto en los artículos 44, 47 y 53 de la Ley 22/2011, de 28 de julio, de forma que si el incumplimiento se produce en una comunidad autónoma se podría revocar parcialmente la comunicación o la autorización en ese territorio, mientras que si el incumplimiento se produjera en dos o más comunidades autónomas se podría revocar la comunicación o la autorización en todo el territorio y dar de baja al sistema en el Registro de Producción y Gestión de Residuos.

La parte final del real decreto se compone de tres disposiciones adicionales; la primera se refiere a la aplicación de otra normativa y en particular en el caso de los traslados de componentes dentro y fuera del territorio español; la segunda regula los casos de cesión temporal de vehículos dados de baja definitiva en la Dirección General de Tráfico, para fines específico de formación, investigación, protección civil o simulacros; y la tercera disposición adicional constituye una novedad de este real decreto y se refiere a la posibilidad de rehabilitar vehículos con certificado de destrucción, cuando se acredite que tienen un especial interés histórico o singularidad.

Asimismo, el real decreto consta de dos disposiciones transitorias relativas al régimen transitorio de los CAT y al régimen de adaptación de las administraciones públicas al nuevo régimen, respectivamente, una disposición derogatoria de todas

las disposiciones de igual o inferior rango que se opongan a este real decreto y en particular, del Real Decreto 20/2017, de 20 de enero, así como de la Orden INT/624/2008, de 26 de febrero, por la que se regula la baja electrónica de los vehículos descontaminados al final de su vida útil, al quedar incluida en el Anexo III de este Real Decreto. Asimismo, y dado que existen terceras normas aún vigentes que citan a las derogadas, se establece que las referencias al Real Decreto 1383/2002, de 20 de diciembre, o a cualquiera de las disposiciones derogadas, contenidas en otras normas, acuerdos, contratos y documentos, tanto públicos como privados, se entenderán hechas a este real decreto, como es el caso de la Orden INT/2535/2015, de 11 de noviembre, sobre cumplimiento de las obligaciones de registro documental e información por los centros autorizados para el tratamiento de vehículos al final de su vida útil o del Real Decreto 731/1982, de 17 de marzo, sobre control de los establecimientos dedicados al desguace de vehículos a motor. Por último, contiene el real decreto cinco disposiciones finales. La primera modifica el Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Vehículos, la segunda regula los títulos competenciales de la norma; la tercera versa sobre incorporación del derecho de la Unión Europea; la cuarta sobre la habilitación de su desarrollo normativo y la quinta sobre su entrada en vigor.

Por último, la norma se completa con ocho anexos técnicos: el anexo I incluye las excepciones a la prohibición de utilizar plomo, mercurio, cadmio y cromo hexavalente en los materiales y componentes de los automóviles; el anexo II contiene los requisitos técnicos de las instalaciones de recogida y tratamiento de vehículos al final de su vida útil; el anexo III incorpora los avances realizados en el grupo de trabajo sobre vehículos de la Comisión de coordinación en materia de residuos y regula la tramitación electrónica de la baja definitiva del vehículo y emisión del certificado de destrucción o certificado de tratamiento medioambiental de un vehículo al final de su vida útil; el anexo IV regula las operaciones de descontaminación del vehículo al final de su vida útil y otras operaciones de tratamiento; el anexo V regula los requisitos de las instalaciones dedicadas a la preparación para la reutilización; el anexo VI establece las cualificación necesaria para los profesionales de los CAT que se encarguen de la manipulación de los vehículos eléctricos e híbridos; el anexo VII establece los objetivos de preparación para la reutilización, reciclado y valorización y el anexo VIII establece la «Codificación LER-VEH».

III

Por lo que se refiere a la modificación del Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre por el que se aprueba el Reglamento General de Vehículos, operada por la disposición final primera, las principales novedades se centran en las siguientes cuestiones:

Se garantiza la seguridad vial del parque de vehículos estableciendo la necesidad de superar una inspección ITV en aquellos vehículos que han sido declarados siniestro total por las compañías aseguradoras y que posteriormente van a ser transferidos a otro titular, con el objetivo de certificar que el vehículo cumple con las condiciones técnicas necesarias para circular y el nuevo titular es conocedor del historial técnico del vehículo.

Por otro lado, para una correcta exportación de los vehículos a otros países, se establece un plazo temporal de tres meses entre la solicitud de baja definitiva en el Registro de Vehículos y la salida efectiva del vehículo del país.

Así mismo, en vehículos de determinada antigüedad, se exigirá que antes de ser dados de baja definitiva por traslado a otro país, superen una inspección técnica para certificar que no son un residuo sino un vehículo que sigue cumpliendo los requisitos para circular por las vías públicas.

Finalmente, para diferenciar los efectos administrativos entre la baja temporal y la baja definitiva en el Registro de Vehículos, la baja temporal tendrá una duración establecida de un año, prorrogable sucesivamente si el titular del vehículo manifiesta su voluntad de mantener el vehículo fuera de la circulación.

IV

Este real decreto se dicta al amparo de los artículos 149.1.13.ª y 23.ª de la Constitución, que atribuyen al Estado la competencia exclusiva en materia de bases y coordinación de la planificación general de la actividad económica y en materia de legislación básica sobre protección del medio ambiente, respectivamente, sin perjuicio de que la disposición final primera se dicta al amparo de la competencia exclusiva atribuida al Estado sobre tráfico y circulación de vehículos a motor por el artículo 149.1.21.ª de la Constitución.

La habilitación para llevar a cabo este desarrollo reglamentario está contenida en la disposición final tercera de la Ley 22/2011, de 28 de julio, que faculta al Gobierno de la Nación para dictar, en el ámbito de sus competencias, las disposiciones reglamentarias necesarias para el desarrollo y aplicación de esta ley y, en particular, para establecer normas para los diferentes tipos de residuos, en las que se fijarán disposiciones particulares relativas a su producción y gestión.

Por su parte, la modificación del Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, se realiza al amparo de la habilitación prevista en la disposición final segunda del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y

Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, que habilita al Gobierno para dictar las disposiciones necesarias para desarrollar o modificar la ley.

Este real decreto se adecúa a los principios de buena regulación, en cumplimiento del artículo 129 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, conforme a los cuales deben actuar las administraciones públicas en el ejercicio de la iniciativa legislativa y la potestad reglamentaria.

De conformidad con los principios de necesidad y eficacia, este real decreto se fundamenta en el interés general, en tanto que procura la protección del medio ambiente con la reducción de los impactos adversos causados por la generación y gestión de los vehículos al final de su vida útil. Además esta norma propugna la mejor gestión posible de estos residuos, garantizando el correcto tratamiento de los mismos, lo que, en definitiva, minimiza los daños potenciales en la salud de las personas y evita la contaminación del medio ambiente.

Esta norma cumple con el principio de proporcionalidad, ya que establece una nueva regulación, incorporando aquellos aspectos necesarios para la mayor claridad y seguridad jurídica de la normativa vigente, junto con la necesaria transposición de las Directivas de la Unión Europea.

Asimismo se garantiza el principio de seguridad jurídica en tanto que esta iniciativa normativa se ejerce de manera coherente con el resto del ordenamiento jurídico, tanto nacional como de la Unión Europea.

El principio de transparencia está garantizado, pues se cumplen los trámites de información y audiencia públicas que dan participación a los agentes implicados, además de procederse a la información pública a través de la publicación en la página web del Departamento.

Finalmente, en aplicación del principio de eficiencia, este proyecto de real decreto no incorpora más cargas administrativas que las estrictamente necesarias para la adecuada incorporación a nuestro ordenamiento de las directivas de la Unión europea. Y además provee en sus anexos de modelos y formularias que facilitarán la aplicación de la norma a los operadores económicos sujetos a su cumplimiento.

En la elaboración de este real decreto, se ha seguido el trámite de audiencia previsto en el artículo 26.6 de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno, se ha consultado a las comunidades autónomas y a las ciudades de Ceuta y Melilla, así como a las entidades representativas de los sectores afectados y se ha sometido el proyecto al trámite de participación pública establecido en el artículo 16 en conexión con el artículo 18.1.h) de la Ley 27/2006, de 18 de julio, por la que se regulan los derechos de acceso a la información, de participación pública y de acceso a la justicia en materia de medio ambiente. Asimismo, en cumplimiento del artículo 19.2.a) de la misma ley, se ha sometido al Consejo Asesor de Medio Ambiente.

En su virtud, a propuesta de la Vicepresidenta Cuarta del Gobierno y Ministra para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, del Ministro del Interior y de la Ministra de Industria, Comercio y Turismo, con la aprobación previa de la Ministra de Política Territorial y Función Pública, de acuerdo con el Consejo de Estado, y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día 13 de abril de 2021,

DISPONGO:

CAPÍTULO I

Disposiciones generales

Artículo 1 Objeto.

Este real decreto tiene por objeto establecer medidas destinadas a la prevención de la generación de residuos procedentes de vehículos y a la recogida, a la preparación para la reutilización, al reciclado y otras formas de valorización de los vehículos al final de su vida útil, incluidos sus componentes, para así reducir la eliminación de residuos y mejorar la eficacia en la protección de la salud humana y del medio ambiente a lo largo del ciclo de vida de los vehículos.

Artículo 2 Ámbito de aplicación.

1. Este real decreto se aplica a los vehículos al final de su vida útil, incluidos los componentes y materiales que formen parte de ellos en el momento de convertirse en residuos.

2. Los residuos generados durante la vida útil de los vehículos se gestionarán conforme a las obligaciones establecidas en la Ley 22/2011, de 28 de julio, de residuos y suelos contaminados, y en la normativa sobre los flujos específicos de residuos que les resulten de aplicación.

El texto refundido de la Ley General para la Defensa de los Consumidores y Usuarios y otras leyes complementarias, aprobado por el Real Decreto Legislativo 1/2007, de 16 de noviembre, y la Ley 7/1996, de 15 de enero, de Ordenación del Comercio Minorista, serán aplicables a las partes reutilizables cuando proceden de reparaciones de vehículos durante su vida útil.

