

ADECUACIÓN DE INSTALACIONES EXISTENTES

COMPARATIVA NOVEDADES REAL
DECRETO VERSIÓN 30/10/2015
CON VERSIÓN VIGENTE

ADECUACIÓN DE INSTALACIONES EXISTENTES

ADECUACIÓN A LEY 4/2009 – REGIÓN DE MURCIA

Disposición transitoria Segunda. *Adaptación al régimen de autorización ambiental única*

Las actividades deberán adaptarse a la ley antes de 31 de octubre de 2017, para lo cual, con la antelación **mínima** de seis meses (**ÚLTIMO DÍA 1/5/2017**) antes del vencimiento de dicho plazo, el titular de la instalación deberá solicitar la renovación o revisión de autorizaciones exigibles, a través del procedimiento de renovación de la autorización ambiental única.

ADECUACIÓN A FUTURO NUEVO REAL DECRETO de VFU

Disposición transitoria primera. *Adaptación de las autorizaciones de las instalaciones.*

Las instalaciones de gestión de vehículos al final de su vida útil solicitarán, cuando proceda, en el plazo de seis meses desde la entrada en vigor de este real decreto una revisión de su autorización para adaptarlas a las previsiones de este real decreto. Las administraciones competentes resolverán en el plazo de diez meses desde la presentación de la solicitud.

SUGERENCIA: REALIZAR AMBOS TRÁMITES EN EL MISMO MOMENTO A PARTIR DE CUANDO SE PUBLIQUE EL RD DE VFU

JORNADA ADREMUR – 27/1/2016

ADECUACIÓN DE INSTALACIONES EXISTENTES **(¡¡¡¡SIN MODIFICACIONES!!!!)**

<p>OPCIÓN 1. CAT CON AUTORIZACIÓN SECTORIAL GP <u>SIN</u> LICENCIA MUNICIPAL PARA LA ACTIVIDAD DE CAT</p>	<p>POSIBLES PROBLEMAS DE COMPATIBILIDAD URBANÍSTICA Y OBLIGACIÓN DE SOMETIMIENTO A EVALUACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL. INFORMACIÓN VECINAL: ALEGACIONES POR UBICACIÓN CERCANA A USOS AGRÍCOLAS DEL SUELO. (MÁS TIEMPO DE TRÁMITE)</p>
<p>OPCIÓN 3. CAT CON AUTORIZACIÓN SECTORIAL GP <u>CON</u> LICENCIA MUNICIPAL PROVISIONAL- USO EXCEPCIONAL PARA LA ACTIVIDAD DE CAT</p>	<p>POSIBLES PROBLEMAS DE COMPATIBILIDAD URBANÍSTICA EN RELACIÓN A LA PROVISIONALIDAD, LIMITACIÓN TEMPORAL, QUE NO SE SIGAN CUMPLIENDO CONDICIONES DE USO EXCEPCIONAL. ETC. TRÁMITES ADICIONALES CON AYTO Y/O CON CONSEJERÍA DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO (MÁS TIEMPO DE TRÁMITE)</p>
<p>OPCIÓN 3. CAT CON AUTORIZACIÓN SECTORIAL GP <u>CON</u> LICENCIA MUNICIPAL DEFINITIVA PARA LA ACTIVIDAD DE CAT</p>	<p>TRÁMITE DE ADECUACIÓN A AAU. SE PIDE COMPROBACIÓN AL AYTO RESPECTO A VIGENCIA DE LA LICENCIA CONDECIDA RESPECTO A LAS INSTALACIONES EXISTENTES. TEÓRICAMENTE SENCILLO.</p>
<p>OPCIÓN 4. CAT CON AUTORIZACIÓN AAU</p>	<p>TRÁMITE DE ADECUACIÓN SOLO EN RELACIÓN AL NUEVO RD DE VFU. TEÓRICAMENTE SENCILLO.</p>

AFECCIÓN DEL RÉGIMEN DE AUTORIZACIÓN AMBIENTAL INTEGRADA

PROCESO – FASE de un CAT (RD VIGENTE)		
Zona de recepción y almacenamiento temporal previo a descontaminación	INSTALACIÓN COMPLETA QUE TIENE TODOS LOS PROCESOS Y FASES CAT - ESPECÍFICA* ES DE APLICACIÓN AAI (Según umbrales)	INSTALACIÓN BÁSICA CAT NO ES DE APLICACIÓN AAI SALVO SI TIENE CAPACIDAD TOTAL SUPERIOR A 50 TONELADAS DE ALMACENAMIENTO DE RESIDUOS PELIGROSOS RESULTANTES DE LA DESCONTAMINACIÓN O SI TIENE UN ALMACENAMIENTO SUBTERRÁNEO DE MÁS DE 50TN DE RESIDUOS PELIGROSOS.
Zona de descontaminación		
Zona de clasificación y almacenamiento de Residuos peligrosos Todos los componentes peligrosos del automóvil así como su esqueleto son depositados en recipientes adecuados a la espera de su recogida por parte de empresas especializadas.		
Zona de desmontaje de VFU descontaminados		
Zona de almacenamiento de VFU descontaminados y sus elementos. Tras la extracción de las piezas reutilizables, se prosigue con su limpieza, comprobación y reparación si fuera necesario para su puesta a punto, almacenaje y posterior venta.		
Fragmentación-trituración VFU*		
Equipos para la Recuperación, reciclado, mezcla, combinación de aceites, catalizadores, ácidos, bases, disolventes, materias inorgánicas que no sean metales o compuestos metálicos de RESIDUOS PELIGROSOS*		
Equipos para la Recuperación, reciclado, mezcla, combinación de aceites, catalizadores, ácidos, bases, disolventes, materias inorgánicas que no sean metales o compuestos metálicos de RESIDUOS NO PELIGROSOS*		

- Estas fases pueden ser instalaciones de gestión de residuos por sí mismas, no integradas en ningún CAT.

EN ESTOS CASOS: EL PLAZO DE ADAPTACIÓN FINALIZÓ EL 7 de julio de 2015.

Real Decreto 1383/2002, de 20 de diciembre, sobre gestión de vehículos al final de su vida útil.

TEXTO CONSOLIDADO

La Directiva 2000/53/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de septiembre de 2002, relativa a los vehículos al final de su vida útil, tiene por finalidad reducir las repercusiones de los vehículos sobre el medio ambiente, estableciendo para ello no sólo normas para su correcta gestión ambiental al final de su vida útil, sino también medidas preventivas que deberán tomarse en consideración desde la fase de su diseño y fabricación. Todas estas medidas deben aplicarse garantizando los principios de libre competencia.

Este Real Decreto, que incorpora al derecho interno la citada Directiva, se dicta al amparo de lo establecido en los artículos 1 y 7 de la Ley 10/1998, de 21 de abril, de Residuos, que facultan al Gobierno, respectivamente, para fijar disposiciones particulares relativas a la producción y gestión de determinados tipos de residuos, y para imponer obligaciones y limitaciones a los responsables de la puesta en el mercado de productos que con su uso se conviertan en residuos, de manera que se facilite su reutilización, reciclado y valorización.

La necesaria cobertura legal de esta disposición se encuentra, asimismo, en lo dispuesto en el capítulo I del Título III de la Ley 21/1992, de 16 de julio, de Industria, que, en materia de seguridad industrial, permite establecer limitaciones a las actividades y productos industriales que puedan ocasionar daños al medio ambiente.

De acuerdo con lo anterior, se establecen en este Real Decreto 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. Concretamente, la limitación de utilizar sustancias peligrosas será más exigente a partir del 1 de enero de 2003, de conformidad con la Decisión de la Comisión de 27 de junio de 2002, por la que se modifica el anexo II de la Directiva 2000/53/CE.