3. Quedan excluidos del ámbito de aplicación de este real decreto los vehículos de época, es decir, los históricos o con valor de colección o destinados a museos, en funcionamiento o desmontados por piezas.

Artículo 3 Definiciones.

Además de las definiciones contenidas en la Ley 22/2011, de 28 de julio, a los efectos de este real decreto se entenderá por:

a) Vehículo: Medio de transporte autopropulsado, que incorpore al menos dos ruedas, ya sea completo, completado o incompleto, y con una velocidad máxima de diseño superior a 25 km/h, susceptible de ser matriculado ante la Dirección General de Tráfico.

b) Automóvil: El vehículo a motor concebido y fabricado principalmente para el transporte de personas y su equipaje que tenga, como máximo, ocho plazas de asiento, además de la del conductor (categoría M1); el vehículo de motor concebido y fabricado principalmente para el transporte de mercancías cuya masa máxima no sea superior a 3,5 toneladas (categoría N1); y el vehículo con tres ruedas simétricas y con un motor cuya cilindrada sea superior a 50 cm3 para los motores de combustión interna, o con una velocidad máxima por construcción superior a 45 km/h, con exclusión de los ciclomotores. Las mencionadas categorías M1 y N1 se definen en el Reglamento (UE) n.º 678/2011 de la Comisión, de 14 de julio de 2011, que sustituye el anexo II y modifica los anexos IV, IX y XI de la Directiva 2007/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, por la que se crea un marco para la homologación de los vehículos de motor y de los remolques, sistemas, componentes y unidades técnicas independientes destinados a dichos vehículos (Directiva marco).

c) Vehículo al final de su vida útil: Todo vehículo al que le es de aplicación la Ley 22/2011, de 28 de julio. El vehículo al final de su vida útil tendrá la consideración de residuo a partir del momento en que se cumplan las dos condiciones siguientes: Que un CAT haya emitido el certificado de destrucción o el certificado de tratamiento medioambiental del vehículo, y que el vehículo se halle en el recinto del CAT que ha emitido el certificado de destrucción o el certificado de tratamiento medioambiental del vehículo.

Tendrán asimismo la consideración de residuo los vehículos abandonados, así como los sometidos a operaciones de descontaminación, separación de componentes, partes o piezas de los mismos en lugares distintos a los CAT o las sometidas a operaciones de fragmentación o cizallamiento en lugares distintos de las instalaciones de fragmentación. Estos vehículos deberán gestionarse en un CAT autorizado y obtener el certificado de destrucción o de tratamiento medioambiental correspondiente.

d) Automóvil al final de su vida útil: Todo automóvil al que le es de aplicación la Ley 22/2011, de 28 de julio. El automóvil al final de su vida útil tendrá la consideración de residuo a partir del momento en que se cumplan las dos condiciones siguientes: que un CAT haya emitido el Certificado de Destrucción y que el automóvil se halle en el recinto del CAT que ha emitido el certificado de destrucción.

Tendrán asimismo la consideración de residuo doméstico los automóviles abandonados según lo establecido en el artículo 3.b de la Ley 22/2011, de 28 de julio, de residuos y suelos contaminados, así como los sometidos a operaciones de descontaminación, separación de componentes, partes o piezas de los mismos en lugares distintos a los CAT o las sometidas a operaciones de fragmentación o cizallamiento en lugares distintos de las instalaciones de fragmentación. Estos automóviles deberán de gestionarse en un CAT autorizado y obtener el certificado de destrucción correspondiente.

e) Centros autorizados para el tratamiento de los vehículos al final de su vida útil (CAT): Instalaciones, públicas o privadas, autorizadas para realizar las operaciones de descontaminación y el resto de operaciones de tratamiento establecidas en el artículo 7.

f) Agentes económicos: Los productores de automóviles, concesionarios, distribuidores, entidades aseguradoras de automóviles, las instalaciones de recepción, talleres de reparación, CAT, así como las instalaciones de fragmentación, posfragmentación y otros gestores autorizados que realicen operaciones de tratamiento del automóvil al final de su vida útil, o de sus componentes y materiales.

g) Productores de automóviles: Los fabricantes nacionales, los importadores o los adquirentes profesionales de automóviles en otros Estados miembros de la Unión Europea.

h) Instalaciones de recepción de vehículos: Instalaciones, que representen o tengan convenios con un CAT, que por razón de su actividad económica se hacen cargo temporalmente del vehículo al final de su vida útil para su posterior traslado al CAT que realizará la descontaminación, tales como las instalaciones de los productores de vehículos, las de los concesionarios y las de las entidades aseguradoras u otras instalaciones asociadas a los CAT.

i) Depósitos de las administraciones públicas: Instalaciones de titularidad pública o privada en las que se realiza el servicio público de retirada y depósito temporal de vehículos según lo previsto en el artículo 105 del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre.

j) Instalaciones de fragmentación: Instalaciones autorizadas que, tras la descontaminación y tratamiento del vehículo en un CAT, según las previsiones del artículo 7 de esta norma, realizan la trituración del mismo, y la segregación y clasificación de los distintos materiales y fracciones que lo componen.

k) Instalaciones de posfragmentación: Instalaciones autorizadas, integradas o no en una instalación de fragmentación, que realizan la segregación y clasificación de distintos materiales de una o varias fracciones resultantes del proceso de fragmentación.

CAPÍTULO II · Obligaciones relativas a la prevención de residuos y a la puesta en el mercado de vehículos

Artículo 4 Obligaciones relativas a la prevención de residuos y a la puesta en el mercado de vehículos.

1. Los productores de automóviles, en relación con la prevención de residuos y la puesta en el mercado de los automóviles, están obligados a:

a) Diseñar, en colaboración con los fabricantes de materiales y equipamientos, los distintos elementos de los automóviles de forma que en su fabricación se limite el uso de sustancias peligrosas. A tal efecto, queda prohibida la utilización de plomo, mercurio, cadmio y cromo hexavalente en los materiales y componentes de los automóviles, con las exenciones, condiciones y fechas que figuran en el anexo I.

b) Diseñar y fabricar los automóviles y los elementos que los integran de forma que se facilite la reutilización, el desmontaje, la descontaminación, la preparación para la reutilización y la valorización de los automóviles al final de su vida útil, y se favorezca la integración en los nuevos modelos de materiales y componentes reciclados.

c) Utilizar normas de codificación de las piezas de los automóviles que permitan la adecuada identificación de los componentes que sean susceptibles de reutilización o valorización.

d) Proporcionar a los gestores de automóviles al final de su vida útil la oportuna información para el desmontaje que permita la identificación de los distintos componentes y la localización de sustancias peligrosas, así como su adecuado

tratamiento. Dicha información se facilitará, en el soporte que en cada caso se estime conveniente, en el plazo máximo de seis meses a partir de la puesta en el mercado de cada nuevo tipo de automóvil.

e) Informar a los consumidores sobre los criterios de protección del medio ambiente tomados en consideración tanto en la fase de diseño y fabricación del automóvil como los adoptados para garantizar un correcto tratamiento ambiental del automóvil al final de su vida útil. Entre otras cuestiones, los fabricantes deberán informar sobre:

1.º El diseño de los automóviles y de sus componentes con vistas a su aptitud para la valorización.

2.º El tratamiento correcto, por lo que respecta al medio ambiente, de los automóviles al final de su vida útil, en particular sobre la forma de retirar todos los líquidos y de desmontaje.

3.º El desarrollo y optimización de las formas de preparar para la reutilización, de reciclar y de valorizar los automóviles al final de su vida útil y sus componentes.

4.º Los avances logrados en cuanto a la valorización y el reciclado para reducir los residuos que hay que eliminar y en cuanto al aumento de los niveles de valorización y reciclado.

La información descrita en esta letra e) se considerará información previa al contrato en el sentido del artículo 60 del texto refundido de la Ley General para la Defensa de los Consumidores y Usuarios y otras leyes complementarias, aprobado por el Real Decreto Legislativo 1/2007, de 16 de noviembre, y se recogerá en el material publicitario que se utilice en la comercialización de automóviles.

2. Podrán ser objeto de compraventa los vehículos completos, usados o de segunda mano, que no hayan causado baja definitiva para retirarlos de la circulación en la Dirección General de Tráfico.

3. En caso de desaparición o pérdida de un vehículo al final de su vida útil, su titular deberá informar inmediatamente a las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado y a la administración competente en materia de residuos de su comunidad autónoma.

CAPÍTULO III · Gestión de residuos de vehículos al final de su vida útil

Artículo 5 Obligaciones relativas a la entrega y recogida de los vehículos para su tratamiento.

1. El titular de un vehículo, cuando lo deseche, queda obligado a acreditar que su destino final ha sido un CAT. La entrega del vehículo podrá realizarse directamente en el CAT o a través de una instalación de recepción.

Para los automóviles, dicha entrega no supondrá coste alguno para su titular cuando el automóvil al final de su vida útil carezca de valor de mercado o este sea negativo, siempre que contenga, al menos, la carrocería y el grupo motopropulsor, y que no incluya otros elementos no pertenecientes al mismo ni se le haya realizado ningún tipo de operación previa de desmontaje de componentes, partes o piezas.

2. Los ayuntamientos entregarán, sin coste alguno para ellos, los automóviles abandonados a un centro de tratamiento para su descontaminación y tratamiento, sin perjuicio del cumplimiento de la normativa sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial.

Los vehículos trasladados a un CAT para su posterior descontaminación y destrucción, de conformidad con el artículo 106 del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, se considerarán residuos en el momento de la entrega al CAT.

3. Los agentes económicos podrán organizar sistemas de recogida de los automóviles al final de su vida útil para su posterior descontaminación y correcta gestión ambiental.

4. Las instalaciones de recepción y los depósitos de vehículos al final de su vida útil de las administraciones públicas cumplirán los requisitos técnicos de almacenamiento exigidos en el anexo II.1.

Artículo 6 Documentación de la entrega.

1. El CAT en el que se vaya a descontaminar y tratar el vehículo, una vez haya recibido el vehículo en sus instalaciones y haya comprobado las características del mismo, realizará la tramitación electrónica de la baja definitiva del vehículo en el Registro de Vehículos de la Dirección General de Tráfico, y emitirá el certificado de destrucción o de tratamiento medioambiental, de conformidad con lo dispuesto en el anexo III, que entregará al titular del vehículo o en su caso a la instalación de recepción.

El certificado de destrucción o el certificado de tratamiento medioambiental, constituirá el justificante de la entrega y puesta a disposición del vehículo para su descontaminación y tratamiento.

En el caso de que el titular del vehículo entregue el vehículo en una instalación de recepción de vehículos, recibirá del titular de la misma el certificado de entrega, de conformidad con lo dispuesto en el anexo III, con indicación del CAT en el que se vaya a descontaminar y tratar el vehículo.

La instalación de recepción de vehículos dispondrá de un plazo de diez días naturales para la entrega del vehículo recepcionado al CAT en el que se vaya a descontaminar y tratar el vehículo y para facilitar el certificado de destrucción o de tratamiento medioambiental válidamente emitido por el CAT al titular del vehículo.

2. La emisión del certificado de destrucción o de tratamiento medioambiental da lugar a la obligación de descontaminación del vehículo al final de su vida útil en el plazo de treinta días naturales.

3. Los certificados de destrucción o de tratamiento medioambiental válidamente emitidos en otros Estados miembros de la Unión Europea surtirán los efectos previstos en el apartado anterior respecto a la baja definitiva en el Registro de Vehículos de la Dirección General de Tráfico. En estos casos, sus titulares deberán formalizar la baja ante las Jefaturas de Tráfico correspondientes mediante el cumplimiento de los requisitos a que se refiere el anexo XV del Reglamento General de Vehículos, aprobado por el Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre.

4. El CAT conservará copia de los certificados de destrucción y de tratamiento medioambiental emitidos durante, al menos, tres años y enviará copia de los mismos a:

a) El órgano ambiental que lo solicite y con la periodicidad que lo requiera.

b) La Jefatura Provincial de Tráfico correspondiente, con la periodicidad que esta establezca, junto con el resto de documentos presentados por el titular del vehículo, que sirvió para tramitar la baja definitiva del vehículo.

c) El titular, o en su caso a la instalación de recepción, en el momento en que se haga el traspaso del vehículo como documento acreditativo de la descontaminación y baja definitiva del vehículo.

Los documentos se remitirán en formato electrónico cuando proceda.

5. Se podrán establecer mecanismos de colaboración entre las autoridades competentes para el intercambio de los datos relativos a los certificados de destrucción y de tratamiento medioambiental remitidos a la Jefatura Provincial de Tráfico correspondiente.

Artículo 7 Instalaciones y operaciones de tratamiento.

1. Cada CAT está obligado a realizar, para cada vehículo para el que solicite la baja definitiva ante la Dirección General de Tráfico, todas y cada una de las operaciones del presente artículo. Los CAT no podrán vender vehículos enteros sin descontaminar, ni como residuo ni como producto.

2. Los vehículos al final de su vida útil, antes de ser sometidos a otro tratamiento posterior, se someterán en un CAT a las operaciones de tratamiento para la descontaminación establecidas en el anexo IV.1. El CAT priorizará, cuando sea viable desde el punto de vista medioambiental, la preparación para la reutilización y destinará a gestor autorizado el resto de residuos procedente de la descontaminación para su tratamiento acorde al principio de jerarquía de residuos, establecido en el artículo 8 de la Ley 22/2011, de 28 de julio.

3. Una vez realizada la descontaminación de los vehículos al final de su vida útil, los CAT realizarán todas las operaciones que se mencionan a continuación:

a) Separarán los componentes, partes o piezas que se puedan preparar para la reutilización y las comercializarán como componentes, partes o piezas de segunda mano, de acuerdo con la normativa de aplicación, como la normativa sobre seguridad industrial, y de acuerdo con lo establecido en el texto refundido de la Ley General para la Defensa de los Consumidores y Usuarios y otras leyes complementarias, aprobado por Real Decreto Legislativo 1/2007, de 16 de noviembre, y en la Ley 7/1996, de 15 de enero, de Ordenación del Comercio Minorista y como el Capítulo IV del Real Decreto de 24 de julio de 1889 por el que se publica el Código Civil, sobre las obligaciones del vendedor, aplicable a la venta entre profesionales.

La extracción de componentes, partes o piezas para su preparación para la reutilización y comercialización únicamente podrá realizarse en un CAT y siempre de vehículos que previamente hayan sido descontaminados y se haya emitido el correspondiente certificado de destrucción o de tratamiento medioambiental.

En ningún caso se podrá preparar para la reutilización un vehículo completo dado de baja definitiva en la Dirección General de Tráfico, ni entero ni por piezas o partes, que puedan ser posteriormente soldadas o ensambladas para formar un vehículo completo.

Una vez finalizado el proceso de preparación para la reutilización conforme a los requisitos y criterios establecidos en la parte A y B del anexo V, los componentes, partes o piezas resultantes de la preparación para la reutilización, con el certificado mencionado en la parte C del anexo V, no tendrán la consideración de residuos.

b) Realizarán las operaciones de tratamiento para fomentar el reciclado, establecidas en el anexo IV.2 y entregarán a un gestor autorizado todos los materiales, piezas y componentes procedentes de estas operaciones de tratamiento, priorizando cuando sea viable desde el punto de vista medioambiental el reciclado frente a otras formas de valorización.

El almacenamiento de los componentes, partes o piezas extraídos del vehículo se realizará de forma diferenciada, evitando dañar los componentes que contengan fluidos, o los componentes, partes o piezas de recambio valorizables y cumpliendo lo estipulado en el anexo V.

c) Remitirán, directamente o a través de gestor autorizado, el resto del vehículo, que no deberá incluir ningún material o elemento no perteneciente al mismo, así como los componentes, partes o piezas preparadas para su reutilización y posteriormente no comercializadas, a un gestor autorizado para su fragmentación.

En el caso de que el gestor autorizado se encuentre fuera de la Unión Europea se aportará una justificación del tratamiento en condiciones equivalentes al de las que hubieran tenido lugar en la UE.

4. Los CAT, las instalaciones de fragmentación y posfragmentación y todas las instalaciones en las que se realicen operaciones de tratamiento de vehículos al final de su vida útil deberán disponer de una autorización de las previstas en la Ley 22/2011, de 28 de julio, y cumplirán los requisitos técnicos que les resulten de aplicación del anexo II.

Asimismo, los CAT exhibirán una placa identificativa, que se ajustará a lo que disponga la Dirección General de Tráfico, que en particular, mostrará el número de autorización asignado por la respectiva comunidad autónoma.

Los CAT, en tanto que gestores de residuos peligrosos, cumplirán con los aspectos señalados en el artículo 20.4.b) y c) de la Ley 22/2011 de 28 de julio.

5. El CAT que prepare neumáticos para la reutilización procedentes de neumáticos al final de su vida útil de vehículos al final de su vida útil deberá justificar que ha enviado a gestor autorizado una cantidad equivalente a la cantidad de neumáticos que ha preparado para la reutilización y comercializado como neumáticos de segunda mano en dicho ejercicio. Podrá dar cumplimiento a dicha obligación bien a través de acuerdos con gestores autorizados para el tratamiento de neumáticos fuera de uso, acuerdos con sistemas de responsabilidad ampliada del productor o bien mediante un certificado anual y copia de la documentación de las entregas realizadas por los profesionales que hayan adquirido dichos neumáticos de segunda mano a un gestor autorizado para el tratamiento de la misma cantidad de neumáticos fuera de uso.

6. Las administraciones públicas fomentarán que los establecimientos o empresas que lleven a cabo operaciones de tratamiento establezcan sistemas certificados de gestión del medio ambiente, tales como el sistema comunitario de gestión y auditoría medioambientales (EMAS).

7. Para la adecuada manipulación de los vehículos eléctricos e híbridos, y en especial para la extracción de las baterías de los mismos, los profesionales de los CAT que operan con estos residuos deberán disponer de la cualificación necesaria conforme a lo estipulado en el anexo VI.

CAPÍTULO IV · Objetivos en el tratamiento de automóviles al final de su vida útil

Artículo 8 Objetivos de preparación para la reutilización, reciclado y valorización de automóviles.

1. Los agentes económicos cumplirán, en el ámbito de su actividad, los objetivos de preparación para la reutilización, reciclado y valorización de automóviles estipulados en el anexo VII.

2. En las autorizaciones que se otorguen para el ejercicio de las operaciones de tratamiento de automóviles referidas en este real decreto se incluirán los objetivos anteriormente establecidos adaptados al ámbito de cada actividad.

En las autorizaciones de los CAT se hará constar su obligación de recuperar y comercializar componentes, partes o piezas para su preparación para la reutilización en los porcentajes fijados en este apartado para los automóviles que traten. A estos efectos, se considerarán componentes, partes o piezas preparadas para a la reutilización aquellos extraídos de los automóviles y vendidos como piezas de segunda mano, así como los extraídos y pasados al almacén con el objetivo de venderlos.

En otras autorizaciones que se otorguen para el ejercicio de las operaciones de tratamiento de automóviles referidas en este real decreto se incluirán los objetivos anteriormente establecidos adaptados al ámbito de cada actividad.

El control del cumplimiento de los objetivos previstos en este artículo para automóviles se llevará a cabo según establece la Decisión 2005/293 de la Comisión, de 1 de abril de 2005, por la que se establecen normas de desarrollo para controlar

el cumplimiento de los objetivos de reutilización y valorización así como de reutilización y reciclado fijados en la Directiva 2000/53/CE del Parlamento Europeo y del Consejo relativa a los vehículos al final de su vida útil.