Constituyen determinaciones prioritarias del presente Real Decreto garantizar 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 y el cumplimiento de los objetivos de

**PROYECTO DE REAL DECRETO SOBRE LOS VEHÍCULOS AL FINAL DE SU VIDA ÚTIL
30 de octubre de 2015**

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 se dictó al amparo de lo establecido en los artículos 1 y 7 de la entonces vigente Ley 10/1998, de 21 de abril, de Residuos, que facultaban al Gobierno, respectivamente, para fijar disposiciones particulares relativas a la producción y gestión de determinados tipos de residuos, y para imponer obligaciones y limitaciones a los responsables de la puesta en el mercado de productos que con su uso se convirtieran en residuos, de manera que se facilitara su reutilización, reciclado y valorización. La necesaria cobertura legal de esta disposición se encontraba, asimismo, en lo dispuesto en el capítulo I del título III de la Ley 21/1992, de 16 de julio, de Industria, que, en materia de seguridad industrial, permite establecer limitaciones a las actividades y productos industriales que puedan ocasionar daños al medio ambiente.

De acuerdo con lo anterior se establecían en el Real Decreto 1383/2002, de 20 de diciembre, 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

reutilización, reciclado y valorización establecidos por la Directiva 2000/53/CE.

La figura central de este proceso de mejora ambiental es el usuario, al que se impone la obligación de entregar el vehículo al final de su vida útil –bien directamente o a través de una instalación de recepción– a un centro autorizado de tratamiento que realizará su descontaminación. Para facilitar al usuario el cumplimiento de esta obligación, y en aplicación del principio de responsabilidad de los productores, éstos deberán hacerse cargo de los vehículos que les sean entregados de la marca que comercialicen o hayan comercializado, garantizando la suficiencia de las instalaciones de recepción.

Particular relevancia adquiere la acreditación del fin de la vida útil del vehículo y, consiguientemente, su consideración como residuo, de la que se deriva la obligación de aplicar a su descontaminación el régimen normativo sobre residuos peligrosos. Por ello, la entrega del vehículo en el centro de tratamiento que realiza la descontaminación quedará documentada mediante el certificado de destrucción emitido por dicho centro, cuyos requisitos mínimos vienen determinados por la Decisión 2002/151/CE de la Comisión, de 19 de febrero de 2002, que asimismo se incorpora en este Real Decreto.

Para evitar la contaminación de los elementos que integran el medio ambiente, incluido el suelo se regulan también las operaciones de descontaminación y demás operaciones de tratamiento, fijándose además las condiciones de almacenamiento y estableciéndose los requisitos técnicos que han de reunir las instalaciones de recogida, almacenamiento y tratamiento (incluida la descontaminación) de los vehículos y de los elementos que los componen.

Finalmente, la posibilidad que ofrece la Directiva de dar cumplimiento a determinadas obligaciones mediante la suscripción de acuerdos voluntarios, queda recogida igualmente en este Real Decreto vinculada a la consecución de los objetivos de reutilización, reciclado y valorización, de tal forma que, opcionalmente y con la autorización de las Comunidades Autónomas, los agentes económicos puedan suscribir dichos acuerdos y participar en sistemas integrados de gestión.

En la elaboración del presente Real Decreto se ha consultado a las Comunidades Autónomas y a los sectores afectados.

En su virtud, a propuesta de los Ministros de Medio Ambiente, del Interior y de Ciencia y Tecnología, de acuerdo con el Consejo de Estado y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día 20 de diciembre de 2002,

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 éstos 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 adquiriría 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.

II

En el tiempo transcurrido desde la aprobación del Real Decreto 1383/2002, de 20 de diciembre, han tenido lugar una serie de circunstancias que han hecho necesaria su revisión.

En primer lugar, la aprobación de la Ley 22/2011, de 28 de julio, de residuos y suelos contaminados, ha introducido 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 y 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, es necesario adaptar a las previsiones de la ley las normas de desarrollo en materia de residuos.

En segundo lugar, para homogeneizar los datos que cada Estado miembro envía anualmente en referencia al cumplimiento de objetivos, la Comisión adoptó la Decisión 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.

En tercer lugar, la experiencia adquirida durante la aplicación del real decreto ha puesto de manifiesto que, si bien se trata de un flujo de residuos que ha venido funcionando de una manera satisfactoria, existían algunos aspectos de la regulación que necesitaban ser mejorados, como la definición del ámbito de aplicación de la norma y su coherencia con los regímenes de otros flujos de residuos, así como la redacción de determinados artículos.

Por todos estos motivos el Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente ha optado por la derogación del real decreto de 2002 y por la aprobación de un nuevo real decreto que regule, adapte y sistematice todos los aspectos relacionados con los vehículos al final de su vida útil, de conformidad con la Directiva 2000/53/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de septiembre de 2000 y la Ley 22/2011, de 28 de julio .

III

El real decreto que ahora se aprueba mantiene en esencia la regulación preexistente sobre los vehículos al final de su vida útil, conservando sus elementos fundamentales, entre ellos: la definición de vehículo en la que se incluyen las categorías M1 y N1 del Reglamento (UE) Nº 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, y del Real Decreto 750/2010, de 4 de junio, por el que se regulan los procedimientos de homologación de vehículos de motor y sus remolques, máquinas autopropulsadas o remolcadas, vehículos agrícolas, así como de sistemas, partes y piezas de dichos vehículos; y se incluyen también los vehículos de tres ruedas

simétricas provisto de un motor de cilindrada superior a 50 centímetros cúbicos, si es de combustión interna, o diseñado y fabricado para no superar una velocidad de 45 km/h, del citado real decreto, con exclusión de los ciclomotores; las obligaciones de los productores o fabricantes de vehículos, como son diseñar sus productos de manera que se limite el uso de sustancias peligrosas en la fabricación de los mismos y se facilite el desmontaje y el tratamiento de los residuos, facilitar información a los gestores, a los consumidores y a las administraciones públicas, organizar y financiar la recogida y el adecuado tratamiento, por sí mismos o a través de acuerdos voluntarios con otros agentes económicos; la obligación de los usuarios de entregar los vehículos a un centro de tratamiento, bien directamente, bien a través de una instalación de recepción; la obligación de documentar la entrega a través del certificado de destrucción que acredita el fin de la vida útil del vehículo; la tramitación por los centros de tratamiento de la baja del vehículo de conformidad con 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; la exigencia del cumplimiento de requisitos técnicos de almacenamiento y tratamiento; y la obligación de los agentes económicos de cumplimiento de objetivos de reutilización, reciclado y valorización.

Las novedades de este real decreto con respecto al que se deroga se centran en las siguientes cuestiones: se precisa su ámbito de aplicación, se regulan con mayor detalle las operaciones que deben realizar los centros autorizados para el tratamiento de los vehículos al final de su vida útil, se adoptan medidas para evitar que se produzca una doble financiación de la gestión de los vehículos o de sus componentes; y se completan algunas previsiones sobre las obligaciones a las que quedan sometidos los productores y otros agentes económicos, incluidas las de información, así como sobre el régimen sancionador. Adicionalmente, se adecua este flujo de residuos a la Ley 22/2011, de 28 de julio, en especial incluyendo la preparación para la reutilización como tratamiento y adaptando los sistemas de responsabilidad ampliada del productor del producto a lo previsto en su título IV. Por último se añade una disposición adicional para regular la cesión temporal de 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.