3. Los objetivos anuales previstos en este artículo deberán cumplirse en cada comunidad autónoma en proporción a los automóviles que se hayan dado de baja definitiva en la Dirección General de Tráfico en ese territorio y en ese año.

CAPÍTULO V · Responsabilidad ampliada del productor de automóviles

Artículo 9 Obligaciones en el ámbito de la responsabilidad ampliada del productor de automóviles.

1. Los productores de automóviles garantizarán y, en su caso, financiarán la adecuada recogida y tratamiento de los automóviles al final de su vida útil.

Cuando el automóvil al final de su vida útil tenga un valor negativo de mercado, el productor del automóvil sufragará dicho coste o se hará cargo directamente del tratamiento del automóvil. Se entenderá que existe un valor negativo de mercado cuando los costes de descontaminación, preparación para la reutilización, valorización y, en su caso, eliminación de los materiales y componentes resultantes, superen los ingresos por los elementos preparados para la reutilización y los materiales recuperados en la fragmentación y posfragmentación.

Para la aplicación de esta medida, los productores y las asociaciones representativas de los diferentes sectores afectados podrán recurrir a la realización de evaluaciones por entidades independientes que cuantifiquen dichos costes.

2. Los productores de automóviles, por sí mismos, o junto con otros agentes económicos, garantizarán la disponibilidad de instalaciones de recogida en todo el territorio nacional.

3. Los componentes y materiales previstos de serie o en la primera monta del automóvil quedan sometidos a la responsabilidad ampliada del productor del automóvil y no les serán de aplicación los regímenes de responsabilidad ampliada de los flujos específicos de residuos, con objeto de evitar su doble regulación y financiación.

Artículo 10 Sistemas individuales y colectivos de responsabilidad ampliada del productor.

1. Los productores de automóviles podrán dar cumplimiento a las obligaciones derivadas de este real decreto de manera individual o colectiva, de conformidad con el título IV de la Ley 22/2011, de 28 de julio. Los productores de automóviles podrán celebrar acuerdos con otros agentes económicos, así como integrar a dichos agentes en los sistemas de responsabilidad ampliada del productor.

2. El contenido de la comunicación de los sistemas individuales de responsabilidad ampliada será, como mínimo, el que recoge el anexo IX de la Ley 22/2011, de 28 de julio. La solicitud de la autorización de los sistemas colectivos se ajustará al anexo X de la citada ley. En ambos casos, el sistema informará de los acuerdos que ha suscrito, o tiene intención de suscribir, con otros agentes económicos.

CAPÍTULO VI · Obligaciones de información

Artículo 11 Obligaciones de información.

1. Los códigos LER-VEH pertinentes de los incluidos en el anexo VIII se utilizarán en las autorizaciones, en el archivo cronológico y en las memorias de los gestores, así como en las obligaciones de información e identificación.

2. Los CAT que realicen operaciones de tratamiento de vehículos al final de su vida útil presentarán una memoria anual relativa a todos los residuos que gestionen, siguiendo las previsiones del artículo 41 de la Ley 22/2011, de 28 de julio. Esta memoria se presentará antes del 1 de mayo de cada año y se referirá a la gestión realizada el año natural anterior. El formato y contenido de dicha memoria será acordado en la Comisión de coordinación en materia de residuos o en sus grupos de trabajo. Las Comunidades Autónomas podrán solicitar la aportación de documentación complementaria acreditativa del cumplimiento de los objetivos cuando sea necesario.

Los CAT harán constar en su memoria la cantidad de neumáticos entregados a un gestor autorizado para su correcto tratamiento y los preparados para la reutilización y comercializados como neumáticos de segunda mano, indicando aquellos para los que no dispone del certificado previsto en el artículo 7.5.

Al objeto de comprobar la información de la memoria anual, el órgano ambiental competente podrá requerir la presentación de, al menos, la siguiente documentación:

a) los certificados correspondientes a la gestión de los neumáticos.

b) La información relativa al cumplimiento de los objetivos previstos en el artículo 8.1 relativos a los automóviles que traten, así como la indicación de las operaciones de destino para cada flujo segregado y la eficiencia de la valorización que incluya la trazabilidad hasta la operación final.

c) Los documentos de identificación asociados a los traslados de residuos generados en el CAT que no hubieran sido presentados a la Administración.

3. Las personas físicas o jurídicas que sean titulares de instalaciones de fragmentación y posfragmentación que realicen operaciones de tratamiento de vehículos al final de su vida útil ya descontaminados presentarán una memoria anual relativa a todos los residuos que gestionen, siguiendo las previsiones del artículo 41 de la Ley 22/2011, de 28 de julio.

Las memorias anuales se presentarán antes del 1 de mayo de cada año y se referirán a la gestión realizada el año natural anterior. El formato y contenido de dichas memorias será acordado en el grupo de trabajo sobre vehículos al final de su vida útil de la Comisión de coordinación en materia de residuos. En tanto se acuerda el formato y contenido, se presentarán las memorias en los formatos establecidos por la autoridad competente para la autorización de las instalaciones.

4. Antes del 30 de junio de cada año, los sistemas de responsabilidad ampliada del productor de automóviles presentarán al Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, que dará traslado a las comunidades autónomas de la información relativa a su territorio, un informe anual, relativo al año natural anterior, que contendrá información sobre la puesta en el mercado de productos, los residuos generados, recogidos y tratados que incluya, al menos, la información que sobre gestión de residuos contiene la Decisión 2005/293/CE de la Comisión, de 1 de abril de 2005, la organización, el funcionamiento y la financiación del sistema, así como sobre los acuerdos que, en su caso, suscriban con otros agentes económicos. En este último supuesto informarán sobre los integrantes y contenido del acuerdo, los objetivos que se establezcan y la responsabilidad de cada agente económico.

El formato y el contenido detallado de este informe serán acordados en el grupo de trabajo sobre vehículos al final de su vida útil de la Comisión de coordinación en materia de residuos.

5. Las comunidades autónomas remitirán anualmente al Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico un informe resumen con la información recogida en el apartado 2. Esta remisión se realizará antes del 1 de octubre de cada año.

6. El Ministerio para la Transición Ecológica y Reto Demográfico remitirá a la Comisión Europea informes sobre la aplicación de este real decreto. Los informes se elaborarán conforme a la Decisión 2005/293/CE de la Comisión, de 1 de abril de 2005. Los datos comunicados irán acompañados de un informe de control de calidad. El Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico podrá establecer los criterios para elaborar dicho informe.

CAPÍTULO VII · Régimen sancionador

Artículo 12 Régimen sancionador.

1. A los incumplimientos de las obligaciones establecidas en este real decreto les resultará de aplicación lo dispuesto en el título VII de la Ley 22/2011, de 28 de julio, el título V de la Ley 21/1992, de 16 de julio, de Industria, así como lo dispuesto en las previsiones que les resulten de aplicación del texto refundido de la Ley General para la Defensa de los Consumidores y Usuarios y otras leyes complementarias, aprobado por Real Decreto Legislativo 1/2007, de 16 de noviembre, y en la Ley 7/1996, de 15 de enero, de Ordenación del Comercio Minorista.

2. En el supuesto de que un sistema de responsabilidad ampliada no cumpla con lo establecido en su comunicación o en la autorización que le haya sido concedida, incluyendo los acuerdos voluntarios que suscriban, las autoridades competentes en el territorio donde se produzcan los incumplimientos, podrán, en aplicación de las medidas previstas en los artículo 44, 47 y 53 de la Ley 22/2011, de 28 de julio, iniciar un procedimiento sancionador, suspender la eficacia de la comunicación o revocar parcialmente la autorización e incluso suspender la actividad del sistema en su territorio.

Cuando el incumplimiento se produzca en dos o más comunidades autónomas, se podrá proceder a la revocación de la autorización o de la comunicación y a la baja en el Registro de Producción y Gestión de Residuos por parte de la autoridad competente que registró al sistema, previa valoración por parte de la Comisión de coordinación en materia de residuos a través de sus grupos de trabajo.

Disposición adicional primera. Aplicación de otra normativa.

1. Este real decreto se aplicará sin perjuicio de la legislación comunitaria y nacional en vigor, en particular la relativa a la prevención de riesgos laborales, normas de seguridad, emisiones a la atmósfera, limitación de ruidos, y protección del suelo y el agua.

2. A efectos de traslados de componentes, partes o piezas de vehículos al final de su vida útil, dentro y fuera de territorio español, estos deberán cumplir con los requisitos establecidos en el anexo V y contar con la acreditación que garantice que han sido preparados para reutilización en un CAT al efecto, autorizado en base a este real decreto y que cumpla las características del anexo II.

En caso contrario, serán considerados residuos y por tanto se trasladarán conforme a lo establecido en el Real Decreto 553/2020, de 2 de junio, por el que se regula el traslado de residuos en el interior del territorio del Estado y en el Reglamento (CE) 1013/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 14 de junio de 2006, relativo a los traslados de residuos.

Disposición adicional segunda. Cesión temporal para finalidades específicas de vehículos al final de su vida útil dados de baja definitiva en la Dirección General de Tráfico.

Los CAT podrán ceder temporalmente los vehículos al final de su vida útil dados de baja definitiva en la Dirección General de Tráfico, para fines de formación, investigación, protección civil o simulacros. La cesión requerirá la aplicación del procedimiento que establezca al efecto la Dirección General de Tráfico, en el que se hará constar, al menos: el vehículo o vehículos afectados, la finalidad y el tiempo máximo previsto para la cesión; se informará del momento efectivo de la devolución del vehículo o vehículos afectados.

El cesionario asume la responsabilidad de: el uso adecuado y seguro para las personas, las cosas y el medio ambiente de los vehículos cedidos, la aplicación de la Ley 22/2011, de 28 de julio, a los residuos generados por el uso del vehículo durante la cesión temporal, así como de la devolución del vehículo o restos del vehículo al CAT de origen.

Disposición adicional tercera. Rehabilitación de vehículos con certificado de destrucción o certificado de tratamiento medioambiental emitido por un Centro Autorizado de Tratamiento, cuando se acredite que tienen un especial interés histórico o singularidad.

Se podrá solicitar la rehabilitación de los vehículos dados de baja definitiva y con certificado de destrucción o de tratamiento medioambiental emitido por un CAT, siempre que se acredite que tienen un especial interés histórico o singularidad.

Estos vehículos deberán conservar sin fundir, al menos, el bastidor original con el número de chasis indeleble grabado en él.

Si la persona solicitante no coincide con el último titular del vehículo que conste en el Registro de Vehículos de la Dirección General de Tráfico, deberá acreditar la propiedad del mismo o presentar autorización del titular para proceder a su restauración y rehabilitación.

La persona interesada deberá solicitar en la Jefatura de Tráfico la rehabilitación del vehículo como histórico, aportando toda la documentación necesaria para el trámite, entre otros, el informe del Servicio Técnico de Vehículos Históricos dictaminando la concurrencia en el vehículo de los requisitos necesarios para su clasificación como "histórico".

En este caso, la restauración del vehículo deberá hacerse necesariamente cumpliendo las exigencias sobre modificaciones y reformas para vehículos históricos de acuerdo con lo dispuesto en la normativa vigente que regula este tipo de vehículos.

Se modifica por la disposición final 3 del Real Decreto 892/2024, de 10 de septiembre. Ref. BOE-A-2024-18614#df-3

Disposición transitoria primera. Adaptación de los CAT a las previsiones de este real decreto.

1. Los titulares de los CAT que ya dispusieran de una autorización conforme al Real Decreto 20/2017, de 20 de enero, comunicarán a las autoridades competentes de las comunidades autónomas en materia de residuos, en el plazo máximo de seis meses desde la entrada en vigor de este real decreto, la incorporación en su autorización de los códigos LER nacionales establecidos en el anexo VIII. La comunicación tendrá eficacia desde la fecha de su presentación.

2. Las autoridades competentes actualizarán el contenido de las autorizaciones, incorporando los nuevos códigos comunicados, así como las condiciones adicionales que, en su caso, tengan que cumplir los titulares de las instalaciones. Todo ello sin perjuicio de las facultades de comprobación, control e inspección que tengan atribuidas las Administraciones públicas.

Disposición transitoria segunda. Adaptación de las Administraciones públicas competentes.

Las Administraciones públicas competentes adaptarán sus procedimientos, y autorizaciones, así como los documentos de traslado, a lo previsto en este real decreto en el plazo de un año desde su entrada en vigor.

En tanto se produce esta adaptación, se seguirán aplicando los procedimientos, autorizaciones y documentos de traslado conforme al régimen anterior.

Disposición derogatoria única. Derogación normativa.

Quedan derogadas todas las disposiciones de igual o inferior rango que se opongan al mismo y en particular, el Real Decreto 20/2017, de 20 de enero, sobre los vehículos al final de su vida útil y la Orden INT/624/2008, de 26 de febrero, por la que se regula la baja electrónica de los vehículos descontaminados al final de su vida útil.

Las referencias al Real Decreto 1383/2002, de 20 de diciembre, o a cualquiera de las disposiciones derogadas en el párrafo anterior, contenidas en otras normas vigentes, acuerdos, contratos y documentos tanto públicos como privados se entenderán hechas a este real decreto.

Disposición final primera. Modificación del Reglamento General de Vehículos, aprobado por el Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre.

El Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, queda modificado como sigue:

Uno. Se modifica el apartado 8 del artículo 32 que queda redactado de la siguiente forma:

«8. Cuando la transmisión afecte a un vehículo sobre el que previamente se haya trabado embargo por una autoridad judicial o administrativa inscrito en el Registro de Vehículos, la Jefatura de Tráfico efectuará el cambio de titularidad y renovará el permiso o licencia de circulación, debiendo notificar la existencia del embargo al adquirente, y la identificación y domicilio de este a la autoridad que lo acordó.

Si la transmisión afecta a un vehículo sobre el que previamente se haya acordado el precinto por una autoridad judicial o administrativa inscrito en el Registro de Vehículos, la Jefatura de Tráfico efectuará el cambio de titularidad, sin expedir un nuevo permiso o licencia de circulación, debiendo notificar la existencia de dicha traba al adquirente, y la identificación y domicilio de este a la autoridad que lo acordó.

Si la transmisión afecta a un vehículo que ha sido previamente declarado como siniestro total por una entidad aseguradora, tras un accidente u otra causa, cuando el vehículo haya sufrido un daño importante que pueda afectar a algún elemento de seguridad, solamente se practicará el cambio de titularidad si se acredita haber superado favorablemente una inspección ITV con fecha posterior a la declaración de siniestro total.»

Dos. Se modifica el apartado 5 del artículo 33 que queda redactado de la siguiente forma:

«5. Cuando la transmisión afecte a un vehículo sobre el que previamente se haya trabado embargo por una autoridad judicial o administrativa inscrito en el Registro de Vehículos, la Jefatura de Tráfico efectuará el cambio de titularidad y renovará el permiso o licencia de circulación, debiendo notificar la existencia del embargo al adquirente, y la identificación y domicilio de este a la autoridad que lo acordó.

Si la transmisión afecta a un vehículo sobre el que previamente se haya acordado el precinto por una autoridad judicial o administrativa inscrito en el Registro de Vehículos, la Jefatura de Tráfico efectuará el cambio de titularidad sin expedir un nuevo permiso o licencia de circulación, debiendo notificar la existencia de dicha traba al adquirente y la identificación y domicilio de este a la autoridad que lo acordó.

Si la transmisión afecta a un vehículo que ha sido previamente declarado como siniestro total por una entidad aseguradora, tras un accidente u otra causa, cuando el vehículo haya sufrido un daño importante que pueda afectar a algún elemento de seguridad, solamente se practicará el cambio de titularidad si se acredita haber superado favorablemente una inspección ITV con fecha posterior a la declaración de siniestro total.»

Tres. Se sustituye el artículo 35 que queda redactado de la siguiente forma:

«Artículo 35. Bajas definitivas.

Los vehículos matriculados causarán baja definitiva en el Registro de Vehículos en los casos siguientes:

1. Cuando sus titulares o terceras personas que acrediten suficientemente su propiedad manifiesten expresamente la voluntad de retirarlos permanentemente de la circulación.

La solicitud de baja se dirigirá a cualquier Jefatura Provincial de Tráfico, acompañada de los documentos que se indican en el anexo XV.

2. En el caso de que cualquier Jefatura de Tráfico acuerde de oficio mediante la oportuna resolución su retirada definitiva de la circulación, previo informe del órgano competente en materia de Industria acreditativo de que el estado del vehículo constituye, por desgaste o deterioro de sus elementos mecánicos, un evidente peligro para sus ocupantes o para la seguridad de la circulación en general.

3. Cuando cualquier Jefatura de Tráfico acuerde de oficio, mediante la oportuna resolución, la retirada definitiva de la circulación respecto de los vehículos que hayan sido retirados de las vías públicas por los agentes encargados de la vigilancia y regulación del tráfico, una vez comprobado que han sido abandonados por sus titulares, de acuerdo con la normativa prevista en el anexo I, supuesto en que podrá procederse a su desguace.

4. A petición del titular o de tercera persona que acredite su propiedad, por traslado del vehículo a otro país donde vaya a ser matriculado, debiendo acompañarse los documentos que se establecen en el anexo XV.

Una vez tramitada la baja por traslado a otro país, el traslado efectivo del vehículo deberá llevarse a cabo en los siguientes 3 meses. En caso de que, pasados 3 meses, exista constancia de que el vehículo continúa circulando en España, se procederá de oficio a la rehabilitación del vehículo.

5. En el caso de que cualquier Jefatura de Tráfico acuerde la baja definitiva de oficio, mediante la oportuna resolución, por existir la presunción de que el vehículo no existe o no circula al no haberse cumplido las exigencias en materia de inspección ITV obligatoria y de seguro de responsabilidad civil de suscripción obligatoria en los últimos diez años. Esta baja definitiva de oficio, en cualquier caso, no impide que si el vehículo cumple a posteriori las condiciones para poder volver a obtener la autorización administrativa para circular, pueda ser rehabilitado.»

Cuatro. Se modifica el apartado 1.a) del artículo 36, que queda redactado de la siguiente forma:

«1. Los vehículos matriculados causarán baja temporal en el Registro de Vehículos en los casos siguientes:

a) Cuando su titular manifieste expresamente la voluntad de retirarlos temporalmente de la circulación.

Las bajas temporales de los vehículos cuyo titular manifieste su voluntad de retirarlos temporalmente de la circulación tendrán una duración de 1 año desde la fecha de solicitud de baja temporal. Pasado ese plazo sin que previamente el interesado solicite la prórroga la situación de baja temporal, finalizará la baja temporal y el vehículo volverá a estar en situación activa.

Las prórrogas del plazo de baja temporal se podrán solicitar a la Jefatura de tráfico como máximo 2 meses antes de la fecha de finalización de la baja temporal.»

Cinco. Se modifica el anexo XIII apartado C), para añadir un subapartado 9, con la siguiente redacción:

«9.º Si se trata de un vehículo que ha sido previamente declarado como siniestro total por una entidad aseguradora, tras un accidente u otra causa, cuando el vehículo haya sufrido un daño importante que pueda afectar a algún elemento de seguridad, documento acreditativo de haber superado favorablemente una inspección ITV con fecha posterior a la declaración de siniestro total.»

Seis. Se añade el subapartado 11.º al anexo XV, apartado A) con la siguiente redacción:

«11.º Para el traslado a otro país y como justificación de que no se trata de un residuo, se exigirá acreditación de haber superado una inspección técnica, en base al Real Decreto 920/2017, de 23 de octubre, por el que se regula la inspección técnica de vehículos, en los 30 días previos a la solicitud de la baja por traslado a otro país o de la baja por exportación, si dicha inspección no consta ya anotada telemáticamente en el Registro de vehículos, en los siguientes casos:

A) Vehículos con antigüedad superior a cuatro años desde su fecha de primera matriculación.