En primer lugar, el ámbito de aplicación se regula en artículo aparte y diferente al relativo al objeto de la norma. Este ámbito de aplicación queda circunscrito a los vehículos al final de su vida útil, por lo que deben quedar fuera de este ámbito las piezas y componentes generados durante la vida útil de los

vehículos, que se regirán por la Ley 22/2011, de 28 de julio, y por los reales decretos específicos de cada tipo de residuo. A través de esta modificación se incorpora a nuestro ordenamiento la clarificación que en su momento realizó la Comisión Europea en relación con el artículo 5.1, primer guión, de la Directiva 2000/53/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de septiembre de 2000. Así la Comisión considera que los Estados miembros pueden utilizar los sistemas de recogida existentes en relación con las piezas usadas que son residuos, por lo que no están obligados a crear sistemas de recogida distintos con requisitos de financiación especiales.

En segundo lugar, se ha desarrollado con mayor grado de detalle el artículo relativo a las instalaciones y operaciones de tratamiento que se llevan a cabo en los centros autorizados. Estos centros son los únicos autorizados para descontaminar los vehículos y extraer piezas y componentes de vehículos que previamente hayan causado baja definitiva en el Registro de vehículos de la Dirección General de Tráfico. Para dar cumplimiento al principio de jerarquía de residuos, estos centros deberán separar las piezas y componentes que se puedan reutilizar o preparar para la reutilización, y comercializarlas; también deberán entregar a un gestor autorizado todos los materiales procedentes de la descontaminación y remitir el resto del vehículo a un gestor autorizado para su fragmentación. De esta forma se garantiza la trazabilidad y correcta gestión de todos los vehículos al final de su vida útil, que pasarán, por este orden, por una etapa de descontaminación y de preparación para la reutilización en un CAT, otra etapa de fragmentación y en su caso posfragmentación y finalmente las etapas de reciclado y valorización energética de sus componentes o, en su caso, eliminación.

El régimen jurídico de la responsabilidad ampliada del productor queda adaptado a la Ley 22/2011, de 28 de julio, de manera que los productores podrán constituir sistemas individuales o colectivos, para lo que deberán disponer, respectivamente, de la correspondiente comunicación o autorización y podrán celebrar acuerdos con otros agentes económicos o integrar estos agentes en los sistemas de responsabilidad ampliada. Tanto los sistemas individuales como los colectivos deberán elaborar un informe anual sobre su actividad.

El real decreto clarifica el régimen jurídico aplicable a los vehículos y a algunos de sus componentes sometidos a otros regímenes de responsabilidad ampliada del productor. En coherencia con el tratamiento unificado que la directiva de vehículos establece para el conjunto del vehículo, se considera que los

materiales y componentes del vehículo al final de su vida útil no han de quedar sometidos a otros regímenes de responsabilidad ampliada del productor. Con ello se evita la doble financiación de la gestión de los materiales y componentes procedentes del vehículo. Expresamente se clarifica la responsabilidad de los agentes económicos implicados en la gestión del vehículo al final de su vida útil en relación con los neumáticos que se comercialicen.

Por último se incluye la referencia a los regímenes sancionadores previstos en otras normas, así como los posibles incumplimientos de los sistemas de responsabilidad ampliada del productor o de los acuerdos voluntarios.

IV

Este real decreto consta de doce artículos con el contenido mencionado anteriormente; tres disposiciones adicionales relativas a otra normativa aplicable, a las referencias al Real Decreto 1383/2002, de 20 de diciembre, y a la cesión temporal de vehículos dados de baja para fines específicos; dos disposiciones transitorias, sobre la revisión de las autorizaciones y la adaptación a los nuevos sistemas de responsabilidad ampliada del productor; una disposición derogatoria, por la que se deroga expresa e íntegramente el Real Decreto 1383/2002, de 20 de diciembre; y cuatro disposiciones finales sobre títulos competenciales, incorporación del derecho de la Unión Europea, habilitación de desarrollo y entrada en vigor.

Finalmente, la norma se acompaña de cuatro anexos técnicos: el anexo I, con las excepciones a la prohibición de utilizar plomo, mercurio, cadmio y cromo hexavalente en los materiales y componentes de los vehículos; el anexo II, que contiene los requisitos técnicos de las instalaciones de recogida y tratamiento de vehículos al final de su vida útil; el anexo III, con los requisitos mínimos del certificado de destrucción de un vehículo al final de su vida útil; y el anexo IV, sobre operaciones de descontaminación del vehículo al final de su vida útil y otras operaciones de tratamiento.

V

Este real decreto se dicta al amparo de los artículos 149.1.13ª y 23ª 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. 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, y en la disposición adicional octava de la misma, que prevé la adaptación a las previsiones contenidas en la ley de las disposiciones de desarrollo en materia de residuos.

En la elaboración de este real decreto han sido consultados los agentes económicos y sociales, las comunidades autónomas, la Ciudad de Ceuta y la Ciudad de Melilla, así como las entidades locales y los sectores más representativos potencialmente afectados. Además, el proyecto se ha sometido al Consejo Asesor del Medio Ambiente y al trámite de participación pública, de acuerdo con lo dispuesto en 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 (incorpora las Directivas 2003/4/CE y 2003/35/CE) y con lo dispuesto en la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno.

En su virtud, a propuesta de la Ministra de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente y de los Ministros del Interior y de Industria, Energía y Turismo, con la aprobación previa del Ministro de Hacienda y Administraciones Públicas, de acuerdo con/oído el Consejo de Estado y previa deliberación del Consejo de Ministros del día

DISPONGO:

[Bloque 2: #a1]

DISPONGO:

Artículo 1. Objeto y ámbito de aplicación.

1. Es objeto de este Real Decreto establecer medidas para prevenir la generación de residuos procedentes de los vehículos, regular su recogida y descontaminación al final de su vida útil, así como las demás operaciones de tratamiento, con la finalidad de mejorar la eficacia de la protección ambiental a lo largo del ciclo de vida de los vehículos.

2. Quedan excluidos del ámbito de aplicación de este Real Decreto los vehículos de época o históricos, con valor de colección o destinados a museos, en funcionamiento o desmontados por piezas.

[Bloque 3: #a2]

Artículo 2. Definiciones.

A los efectos de este Real Decreto se entiende por:

a) Vehículos: los vehículos de motor **con al menos cuatro ruedas**, destinados al transporte de personas y que tengan, además del asiento del conductor, ocho plazas sentadas como máximo; los vehículos de motor con al **menos cuatro ruedas**, destinados al transporte de mercancías y que tengan una masa máxima no superior a

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 reutilización, 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.

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: el vehículo de 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

3,5 toneladas, y los vehículos de tres ruedas simétricas provistos de un motor de cilindrada superior a 50 centímetros cúbicos, si es de combustión interna, **o diseñados y fabricados** para no superar una velocidad de 45 km/h, con exclusión de los ciclomotores.

b) Vehículos al final de su vida útil: aquellos a los que les es de aplicación la Ley 10/1998, de 21 de abril, de Residuos, así como los vehículos abandonados en los términos prevenidos en el artículo 71.1 del texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por Real Decreto Legislativo 339/1990, modificado por la Ley 11/1999, de 21 de abril, por la que se modifica la Ley 7/1985, de 2 de abril, reguladora de las Bases del Régimen local y otras medidas para el desarrollo del Gobierno local, en materia de tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial y en materia de aguas.