B) Para cualquier vehículo que tras un accidente u otra causa, haya sufrido un daño importante que pueda afectar a algún elemento de seguridad.»

Disposición final segunda. Títulos competenciales.

Este real decreto se dicta al amparo de las competencias exclusivas del Estado en materia de bases y coordinación de la planificación general de la actividad económica, tráfico y circulación de vehículos a motor, y legislación básica sobre protección del medio ambiente, establecidas en los artículos 149.1.13.ª, 21.ª y 23.ª de la Constitución, respectivamente.

Disposición final tercera. Incorporación de derecho de la Unión Europea.

El presente real decreto constituye la norma española de transposición al derecho interno de la Directiva 2000/53/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de septiembre de 2000, relativa a los vehículos al final de su vida útil y sus modificaciones posteriores y, en particular, constituye la norma española de transposición parcial de la Directiva (UE) 2018/849 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 30 de mayo de 2018, por la que se modifican la Directiva 2000/53/CE relativa a los vehículos al final de su vida útil, la Directiva 2006/66/CE relativa a las pilas y acumuladores y a los residuos de pilas y acumuladores y la Directiva 2012/19/UE sobre residuos de aparatos eléctricos y electrónicos en lo que afecta a la modificación que esta Directiva lleva a cabo en la Directiva 2000/53/CE.

Disposición final cuarta. Habilitación de desarrollo.

Se faculta a las personas titulares de los Ministerios para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, del Interior y de Industria, Comercio y Turismo para dictar, en el ámbito de sus respectivas competencias, las disposiciones necesarias para la aplicación y desarrollo de lo establecido en este real decreto y, en particular, para adaptar los anexos a las disposiciones y modificaciones que establezcan las normas internacionales, el derecho de la Unión Europea o el estado de la técnica.

Disposición final quinta. Entrada en vigor.

El presente real decreto entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

Dado en Madrid, el 13 de abril de 2021.

FELIPE R.

La Vicepresidenta Primera del Gobierno y Ministra de la Presidencia, Relaciones con las Cortes y Memoria Democrática,

CARMEN CALVO POYATO

ANEXO I

Exenciones a la prohibición de utilizar plomo, mercurio, cadmio y cromo hexavalente en los materiales y componentes de los automóviles, prevista en el artículo 4.1.a). Obligación de marcado de materiales y componentes

5.b).i) Plomo en baterías:

1) utilizadas en aplicaciones 12 V

2) utilizadas en aplicaciones de 24 V en automóviles especiales, tal como se definen en el artículo 3 del Reglamento (UE) 2018/858(1) del Parlamento Europeo y del Consejo

(1) 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

8.g).ii) Plomo en soldaduras diseñadas para crear una conexión eléctrica viable entre el cubo de semiconductor y el portador en cápsulas de circuito integrado «flip-chip», siempre que la conexión eléctrica consista en alguno de elementos siguientes:

1) un nodo tecnológico semiconductor de 90 nm o más;

2) un cubo único de 300 mm2 o mayor en cualquier nodo tecnológico semiconductor;

3) cápsulas de cubos apilados con cubo de 300 mm2 o mayor, o interponedores de silicio de 300 mm2 o mayores.

(1)

Válido para los automóviles homologados a partir del 1 de octubre de 2022 y las piezas de recambio para esos automóviles.

10.a) Componentes eléctricos y electrónicos que contengan plomo en vidrio o cerámica, en piezas matrices de vidrio o cerámica, en materiales vitrocerámicos o en piezas matrices vitrocerámicas.

Esta exención no se aplica al uso de plomo en:

i) vidrio de bombillas y bujías de encendido,

ii) materiales cerámicos dieléctricos de los componentes indicados en los puntos 10.b), 10.c) y 10.d).

14. Cromo hexavalente como protección anticorrosiva para los sistemas de refrigeración de acero al carbono en refrigeradores de absorción, hasta un máximo del 0,75 % en peso en la solución refrigerante:

a) diseñados para funcionar total o parcialmente con calentadores eléctricos de una potencia eléctrica media utilizada < 75 W en condiciones de funcionamiento constante;

b) diseñados para funcionar total o parcialmente con calentadores eléctricos de una potencia eléctrica media utilizada ≥ 75 W en condiciones de funcionamiento constante;

c) diseñados para funcionar totalmente con calentadores no eléctricos.

En el caso a) Automóviles homologados antes del 1 de enero de 2020 y piezas de recambio para esos automóviles.

En el caso b) Automóviles homologados antes del 1 de enero de 2026 y piezas de recambio para esos automóviles.

(1) Esta exención se revisará en 2024.

(2) Se aplica a las aleaciones de aluminio en las que el plomo no se haya introducido de forma deliberada pero esté presente porque se ha utilizado aluminio reciclado.

(3) Esta exención se revisará en 2025.

(4) Sistemas con un voltaje de más de 75V CC según la definición del Real Decreto 187/2016, de 6 de mayo, por el que se regulan las exigencias de seguridad del material eléctrico destinado a ser utilizado en determinados límites de tensión.

(5) Desmontaje obligatorio si, en correlación con el punto 10.a), se supera un umbral medio de 60 gramos por automóvil. Para la aplicación de esta cláusula no se tendrán en cuenta los dispositivos electrónicos no instalados por el fabricante en la cadena de producción.

(6) Desmontaje obligatorio si, en correlación con los puntos 8.a) a 8.k), se supera un umbral medio de 60 gramos por automóvil. Para la aplicación de esta cláusula no se tendrán en cuenta los dispositivos electrónicos no instalados por el fabricante en la cadena de producción.

Notas:

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

Se autoriza sin limitación la reutilización y la preparación para la reutilización de piezas de automóviles ya comercializadas antes de la fecha de vencimiento de una exención, puesto que en este caso no se aplica el artículo 4.1.a). Las piezas de recambio comercializadas después del 1 de julio de 2003 y que se utilicen en automóviles que hayan salido al mercado antes del 1 de julio de 2003 quedan exentas de lo establecido en el artículo 4.1.a). No aplicándose esta cláusula a los contrapesos de equilibrado de ruedas, a las escobillas de carbón para motores eléctricos ni a los forros de freno.

Se modifica por el art. único de la Orden PCM/814/2023, de 18 de julio. Ref. BOE-A-2023-16733

ANEXO II

Requisitos técnicos de las instalaciones de recepción de vehículos, de los depósitos de las administraciones públicas y de las instalaciones de tratamiento de vehículos al final de su vida útil

Las instalaciones de recepción de vehículos, los depósitos de las administraciones públicas y las de gestión de los vehículos al final de su vida útil, tienen que cumplir los siguientes requisitos técnicos, sin perjuicio de los requisitos adicionales que pueda imponer la normativa autonómica:

1. Los lugares de recogida y almacenamiento, incluso temporal, previo a la descontaminación de los vehículos al final de su vida útil, deberán disponer de:

a) Zonas adecuadas al número de vehículos a almacenar y dotadas de pavimento impermeable, con instalaciones para la recogida de derrames, de decantación y separación de grasas.

b) Equipos para el tratamiento de aguas, incluidas las pluviales, que han de ser tratadas conforme a la reglamentación sanitaria y medioambiental antes de deshacerse de las mismas.

2. Las instalaciones de los CAT dispondrán de:

a) Zonas adecuadas al número de vehículos a almacenar antes de su descontaminación dotadas de pavimento impermeable y con instalaciones de recogida de derrames en el caso de encontrarse a cubierto, o instalaciones de recogida y tratamiento de aguas, incluido separador de hidrocarburos, antes de su vertido en el caso de zonas descubiertas. Todos los sistemas serán conformes a la normativa sanitaria y medioambiental establecida por las distintas administraciones públicas.»

b) Zonas cubiertas para la descontaminación, con pavimento impermeable y con instalaciones para la recogida de derrames, y con equipos e instalaciones adecuados para la cantidad y tipología de los vehículos a descontaminar (elevadores o fosos, sistemas de aspiración/extracción de fluidos, etc).

c) Zonas cubiertas y con pavimento impermeable para almacenar los componentes retirados del vehículo y que contengan residuos peligrosos, en especial para aquellos que contengan aceite.

d) Contenedores adecuados para almacenar las baterías (con posibilidad, en caso de accidente, de neutralización del electrolito allí mismo o en sitio próximo), filtros y condensadores de policlorobifenilos/ policloroterfenilos (PCB/PCT).

e) Depósitos adecuados para almacenar separadamente los fluidos de los vehículos al final de su vida útil, es decir: Combustible, aceites –de motor, de cajas de cambio, de transmisión e hidráulicos y líquido de frenos–, líquidos de refrigeración, líquido anticongelante, fluidos del equipo del aire acondicionado y cualquier otro fluido retirado del vehículo.

f) Equipos de recogida y tratamiento de aguas, incluidas las de lluvia en las zonas no cubiertas, las cuales han de ser tratadas previamente a su vertido, de conformidad con la normativa ambiental y sanitaria establecidas por las distintas Administraciones públicas.

g) Zonas apropiadas para almacenar neumáticos usados, que incluyan medidas contra incendios y prevención de riesgos derivados del almacenamiento.

h) Zonas apropiadas para el almacenamiento de los vehículos descontaminados, que estarán valladas o cerradas en todo su perímetro; el suelo de la zona de almacenamiento estará, al menos, debidamente compactado y acondicionado para realizar su función específica en las debidas condiciones de seguridad y dotado de un sistema de recogida de aguas superficiales.

3. Las instalaciones de fragmentación, posfragmentación y reciclado posterior a la descontaminación de los vehículos al final de su vida útil, en las que se pueda dar lugar a lixiviados de sustancias peligrosas por agua de lluvia, tendrán, donde proceda, zonas cubiertas y zonas dotadas de pavimento impermeable, así como equipos de recogida de aguas sucias y pluviales, que serán tratadas de conformidad con la normativa ambiental y sanitaria.