En todo caso, los vehículos sólo tendrán la consideración de residuos a partir del momento en que sean entregados en un centro autorizado de tratamiento que proceda a su descontaminación y expida el certificado de destrucción.

c) Agentes económicos: los productores, concesionarios o distribuidores, compañías de seguros de vehículos, instalaciones de recepción, talleres de reparación, centros autorizados para realizar la descontaminación u otras operaciones de tratamiento, así como empresas que realicen operaciones de valorización o eliminación del vehículos o de sus componentes y materiales.

d) Productores: los fabricantes nacionales, importadores o adquirentes profesionales en otros Estados miembros de la Unión Europea de vehículos o de sus componentes.

e) Gestores de vehículos al final de su vida útil: personas, físicas o jurídicas, titulares de centros autorizados de tratamiento para realizar operaciones de descontaminación u otras operaciones de tratamiento de vehículos al final de su vida útil o de sus componentes o materiales, así como cualesquiera otras que realicen operaciones de gestión de los residuos extraídos de los vehículos al final de su vida útil.

No tendrán la condición de gestores de vehículos al final de su vida útil los titulares de instalaciones de recepción o depósitos municipales, donde se realicen operaciones de agrupamiento temporal de los vehículos para su traslado a los centros autorizados de tratamiento para su descontaminación.

f) Tratamiento: toda actividad, posterior a la entrega del vehículo al final de su

máxima no sea superior a 3,5 toneladas (categoría N1); y el vehículo con tres ruedas simétricas (categoría L5e) 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.

b) Vehículo al final de su vida útil: todo vehículo del apartado anterior al que le es de aplicación la Ley 22/2011, de 28 de julio.

El vehículo tendrá la consideración de residuo a partir del momento en que se haya entregado en un CAT y se haya emitido el certificado de destrucción.

c) 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 otras operaciones de tratamiento de los vehículos al final de su vida útil.

d) Agentes económicos: los productores de vehículos, concesionarios, distribuidores y compañías de seguros de vehículos, 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 vehículo, o de sus componentes y materiales.

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

vida útil consistente en operaciones de descontaminación, desmontaje, fragmentación, así como cualquier otra operación efectuada para posibilitar la reutilización, el reciclado, la valorización o la eliminación de vehículos al final de su vida útil, sus piezas y residuos.

g) Centros autorizados de tratamiento: instalaciones, públicas o privadas, autorizadas para realizar cualquiera de las operaciones de tratamiento de los vehículos al final de su vida útil. Dichos centros garantizarán la reutilización, reciclado y valorización del vehículo, bien por sí mismos o a través de otros centros de tratamiento.

h) Instalaciones de recepción de vehículos: instalaciones de titularidad privada, tales como las de los productores, concesionarios, compañías de seguros, **desguazadores, fragmentadores**, entre otros, que, por razón de su actividad económica, se hacen cargo temporalmente del vehículo al final de su vida útil para su traslado a los centros de tratamiento que realizan la descontaminación. Las instalaciones de recepción cumplirán los requisitos técnicos exigidos en el párrafo a) del anexo I.

k) Depósitos municipales: instalaciones de titularidad pública en las que se realiza el servicio público de recogida y almacenamiento temporal de los vehículos abandonados en los correspondientes términos municipales. Los depósitos municipales ajustarán sus instalaciones a los requisitos técnicos establecidos en el párrafo a) del anexo I.

l) Sistemas integrados de gestión: entidades creadas mediante acuerdos voluntarios adoptados entre los productores y otros agentes económicos del sector para asegurar y financiar la correcta gestión ambiental de los vehículos al final de su vida útil y garantizar el logro de los objetivos contemplados en el artículo 9.

m) Sustancia peligrosa: toda sustancia que reúna los criterios de cualquiera de las siguientes clases o categorías de peligro establecidas en el anexo 1 del Reglamento (CE) n.º 1272/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de diciembre de 2008, sobre clasificación, etiquetado y envasado de sustancias y mezclas:

f) Instalaciones de recepción de vehículos: instalaciones de titularidad privada, tales como las de los productores de vehículos, concesionarios y compañías de seguros que, por razón de su actividad económica, se hacen cargo temporalmente del vehículo al final de su vida útil para su posterior traslado a un CAT que realizará la descontaminación.

g) Depósitos **de las administraciones públicas:** instalaciones de titularidad pública en las que se realiza el servicio público de retirada y depósito temporal de vehículos según lo previsto en el artículo 85 del texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo.

h) Instalaciones de fragmentación: instalaciones autorizadas que, tras la descontaminación del vehículo en un CAT, realizan la trituración del mismo, y la segregación y clasificación de los distintos materiales y fracciones que lo componen.

i) 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.

1.ª) Clases de peligro 2.1 a 2.4, 2.6, 2.7, 2.8 tipos A y B, 2.9, 2.10, 2.12, 2.13 categorías 1 y 2, 2.14 categorías 1 y 2, 2.15 tipos A a F;

2.ª) Clases de peligro 3.1 a 3.6, 3.7 efectos adversos sobre la función sexual y la fertilidad o sobre el desarrollo, 3.8 efectos distintos de los narcóticos, 3.9 y 3.10;

3.ª) Clase de peligro 4.1;

4.ª) Clase de peligro 5.1.

Se modifica la letra m) por el art. 1 del Real Decreto 1436/2010, de 5 de noviembre. [Ref. BOE-A-2010-17240](#).

Esta modificación es aplicable a partir del 1 de diciembre de 2010, según establece la disposición final 2.a)

Se añade la letra m) por la disposición final 2.1 del Real Decreto 509/2007, de 20 de abril. [Ref. BOE-A-2007-8352](#).

 **Última actualización, publicada el 09/11/2010, en vigor a partir del 10/11/2010.**

 **Modificación publicada el 21/04/2007, en vigor a partir del 22/04/2007.**

 **Texto original, publicado el 03/01/2003, en vigor a partir del 23/01/2003.**

[Bloque 4: #a3]

Artículo 3. Medidas de prevención.

Los fabricantes de vehículos y, en su caso, los fabricantes de materiales y equipamientos están obligados a:

a) Diseñar los distintos elementos de los vehículos 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 vehículos, con las excepciones, condiciones y fechas que figuran en el anexo II.

b) Diseñar y fabricar los vehículos y los elementos que los integran de forma que se facilite el desmontaje, la descontaminación, la reutilización y la valorización de los

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

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

a) Diseñar los distintos elementos de los vehículos 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 vehículos, con las excepciones, condiciones y fechas que figuran en el anexo I.

b) Diseñar y fabricar los vehículos y los elementos que los integran de forma que se facilite el desmontaje, la descontaminación, la reutilización, **la preparación para la reutilización** y la valorización de los vehículos al final de su vida

vehículos 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 que permitan la adecuada identificación de los componentes que sean susceptibles de reutilización o valorización.

d) Proporcionar a los gestores de vehículos 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. 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 vehículo.

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 vehículo como los adoptados para garantizar un correcto tratamiento ambiental al final de su vida útil. Entre otras cuestiones, los fabricantes deberán informar sobre:

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

2.º El tratamiento correcto, por lo que respecta al medio ambiente, de los vehículos 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 reutilizar, reciclar y valorizar los vehículos 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.

Dicha información se recogerá en el material publicitario que se utilice en la comercialización de vehículos.

Se modifica la letra e) por la disposición final 2.2 del Real Decreto 509/2007, de 20 de abril. [Ref. BOE-A-2007-8352.](#)

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 vehículos** que permitan la adecuada identificación de los componentes que sean susceptibles de reutilización o valorización.

d) Proporcionar a los gestores de vehículos 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 vehículo.

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 vehículo como los adoptados para garantizar un correcto tratamiento ambiental al final de su vida útil. Entre otras cuestiones, los fabricantes deberán informar sobre:

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

2.º El tratamiento correcto, por lo que respecta al medio ambiente, de los vehículos 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 reutilizar, reciclar y valorizar los vehículos 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.

Dicha información se recogerá en el material publicitario que se utilice en la comercialización de vehículos.

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

 **Última actualización, publicada el 21/04/2007, en vigor a partir del 22/04/2007.**

 **Texto original, publicado el 03/01/2003, en vigor a partir del 23/01/2003.**

[Bloque 5: #a4]

Artículo 4. Entrega de los vehículos para su tratamiento.

1. Todos los vehículos deberán descontaminarse al final de su vida útil, antes de ser sometidos a cualquier otro tratamiento. A tal efecto, el titular de un vehículo que vaya a desprenderse del mismo queda obligado a entregarlo a un centro autorizado de tratamiento.

2. La entrega del vehículo podrá realizarse directamente en el centro a que se refiere el apartado anterior o a través de una instalación de recepción. En cualquier caso, la entrega no supondrá coste alguno para su titular cuando el vehículo carezca de valor de mercado o éste sea negativo, siempre que contenga al menos la carrocería y el grupo motopropulsor, y no incluya otros elementos no pertenecientes al mismo ni se le haya realizado ningún tipo de operación previa de desmontaje de piezas o componentes.

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

[Bloque 6: #a5]

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

1. El titular de un vehículo que vaya a desprenderse del mismo queda obligado a entregarlo a un CAT, bien directamente o a través de una instalación de recepción.

En cualquier caso, la entrega del vehículo no supondrá coste alguno para su titular cuando el vehículo carezca de valor de mercado o éste 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 piezas o componentes.

2. Los ayuntamientos entregarán los vehículos 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 desde los depósitos de las administraciones públicas a un CAT para su posterior descontaminación y destrucción, de conformidad con el artículo 86 del texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo, se considerarán residuos en el momento de la entrega al CAT.

3. Los agentes económicos podrán organizar sistemas de recogida de los vehículos 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

Artículo 5. Documentación de la entrega.

1. La entrega del vehículo en una **instalación de recepción** deberá acreditarse gratuitamente por dicha instalación mediante un certificado de entrega, demostrativo de la puesta a disposición del vehículo para su descontaminación. El plazo, que se computará a partir del día de la entrega y que finalizará al ingresar el vehículo en un centro autorizado de tratamiento que proceda a su descontaminación, en ningún caso será superior a treinta días.

2. La entrega del vehículo en un centro autorizado de tratamiento que proceda a su descontaminación, tanto si se realiza directamente por su titular como si procede de una instalación de recepción, será documentada mediante el correspondiente certificado de destrucción, que deberá cumplir los requisitos mínimos establecidos en el anexo IV, y que será emitido gratuitamente por dicho centro.

3. El certificado de destrucción acredita el fin de la vida útil del vehículo, **dando lugar a su inmediata descontaminación como residuo peligroso**, y justificará la baja definitiva en circulación del vehículo en el Registro de Vehículos de la Dirección General de Tráfico, a cuyo efecto el centro de tratamiento emisor remitirá a la referida Dirección General una relación identificativa de los vehículos descontaminados, con la acreditación del 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. Los certificados de destrucción válidamente emitidos en otros Estados miembros de la Unión Europea surtirán los efectos previstos en el apartado anterior respecto a la baja definitiva de los vehículos a que se refieran, aunque en estos casos deberán sus titulares formalizar la misma ante las Jefaturas de Tráfico correspondientes mediante el cumplimiento de los requisitos a que se refiere el anexo XV del Reglamento General de Vehículos.

5. Del certificado de destrucción proporcionado al titular del vehículo el centro emisor conservará copia, enviando asimismo otra copia a la respectiva Comunidad Autónoma en el plazo de quince días.

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 emitirá el certificado de destrucción, que entregará al titular del vehículo, bien en el momento de la entrega del vehículo en el CAT, o a través de la instalación de recepción de vehículos, cuando el vehículo se entregue ahí.

Este certificado constituirá el justificante de la entrega y puesta a disposición del vehículo para su descontaminación y deberá cumplir los requisitos mínimos establecidos en el anexo III.

Este certificado justificará la baja definitiva en circulación del vehículo en el Registro de Vehículos de la Dirección General de Tráfico, a cuyo efecto el CAT emisor realizará la tramitación electrónica de la baja del vehículo según lo establecido en 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, o según lo que establezca la normativa que resulte de aplicación.

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

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

4. El CAT conservará copia de los certificados de destrucción emitidos y enviará otra copia a la comunidad autónoma en que se ubique, en el plazo de quince días. **Las copias se emitirán en formato electrónico cuando proceda.**

Artículo 8. Operaciones de tratamiento.

1. Las **operaciones de descontaminación de los vehículos al final de su vida útil cumplirán lo establecido en el anexo III, de manera que se favorezca la reutilización y el reciclado, por este orden.** El plazo de realización de dichas operaciones, contado a partir de la recepción del vehículo en el centro autorizado de tratamiento que realiza la descontaminación, **no será superior a treinta días.**

2. El almacenamiento de los componentes extraídos del vehículo se realizará de forma diferenciada, evitando dañar aquellos que contengan fluidos o sean reutilizables. En todo caso, el almacenamiento se realizará en instalaciones que cumplan los requisitos técnicos establecidos en el anexo I.

3. En las operaciones posteriores a la descontaminación, realizadas o no en el mismo centro de tratamiento, deberá procederse separando las piezas y componentes que puedan ser reutilizados de los que deban reciclarse, comercializándose las primeras de acuerdo con la normativa sobre seguridad industrial. Las instalaciones cumplirán los requisitos técnicos establecidos en el anexo I.

4. Las Administraciones públicas promoverán la adopción de sistemas de verificación y certificación de las actividades de gestión ambiental de los vehículos al final de su vida útil.

5. A las actividades de valorización posteriores a la descontaminación de los vehículos al final de su vida útil les será de aplicación el correspondiente régimen jurídico establecido en la Ley de Residuos, atendiendo a las características de las operaciones y a la peligrosidad de los componentes que constituyan el objeto de la gestión.

Artículo 7. Instalaciones y operaciones de tratamiento.

1. Los vehículos al final de su vida útil se gestionarán de conformidad con lo dispuesto en la Ley 22/2011, de 28 de julio, en este real decreto, y en las restantes normas que resulten de aplicación.

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 entregará a un gestor autorizado todos los materiales procedentes de la descontaminación, priorizando cuando sea viable desde el punto de vista medioambiental, el reciclado frente a otras formas de valorización.**

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 las piezas y componentes que se puedan reutilizar o preparar para la reutilización y las comercializarán como piezas usadas o de segunda mano, 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.**

La **extracción de piezas y componentes para su reutilización y comercialización únicamente podrá realizarse en un CAT, y siempre de vehículos que previamente hayan causado baja definitiva en el Registro de vehículos de la Dirección General de Tráfico y hayan sido descontaminados. En ningún caso podrán reutilizarse vehículos completos dados de baja definitiva en la Dirección General de Tráfico.**

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 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 las piezas y componentes extraídos del vehículo se realizará de forma diferenciada, evitando dañar los componentes que contengan fluidos, o los componentes y piezas de recambio valorizables.

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, a un gestor autorizado para su fragmentación.

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.

5. El CAT que prepare neumáticos para la reutilización podrá encargar por sí mismo el tratamiento de los neumáticos derivados de la preparación para la reutilización a través de gestores autorizados, podrá llegar a acuerdos con sistemas de responsabilidad ampliada del productor o solicitará a los profesionales que los adquieran un certificado anual relativo al número de neumáticos procedentes de dicho CAT y de la entrega a un gestor autorizado de un número equivalente de neumáticos, con identificación de este gestor. Los profesionales que adquieran neumáticos de un CAT procedentes de la preparación para la reutilización, deberán dejar constancia en su archivo cronológico de la procedencia de los neumáticos adquiridos y de la entrega a un gestor autorizado de la misma cantidad de neumáticos.