ANEXO III

Tramitación electrónica de la baja definitiva del vehículo y emisión del certificado de destrucción o certificado de tratamiento medioambiental de un vehículo al final de su vida útil y del certificado de entrega de conformidad emitido por la instalación de recepción cuando competa, expedidos en cumplimiento del artículo 6.1

Entrega del vehículo

Los vehículos que vayan a ser desechados al final de su vida útil deberán ser entregados por sus titulares a un CAT o a una instalación de recepción, acompañados de la siguiente documentación:

a) Solicitud de baja definitiva del vehículo en impreso modelo oficial con los datos y firma de la persona titular o propietaria del vehículo. La solicitud incluirá una declaración jurada que indique que el solicitante tiene facultad de disposición sobre el vehículo, conforme a lo dispuesto en el Código Civil.

b) Documentos que sobre la identidad y representación se especifican en el apartado A), números 1.º y 3.º, del anexo XIII del Reglamento General de Vehículos, aprobado por el Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, salvo que la comprobación de los datos de identidad se efectúe de acuerdo con lo dispuesto en el Real Decreto 522/2006, de 28 de abril, por el que se suprime la aportación de fotocopias de documentos de identidad en los procedimientos administrativos de la Administración General del Estado y de sus organismos públicos vinculados o dependientes.

c) Permiso de circulación y tarjeta de inspección técnica del vehículo, o declaración jurada de haberlos extraviado.

Procedimiento

Realizada la entrega del vehículo y de la documentación en el CAT, la tramitación de la baja definitiva electrónica se efectuará de acuerdo con el siguiente procedimiento:

I. Cuando se trate de automóviles, el CAT expedirá el certificado de destrucción: Para el resto de vehículos, el CAT expedirá el certificado de tratamiento medioambiental, que se ajustarán a los modelos y contenidos establecidos en el presente anexo, y quedará obligado al tratamiento del vehículo de conformidad con el presente Real Decreto, y cualquier otra normativa que le sea aplicable.

II. El CAT, que deberá tener autorización para acceder a la aplicación de tramitación de Bajas Telemáticas de Vehículos (BTVE) y disponer de un certificado de identificación electrónica de acuerdo con lo que se indica en el apartado quinto, consultará telemáticamente la situación administrativa del vehículo en el Registro de Vehículos de la Dirección General de Tráfico, conforme a las instrucciones que esta dicte.

III. En el supuesto de que la situación sea conforme, el CAT comunicará por vía telemática a la Jefatura de Tráfico de la provincia donde radique, la solicitud de baja definitiva del vehículo. La Jefatura de Tráfico anotará la baja definitiva, emitiendo un certificado acreditativo de aquella, que remitirá telemáticamente al CAT para su entrega al titular del vehículo.

La fecha de anotación de la baja definitiva coincidirá con la de expedición del certificado de destrucción o certificado de tratamiento medioambiental.

IV. Si existiese algún impedimento para poder anotar la baja definitiva, la Jefatura Provincial de Tráfico, de oficio, emitirá telemáticamente un documento acreditativo del defecto a subsanar al CAT, que este entregará en el acto al titular del vehículo al objeto de que proceda a subsanarlo o, en su caso, a la instalación de recepción.

Conservación de la documentación

Los CAT conservarán la solicitud de baja definitiva y el resto de la documentación indicada en el apartado primero de este anexo, así como el certificado de destrucción o certificado de tratamiento medioambiental de cada vehículo, por el período establecido en la normativa archivística correspondiente al Ministerio del Interior y de acuerdo con lo dispuesto en la Ley Orgánica 3/2018, de 5 de diciembre, de Protección de Datos Personales y garantía de derechos digitales. Durante ese período, la Jefatura de Tráfico de la provincia, así como la comunidad autónoma donde radique, podrá solicitar del CAT la documentación que acredite la comunicación efectuada, al objeto de realizar las comprobaciones oportunas.

Transcurrido el período señalado, los CAT procederán a la eliminación de la documentación conforme a lo establecido en las disposiciones citadas en el párrafo anterior.

Excepciones

I. Las bajas definitivas de vehículos por traslado a otro país se presentarán en la Jefatura de Tráfico correspondiente, de acuerdo con lo previsto en Reglamento General de Vehículos, debiendo acompañarse de la documentación prevista en su anexo XV.

II. Las bajas definitivas de vehículos catalogados como históricos estarán exentas de ser tramitadas a través de los CAT, y se seguirán solicitando en las Jefaturas de Tráfico.

III. En aquellos casos en que exista la presunción de que el vehículo ya no existe o ha dejado de circular definitivamente por no haberse cumplido las obligaciones en materia de inspección ITV obligatoria y de seguro de responsabilidad civil de suscripción obligatoria en los últimos diez años, la solicitud de baja definitiva se deberá solicitar en las Jefaturas de Tráfico.

Proceso de autorización para acceder a la aplicación de tramitación de Bajas Telemáticas de Vehículos (BTVE)

a) Los CAT solicitarán en la Jefatura de Tráfico correspondiente el alta en los sistemas informáticos de la Dirección General de Tráfico como Centros Autorizados de Tratamiento medio ambiental, acompañando los siguientes documentos:

Fotocopia de la autorización expedida por la comunidad autónoma en la que esté instalado, cotejada por los registros de los órganos en los que se presenta la solicitud.

b) Escrito firmado por el representante legal del CAT, en el que identifique a la persona responsable del mismo y que lo represente a efectos de comunicación con la Dirección General de Tráfico.

La Jefatura de Tráfico podrá suspender la autorización para acceder a la aplicación BTVE en el supuesto de que detecte irregularidades en la comunicación o documentación de los vehículos destruidos por el CAT.

Instrucciones de cumplimentación

Se pueden dar dos casos:

A. Caso de entrega del vehículo por su titular en un CAT.

El CAT cumplimentará el certificado de destrucción o certificado de tratamiento medioambiental del vehículo, con la siguiente información:

– Datos del vehículo a descontaminar.

i. Si se adjunta el Permiso de Circulación y ficha técnica, se verificará que corresponde al vehículo depositado.

ii. Si no se presenta Permiso de Circulación y ficha técnica, se rellenarán los datos que se puedan obtener a partir del vehículo depositado.

– Datos del titular del vehículo a descontaminar y, en su caso, del representante de este que hace la entrega.

– Datos de la Instalación de Recepción. Se dejan en blanco.

– Datos del CAT de vehículos. Se hará constar en la casilla correspondiente si se ha adjuntado el Documento de matriculación o la inexistencia del mismo.

B. Caso de entrega del vehículo por su titular en una Instalación de Recepción.

La Instalación de Recepción cumplimentará el certificado de entrega, con la siguiente información:

– Datos del vehículo a descontaminar.

– Datos del titular del vehículo a descontaminar y, en su caso, del representante de éste que hace la entrega.

– Datos de la Instalación de Recepción.

– Datos del CAT que va a descontaminar y tratar el vehículo.

La Instalación de Recepción entregará copia al titular del Certificado de Entrega en el momento en que se haga el traspaso del vehículo, solicitando para ello la misma documentación necesaria que se requiere en el CAT para su aceptación, la cual entregará al CAT cuando se entregue el vehículo. Posteriormente entregará al titular del vehículo la baja y el certificado de destrucción o certificado de tratamiento medioambiental obtenido del CAT.

ANEXO IV

Operaciones de descontaminación del vehículo al final de su vida útil y otras operaciones de tratamiento

1. Para la descontaminación de los vehículos al final de su vida útil, se realizarán todas y cada una de las operaciones siguientes:

a) Retirada de baterías(1), depósitos de gas licuado.

(1) Para la adecuada manipulación de los vehículos eléctricos e híbridos, y en especial para la extracción de las baterías de los mismos, los profesionales de los CAT que operan con estos residuos deberán disponer de la cualificación necesaria.

b) Retirada o neutralización de componentes potencialmente explosivos (por ejemplo, airbags).

c) Retirada, así como recogida y almacenamiento por separado, cuando su mezcla impida su tratamiento conforme al artículo 18.2 de la Ley 22/2011, de 28 de julio, de: filtros de combustible, filtros de aceite, combustible, aceite –de motor, de transmisión, de la caja de cambios, hidráulico y líquido de frenos–, líquido refrigerante(2), anticongelante, fluido de los aparatos de aire acondicionado(2)así como cualquier otro fluido que contengan los vehículos al final de su vida útil.

(2) Para la adecuada extracción de los fluidos del sistema de aire acondicionado, los profesionales del CAT que realicen las operaciones de descontaminación descritas, han de contar con la cualificación exigida de conformidad con el Real Decreto 115/2017, de 17 de febrero, por el que se regula la comercialización y manipulación de gases fluorados y equipos basados en los mismos, así como la certificación de los profesionales que los utilizan y por el que se establecen los requisitos técnicos para las instalaciones que desarrollen actividades que emitan gases fluorados.

Si los componentes, partes o piezas retirados para su preparación para la reutilización se almacenan a cubierto podrán incluir los líquidos necesarios para su reutilización con tapones de contención que sustituyan a los filtros retirados. En

cualquier otro caso, tras sustituir los filtros por tapones al efecto, podrán incluir líquidos siempre que sea necesario para su reutilización en cantidad que no moje la varilla de medición.

d) Retirada, siempre que sea viable, de todos los componentes en los que se haya determinado un contenido en mercurio.

2. Para fomentar la preparación para la reutilización y el reciclado, se realizarán todas y cada una de las operaciones de tratamiento siguientes:

a) Retirada de catalizadores,

b) Retirada de los elementos metálicos que contengan cobre, aluminio y magnesio, si estos metales no van a ser retirados en el proceso de fragmentación,

c) Retirada de neumáticos y componentes plásticos de gran tamaño (por ejemplo, parachoques, salpicaderos, depósitos de fluidos, etc.) si estos materiales no van a ser retirados en el proceso de fragmentación de tal modo que puedan reciclarse efectivamente como materiales.

d) Retirada de vidrio

3. Las fracciones que no se hayan podido preparar para la reutilización o reciclar, se destinarán, en base al principio de jerarquía, a valorización energética.