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 de gestión y auditoría medioambientales (EMAS).

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

Artículo 9. Objetivos de reutilización, reciclado y valorización.

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

a) A más tardar el 1 de enero del año 2006 se reutilizará o valorizará, como mínimo, el 85 por 100 del peso medio por vehículo y año de la totalidad de los vehículos al final de su vida útil que se generen, y se reutilizará y reciclará el 80 por 100 o más, del peso medio por vehículo y año de la totalidad de los vehículos al final de su vida útil generados.

Para los vehículos fabricados antes del 1 de enero de 1980 estos porcentajes serán superiores al 70 por ciento del peso medio por vehículo y año para reutilización y reciclado, y al 75 por 100 también del peso medio, para reutilización y valorización.

b) A más tardar el 1 de enero del año 2015, se reutilizará y valorizará al menos el 95 por 100 del peso medio por vehículo y año. Antes de esa misma fecha se deberá reutilizar y reciclar como mínimo el 85 por 100 del peso medio por vehículo y año.

2. En las autorizaciones que se otorguen para el ejercicio de las operaciones referidas en este Real Decreto, sean o no de gestión de residuos peligrosos, se incluirán los objetivos anteriormente establecidos adaptados al ámbito de cada actividad.

[Bloque 11: #a10]

1. Los agentes económicos cumplirán, en el ámbito de su actividad, los objetivos de reutilización, preparación para la reutilización, reciclado y valorización siguientes: **el porcentaje total de reutilización, preparación para la reutilización y valorización será al menos del 95 por 100 del peso medio por vehículo y año, y el porcentaje total de reutilización, preparación para la reutilización y reciclado será al menos del 85 por 100 del peso medio por vehículo y año.**

El control del cumplimiento de los objetivos previstos en este apartado se llevará a cabo según establece la Decisión 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.

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

2. Los CAT, además, cumplirán los siguientes objetivos:

a) A más tardar el 1 de enero de 2016 recuperarán para su reutilización o preparación para la reutilización, y comercializarán piezas y componentes de los vehículos que supongan, al menos, un 5% del peso total de los vehículos que traten anualmente.

b) A más tardar el 1 de enero de 2021 recuperarán para su reutilización o preparación para la reutilización, y comercializarán piezas y componentes de los vehículos que supongan, al menos, un 10% del peso total de los vehículos que traten anualmente.

c) A más tardar el 1 de enero de 2026 recuperarán para su reutilización o preparación para la reutilización, y comercializarán piezas y componentes de los vehículos que supongan, al menos, un 15% del peso total de los vehículos que traten anualmente.

En las autorizaciones de los CAT se hará constar su obligación de recuperar y comercializar piezas y componentes para su reutilización y preparación para la reutilización en los porcentajes fijados en este apartado.

Artículo 6. Obligaciones y actuaciones de los agentes económicos.

1. Los **agentes económicos** podrán establecer sistemas de recogida de vehículos o de sus componentes para su posterior descontaminación y correcta gestión ambiental.

2. No obstante lo dispuesto en el apartado anterior, **los productores de vehículos se harán cargo de los de la marca** que comercialicen o hayan comercializado que les sean entregados, a efectos de su traslado a un centro autorizado de tratamiento para que proceda a su descontaminación, garantizando la disponibilidad de instalaciones de recepción en todo el territorio nacional.

Asimismo, los **productores de componentes** de los vehículos establecerán sistemas de recogida de aquéllos, cuando por avería, razones de seguridad u obsolescencia deban sustituirse, para que sean entregados a gestores autorizados que los traten y valoricen.

3. Cuando el vehículo tenga un valor negativo de mercado, el productor sufragará dicho coste o se hará cargo directamente de **la gestión del vehículo**. Se entenderá que existe un valor negativo de mercado cuando los costes de descontaminación, reutilización, fragmentación y valorización de los materiales resultantes superen los ingresos por los elementos reutilizados y los materiales recuperados en la fragmentación.

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.

4. Los productores podrán cumplir las obligaciones establecidas en los apartados anteriores bien directamente o mediante sistemas integrados de gestión, creados a partir de acuerdos voluntarios, y en los que puedan participar otros agentes económicos.

5. Para garantizar el cumplimiento de los objetivos previstos en el artículo 9, los diferentes agentes económicos podrán, igualmente, suscribir acuerdos voluntarios

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

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

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

Cuando el vehículo al final de su vida útil tenga un valor negativo de mercado, el productor del vehículo sufragará dicho coste o se hará cargo directamente del tratamiento del vehículo. 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 resultantes, superen los ingresos por los elementos reutilizados 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 vehículos, por sí mismos, o junto con otros agentes económicos, garantizarán la disponibilidad de instalaciones de recogida en todo el territorio nacional.**

que cumplan los requisitos establecidos en el artículo 7 para los sistemas integrados de gestión.

[Bloque 8: #a7]

Artículo 7. Sistemas integrados de gestión.

1. Los sistemas integrados de gestión deberán ser autorizados por las comunidades autónomas en las que se implanten territorialmente. Las autorizaciones que deriven de este artículo se inscribirán, por la autoridad que las otorgue, en el Registro de producción y gestión de residuos previsto en la Ley 10/1998, de 21 de abril, de Residuos. El contenido de la inscripción se establecerá de acuerdo con las comunidades autónomas.

2. Las solicitudes de autorización de los sistemas integrados de gestión contendrán, al menos, las siguientes determinaciones:

a) Objetivos de reutilización, reciclado y valorización con sus correspondientes plazos, indicando además otras metas medioambientales que pretendan alcanzarse. Estos objetivos no serán en ningún caso inferiores a los establecidos en el artículo 9.

b) Mecanismos de financiación.

c) Mecanismos de seguimiento, control de funcionamiento y verificación del grado de cumplimiento de los objetivos ecológicos previstos.

d) Identificación de las entidades a las que se haya atribuido la gestión de los vehículos al final de su vida útil y la autofinanciación del propio sistema.

e) Sistema de recogida de datos y suministro de información a las Administraciones públicas. Información sobre las instalaciones de recepción disponibles en el territorio en que se pretende actuar.

3. Las Comunidades Autónomas sólo concederán la autorización cuando de la documentación aportada por el solicitante se deduzca la adecuación del

3. **Con objeto de evitar la doble financiación de la gestión de los vehículos al final de su vida útil y de los componentes y materiales que los integran, no les serán de aplicación los regímenes de responsabilidad ampliada del productor del producto de otros flujos específicos de residuos.**

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

1. Los productores de vehículos 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 vehículos 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.

correspondiente sistema integrado de gestión a lo establecido en este Real Decreto, y su suficiencia para cumplir las obligaciones establecidas en el mismo.

Se modifica el apartado 1 por el art. 11 del Real Decreto 367/2010, de 26 de marzo. [Ref. BOE-A-2010-5037](#).

 **Última actualización, publicada el 27/03/2010, en vigor a partir del 28/03/2010.**

 **Texto original, publicado el 03/01/2003, en vigor a partir del 23/01/2003.**

[Bloque 9: #a8]

Artículo 10. Información a la Administración.

1. Los gestores que realicen operaciones de tratamiento de vehículos al final de su vida útil llevarán un registro estadístico de los residuos gestionados. En el primer trimestre de cada año remitirán a las Comunidades Autónomas un informe resumen en el que figure al menos el número y tipos de vehículos tratados, su peso y los porcentajes reutilizados, reciclados y valorizados.