ANEXO V

Preparación para la reutilización

A. Requisitos de un centro o instalación de preparación para la reutilización

1. Únicamente podrán prepararse para reutilización componentes, partes o piezas que procedan de vehículos dados de baja definitiva ante la Dirección General de Tráfico, con certificado de destrucción o de tratamiento medioambiental válidamente expedido por un CAT autorizado.

2. Solo los CAT autorizados podrán realizar la preparación de componentes, partes, piezas o fluidos para reutilización, siendo los responsables de entregar los certificados citados en el apartado C para los componentes, partes o piezas recuperados.

3. Los combustibles solo podrán comercializarse o autoconsumirse en el propio CAT si cumplen los requisitos establecidos en su normativa de aplicación. Cuando un CAT realice operaciones de preparación para la reutilización o reciclado de gases de refrigeración y dicho gas sea utilizado en autoconsumo, comercializado o utilizado en operaciones de carga, recarga, reparación o mantenimiento de vehículos, equipos o aparatos de sus clientes, se deberá cumplir con lo establecido en la normativa de aplicación respecto a los impuestos sobre gases fluorados de efecto invernadero.

B. Criterios para seleccionar las piezas, partes y componentes de los vehículos al final de su vida útil aptos para la preparación para la reutilización

1. Serán susceptibles de preparación para la reutilización las piezas, partes y componentes que mantengan la funcionalidad y seguridad para su uso, de acuerdo con las normas que les sea de aplicación, así como aquellas que puedan ser reparadas. El resto deberán gestionarse como residuos.

2. Inspección visual: Las piezas, partes y componentes de los vehículos al final de su vida útil que tras una inspección visual se encuentren en alguna de las situaciones que se exponen a continuación y que no puedan ser reparadas, no serán susceptibles de preparación para la reutilización y habrán de gestionarse como residuos:

a) Ausencia de componentes esenciales.

b) Piezas o componentes en deficientes condiciones generales.

c) Piezas o componentes muy oxidados o con numerosos daños superficiales (por ejemplo, abolladuras, hendiduras, agujeros, etc.) que no sean reparables.

C. Certificado a incluir junto a las piezas, partes y componentes tras su preparación para la reutilización

1. Los componentes, partes o piezas preparados para reutilización deberán ir acompañados del certificado del CAT que los haya preparado para su reutilización, que incluirá, como mínimo, la información del siguiente modelo:

El contenido de dicho certificado podrá ir incluido en la factura correspondiente.

2. En caso de que el certificado no disponga de la información antedicha, que no sea verificable, o presente dudas o incorrecciones, los componentes, partes o piezas serán considerados residuos y habrán de gestionarse como tales.

3. En el caso de preparación para la reutilización de neumáticos, el CAT certificará que cumplen con las especificaciones técnicas contenidas en la norma UNE 69051 – «Neumáticos, llantas y válvulas. Ciclo de uso del neumático. Neumáticos de segunda mano».

D. Requisitos del traslado

1. Los conjuntos de componentes, partes o piezas preparados para reutilización, que sean objeto de un traslado, deberán ir acompañados durante su traslado del documento anterior, expedido por el CAT que los haya preparado para su reutilización, para acreditar que se trata de productos y no de residuos. En caso de no acompañar dicho certificado válidamente emitido serán considerados residuos.

2. Los conjuntos de componentes, partes o piezas preparados para reutilización, que sean objeto de un traslado, irán, según sus características, adecuadamente separados, paletizados o flejados para su correcta carga, descarga y traslado, e incluirán medios para evitar escapes, roturas o fugas indeseadas.

E. Requisitos de la posventa en territorio nacional

Los CAT proporcionarán a los consumidores de piezas y componentes preparados para la reutilización la garantía legalmente establecida según sean particulares o profesionales.

F. Requisitos de información

Los CAT, en su memoria anual de gestión proporcionarán información sobre las piezas preparadas para reutilización vendidas y las almacenadas durante el periodo correspondiente a dicha memoria. Así mismo, se declararán en la memoria anual aquellas piezas que estaban ya contabilizadas como almacenadas en años anteriores, y que en dicho periodo se han desechado como residuos.

ANEXO VI

Cualificación necesaria para los profesionales de los CAT que se encarguen de la manipulación de los vehículos eléctricos e híbridos

El personal que manipula en los centros autorizados de tratamiento (CAT) vehículos eléctricos y/o híbridos, debe estar capacitado para manipular de forma segura dichos vehículos y sus componentes.

Dicha persona debe desarrollar su actividad en el seno de un CAT y deberá cumplir y poder acreditar ante la Administración competente, cuando esta así lo requiera en el ejercicio de sus facultades de inspección, comprobación y control, una de las siguientes situaciones:

a) Disponer de un título de formación profesional que otorgue competencias en instalación, montaje o mantenimiento de instalaciones, líneas eléctricas o electricidad del vehículo o titulación equivalente. Se entenderá por titulación equivalente, la recogida como tal en la reglamentación que regula el título exigido. Igualmente, siempre que se contemple en dicha reglamentación, podrán admitirse los certificados de profesionalidad reconocidos como equivalentes a un título de formación profesional en la regulación de dicho título, o bien aquellos que cubran las unidades de competencia correspondientes a todos los módulos profesionales que forman las enseñanzas del título de formación profesional, de acuerdo con lo estipulado en el Real Decreto 1224/2009, de 17 de julio, de reconocimiento de las competencias profesionales adquiridas por experiencia laboral.

b) Poseer una certificación otorgada por entidad acreditada para la certificación de personas por ENAC o cualquier otro Organismo Nacional de Acreditación designado de acuerdo a lo establecido en el Reglamento (CE) n.º 765/2008 de acuerdo a la norma UNE- EN ISO 17024. El esquema de certificación incluirá en su alcance los trabajos relativos al desguace de vehículos híbridos y eléctricos y evaluará la competencia para el desempeño de las siguientes tareas:

1. Utilización de los Equipos de Protección Individual necesarios para el manejo seguro de un vehículo eléctrico y/o híbrido que trabaja en alta tensión.

2. Manejo de aparatos de medida y herramientas.

3. Puesta en seguridad de un vehículo eléctrico y/o híbrido que trabaja en alta tensión.

4. Extracción segura de la batería de un vehículo eléctrico y/o híbrido que trabaja en alta tensión tras su puesta en seguridad.

5. Almacenamiento y embalaje de baterías de vehículos eléctricos y/o híbridos que trabajan en alta tensión tras su puesta en seguridad y su extracción del vehículo.

6. Preparación para el transporte de las baterías de vehículos eléctricos y/o híbridos que trabajan en alta tensión tras su puesta en seguridad y su extracción del vehículo.

Para ello, será necesario evidenciar la posesión de los siguientes conocimientos y destrezas y su aplicación en la práctica:

a. Interpretación de planos y esquemas.

b. Seguridad para trabajos en vehículos eléctricos y/o híbridos que trabajan en alta tensión.

c. Distancias de aislamiento y pasillos de seguridad.

d. Relación de legislación vigente (europea, estatal y autonómica) sobre este tipo de componentes.

e. Exigencias para los equipos de protección y materiales utilizados en el tratamiento de vehículos eléctricos y/o híbridos que trabajan en alta tensión.

f. Peligros en la manipulación (incluido el transporte) de vehículos eléctricos y/o híbridos que trabajan en alta tensión.

g. Principales componentes de un vehículo eléctrico y/o híbrido que trabaja en alta tensión.

h. La puesta en seguridad de un vehículo eléctrico y/o híbrido que trabaja en alta tensión

i. El Sistema de Información Internacional para el Desguace de Vehículos (IDIS). Descarga de los documentos necesarios para la puesta en seguridad y la extracción segura de la batería de un vehículo eléctrico y/o híbrido que trabaja en alta tensión específico.

j. Manejo, almacenamiento y embalaje de baterías de vehículos eléctricos y/o híbridos que trabajan en alta tensión tras su puesta en seguridad y su extracción del vehículo.

k. Medidas que debe adoptar en relación con la prevención de riesgos laborales para realizar las labores de forma segura tanto para su persona como para el resto de las personas, bienes y el medio ambiente.

ANEXO VII

Objetivos de preparación para la reutilización, reciclado y valorización

1. Los agentes económicos cumplirán, en el ámbito de su actividad, los objetivos de preparación para la reutilización, reciclado y valorización siguientes:

a) el porcentaje total de preparación para la reutilización y valorización será al menos del 95 por 100 del peso medio por automóvil y año, y

b) el porcentaje total de preparación para la reutilización y reciclado será al menos del 85 por 100 del peso medio por automóvil y año.

2. Los CAT, además, cumplirán los siguientes objetivos, sin perjuicio del cumplimiento de los exigidos con anterioridad a la entrada en vigor de este real decreto:

a) Recuperarán para su preparación para la reutilización, y comercializarán componentes, partes o piezas de los automóviles que supongan, al menos, un 10 % del peso total de los automóviles que traten anualmente.

b) A partir del 1 de enero de 2026 recuperarán para su preparación para la reutilización, y comercializarán componentes, partes o piezas de los automóviles que supongan, al menos, un 15 % del peso total de los automóviles que traten anualmente.

ANEXO VIII

Codificación LER-VEH

Se incluyen a continuación códigos LER-VEH desagregados para ser utilizados en futura normativa, siendo de aplicación en el presente Real Decreto únicamente los dos primeros.

16 01 04* 10 Automóviles al final de su vida útil.

16 01 04* 20 Vehículos al final de su vida útil no incluidos en el LER 16 01 04* 10.

16 01 04* 30 Medio de transporte circula sobre raíles al final de su vida útil.

16 01 04* 40 Embarcaciones al final de su vida útil.

16 01 04* 50 Aeronaves al final de su vida útil.

16 01 04* 90 Otros medios de transporte autopropulsados (que se muevan por sus propios medios).