Tal información podrá proporcionarse directamente o a través de las entidades gestoras, cuando se trate de acuerdos voluntarios y sistemas integrados de gestión.

2. Las comunidades autónomas remitirán al Ministerio de Medio Ambiente copia de los informes a los que se refiere el apartado anterior. Cada tres años, basándose en la información antes mencionada, el Ministerio de Medio Ambiente remitirá a la Comisión Europea un informe sobre la aplicación de este real decreto. El informe se elaborará conforme al cuestionario establecido en la Decisión 2001/753/CE de la Comisión, de 17 de octubre de 2001, sobre un cuestionario para los informes de los Estados miembros acerca de la aplicación de la Directiva 2000/53/CE del Parlamento Europeo y del Consejo relativa a los vehículos al final de su vida útil.

Se modifica el apartado 2 por la disposición final 2.3 del Real Decreto 509/2007, de 20 de abril. [Ref. BOE-A-2007-8352](#).

Artículo 11. Obligaciones de información.

1. Los gestores de residuos 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 abril de cada año y se referirá a la gestión realizada el año 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.**

Los CAT harán constar **en su memoria los neumáticos derivados de la preparación para la reutilización que hayan entregado directamente a gestores autorizados, así como los neumáticos preparados para la reutilización entregados a los profesionales, con identificación de estos últimos e incluyendo el certificado mencionado en el artículo 7.5.**

Adicionalmente, **los CAT incluirán en su memoria la documentación acreditativa del cumplimiento de los objetivos previstos** en el artículo 8 relativos a los vehículos que traten, a través de su propia gestión y de los certificados de gestión proporcionados por los operadores a quienes entreguen los residuos para

 Última actualización, publicada el 21/04/2007, en vigor a partir del 22/04/2007.

 Texto original, publicado el 03/01/2003, en vigor a partir del 23/01/2003.

[Bloque 12: #a11]

Artículo 11. Régimen sancionador.

El incumplimiento de las obligaciones establecidas en este Real Decreto será sancionado con arreglo a lo dispuesto en los capítulos II y III del Título VI de la Ley 10/1998, de 21 de abril, de Residuos, así como en el Título V de la Ley 21/1992, de 16 de julio, de Industria.

su tratamiento.

2. **Antes del 1 de junio de cada año los sistemas de responsabilidad ampliada del productor**, presentarán un informe anual, relativo al año anterior, con un contenido acorde con la Decisión 2001/753/CE de la Comisión, de 17 de octubre de 2001, sobre un cuestionario para los informes de los Estados miembros acerca de la aplicación de la Directiva 2000/53/CE del Parlamento Europeo y del Consejo relativa a los vehículos al final de su vida útil; en todo caso, informarán sobre la puesta en el mercado de productos, 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. En este último caso informarán sobre los integrantes y contenido del acuerdo, los objetivos que se establezcan y la responsabilidad de cada agente económico.

El formato y contenido de este informe será acordado en la Comisión de coordinación en materia de residuos o en sus grupos de trabajo, y será remitido al Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente, que dará traslado a las comunidades autónomas de la información relativa a su territorio.

3. Las comunidades autónomas remitirán anualmente al Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente un informe resumen con la información recogida en el apartado anterior. Esta remisión se realizará antes del 1 de agosto de cada año.

4. El Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente remitirá a la Comisión Europea informe sobre la aplicación de este real decreto. El informe se elaborará conforme al cuestionario establecido en la Decisión 2001/753/CE de la Comisión, de 17 de octubre de 2001.

Artículo 12. Régimen sancionador.

1. El incumplimiento de las obligaciones establecidas en este real decreto será sancionado con arreglo a 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 a través de 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

[Bloque 13: #dtprimera]

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, o los acuerdos voluntarios que suscriban, no cumpla las condiciones de la comunicación o de la autorización, las autoridades competentes donde se incumplan las condiciones podrán iniciar un procedimiento sancionador, imponer multas, así como revocar parcialmente la comunicación o autorización, suspendiendo la actividad del sistema en su territorio. Si el sistema incumple generalizadamente, se podrá proceder a la revocación de su actividad y a la baja en el Registro de producción y gestión de residuos por parte de la autoridad competente que registró al sistema.

Disposición adicional primera. *Aplicación de otra normativa.*

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

Disposición adicional segunda. *Referencias al Real Decreto 1383/2002 de 20 de diciembre.*

Las referencias al Real Decreto 1383/2002 de 20 de diciembre, contenidas en normas, acuerdos, contratos y documentos tanto públicos como privados se entenderán hechas a este real decreto.

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

Los vehículos al final de su vida útil dados de baja definitiva en la Dirección General de Tráfico podrán cederse temporalmente 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 transitoria primera. *Adaptación de las autorizaciones de las instalaciones.*

Las instalaciones de gestión de vehículos al final de su vida útil solicitarán, cuando proceda, en el plazo de seis meses desde la entrada en vigor de este real decreto una revisión de su autorización para adaptarlas a las previsiones de este real decreto. Las administraciones competentes resolverán en el plazo de diez meses desde la presentación de la solicitud.

Disposición transitoria segunda. Adaptación a los nuevos sistemas de responsabilidad ampliada del productor.

Los sistemas individuales e integrados de gestión, así como los acuerdos voluntarios existentes, se adaptarán a los sistemas individuales y colectivos de responsabilidad ampliada del productor en aplicación de la disposición transitoria cuarta de la Ley 22/2011, de 28 de julio. A estos efectos, en los nueve meses siguientes a la publicación de este real decreto, los productores de vehículos presentarán a la autoridad competente la comunicación del sistema individual o la solicitud de autorización como sistema colectivo de responsabilidad ampliada, según lo previsto en este real decreto.

Los sistemas individuales e integrados de gestión así como los acuerdos voluntarios existentes a la entrada en vigor de este real decreto seguirán funcionando conforme al régimen anterior hasta que se adapten a las nuevas disposiciones según se establece en el párrafo precedente.

Disposición transitoria primera. Utilización de sustancias peligrosas.

La prohibición de utilizar determinadas sustancias peligrosas en los materiales y componentes de los vehículos, recogida en el párrafo a) del artículo 3, sólo será exigible a los vehículos que salgan al mercado español después del 1 de julio de 2003.

[Bloque 14: #dtsegunda]

Disposición transitoria segunda. Vehículos que carezcan de valor de mercado.

La entrega sin coste para su titular cuando el vehículo carezca de valor de mercado o éste sea negativo, dispuesta en el apartado 2 del artículo 4, no será de aplicación hasta el día 1 de enero de 2007 para aquellos vehículos puestos en el mercado con anterioridad a la entrada en vigor de este Real Decreto.

[Bloque 15: #dfprimera]

Disposición final primera. Fundamento constitucional.

Este Real Decreto tiene la consideración de legislación básica sobre planificación general de la actividad económica y sobre protección del medio ambiente, conforme a lo dispuesto en el artículo 149, 1.13.a y 23.a de la Constitución.

[Bloque 16: #dfsegunda]

Disposición final segunda. Habilitación de desarrollo.

Se faculta a los Ministros de Medio Ambiente, del Interior y de Ciencia y Tecnología 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 adaptarlo a las disposiciones y modificaciones que establezca la normativa comunitaria.

[Bloque 17: #firma]

Dado en Madrid a 20 de diciembre de 2002.

Disposición derogatoria única. Derogación normativa.

Queda derogado el Real Decreto 1383/2002, de 20 de diciembre, sobre gestión de vehículos al final de su vida útil.

Disposición final primera. Títulos competenciales.

Este real decreto tiene la consideración de legislación básica sobre planificación general de la actividad económica y sobre protección del medio ambiente, conforme a lo dispuesto en el artículo 149.1.13ª y 23ª de la Constitución.

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

Mediante este real decreto se incorpora al ordenamiento jurídico español 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.

Disposición final tercera. Habilitación de desarrollo.

Se faculta a los Ministros de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente, del Interior y de Industria, Energía 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 cuarta. Entrada en vigor.

El presente real decreto entrará en vigor a los veinte días de su publicación en el "Boletín Oficial del Estado".

JUAN CARLOS R.

El Vicepresidente Primero del Gobierno y Ministro de la Presidencia,
MARIANO RAJOY BREY

[Bloque 18: #ani]

ANEXO I

Requisitos técnicos de las instalaciones de recepción de vehículos y de tratamiento de vehículos al final de su vida útil

Las instalaciones de recepción de vehículos y las de gestión de los vehículos al final de su vida útil tienen que cumplir los siguientes requisitos técnicos:

A) Los lugares de recepción y almacenamiento, incluso temporal, previo a la descontaminación de los vehículos al final de su vida útil, deberán disponer de:

1. 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.

2. 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.

B) Las instalaciones de los centros autorizados de tratamiento que procedan a la descontaminación dispondrán de:

1. Zonas **cubiertas** adecuadas al número de vehículos a descontaminar con pavimento impermeable y con instalaciones para la recogida de derrames, de decantación y de separación de grasas.

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:

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 antes de su descontaminación con pavimento impermeable y con instalaciones para la recogida de derrames, de decantación y de separación de grasas.

b) **Zonas cubiertas para la descontaminación**, con pavimento impermeable

2. Zonas cubiertas y con pavimento impermeable para almacenar los componentes retirados del vehículo y que estén contaminados, en especial para aquellos que estén impregnados de aceite.

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

4. Depósitos adecuados para almacenar separadamente los fluidos de los vehículos al final de su vida útil, es decir: combustible, aceite de motor, aceite de cajas de cambio, aceite de transmisión, aceite hidráulico, líquidos de refrigeración, líquido anticongelante, líquido de frenos, ácido de baterías, fluidos del equipo del aire acondicionado y cualquier otro fluido contenido en el vehículo.

5. 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.

6. Zonas apropiadas para almacenar neumáticos usados, que incluyan medidas contra incendios y prevención de riesgos derivados de almacenamientos **excesivos**.

C) Las instalaciones de reciclado y fragmentación 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 zonas cubiertas y dotadas de pavimento impermeable, así como equipos de recogida de aguas sucias y pluviales,

y con instalaciones para la recogida de derrames, de decantación y de separación de grasas.

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 de 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**

que serán tratadas de conformidad con la normativa ambiental y sanitaria.

[Bloque 19: #anii]

ANEXO II

Materiales y componentes exentos de lo dispuesto en el artículo 3 letra a)

ANEXO III

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

1. Operaciones de descontaminación:

a) Extraer y retirar de forma controlada los siguientes residuos peligrosos: combustible, líquido de transmisión y otros aceites hidráulicos; aceites del motor, del diferencial y de la caja de cambios **(salvo que se reutilice el bloque completo, en cuyo caso se puede mantener lubricado)**, líquidos de refrigeración, de frenos y anticongelante; **baterías de arranque**; filtros de aceite y combustible; zapatas de freno con amianto y componentes con mercurio; fluidos del sistema del aire acondicionado, depósito de gas licuado y cualquier otro fluido peligroso no necesario para la reutilización del elemento del que forme parte.

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 I

Excepciones a la prohibición de utilizar plomo, mercurio, cadmio y cromo hexavalente en los materiales y componentes de los vehículos, prevista en el artículo 4.1.a). Obligación de marcado de materiales y componentes. Alcance y fecha de vencimiento de la excepción

ANEXO IV

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

1. Operaciones de tratamiento para la descontaminación de los vehículos al final de su vida útil:

a) retirada de baterías y depósitos de gas licuado,

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

c) retirada, así como recogida y almacenamiento por separado, de combustibles, aceites -de motor, de transmisión, de la caja de cambios y hidráulicos y líquido de frenos-, líquido refrigerante¹, anticongelante, fluido de los aparatos de aire acondicionado¹ y cualquier otro fluido que contengan los vehículos al final de su vida útil a menos que sea necesario para la reutilización de los componentes de que se trate,

d) retirada, siempre que sea viable, de todos los componentes en los que se haya

¹Para 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 795/2010, de 16 de junio, 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.

b) Retirada de los componentes y materiales que según lo señalado en el anexo II (*) deben ir marcados o identificados.

2. Operaciones de tratamiento para fomentar la reutilización y el reciclado:

Al objeto de facilitar el reciclado se retirarán los siguientes residuos especiales: componentes metálicos que contengan cobre, aluminio y magnesio (siempre que estos metales no se separen en los procesos de **trituration**); catalizadores, neumáticos y componentes plásticos de gran tamaño (por ejemplo parachoques, salpicaderos, depósitos de fluido), si estos materiales no son retirados en el proceso de fragmentación para ser reciclados como tales materiales; vidrios, catalizador y **sistemas de «air-bag» (retirada o neutralización)**.

[Bloque 21: #aniv]

ANEXO IV

Requisitos mínimos del certificado de destrucción de un vehículo al final de su vida útil, expedido en cumplimiento del apartado 2 del artículo 5 de este Real Decreto

Los requisitos mínimos que debe cumplir el certificado de destrucción de un vehículo al final de su vida útil son los siguientes:

1. Establecimiento o empresa que expide el certificado: nombre, dirección, código de la autorización como gestor de residuos peligrosos en el Registro de Gestores de residuos correspondiente, número de inscripción en el Registro Industrial y firma del responsable de dicho establecimiento o empresa.

2. Órgano u organismo administrativo otorgante de la autorización del gestor de residuos peligrosos (titular y dirección) .

3. Fecha de expedición del certificado de destrucción.

4. Número de matrícula y distintivo de nacionalidad del vehículo (se adjuntará el documento de matriculación o una declaración del establecimiento o empresa que expida el certificado haciendo constar la inexistencia de este documento).

determinado un contenido en mercurio.

2. Operaciones de tratamiento para fomentar **la preparación para la reutilización** y el reciclado:

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.

ANEXO III

Requisitos mínimos del certificado de destrucción de un vehículo al final de su vida útil, expedido en cumplimiento del artículo 6.1

Los requisitos mínimos que debe cumplir el certificado de destrucción de un vehículo al final de su vida útil son los siguientes:

1. **CAT** que expide el certificado: nombre, dirección, código de la autorización como gestor de residuos peligrosos en el Registro de producción y gestión de residuos correspondiente, número de inscripción en el Registro Integrado Industrial y firma del responsable de dicho establecimiento o empresa.

2. Órgano u organismo administrativo otorgante de la autorización del gestor de residuos peligrosos (titular y dirección).

3. Fecha de expedición del certificado de destrucción.

4. Número de matrícula y distintivo de nacionalidad del vehículo (se adjuntará el documento de matriculación o una declaración del establecimiento o empresa que expida el certificado haciendo constar la inexistencia de este documento o que acredite que se ha destruido el documento de matriculación).

5. Tipo de vehículo, marca y modelo.

6. Número de identificación del vehículo (bastidor).

7. Nombre, dirección, nacionalidad y firma del titular del vehículo entregado.

5. Tipo de vehículo, marca y modelo.

6. Número de identificación del vehículo (bastidor).

7. Nombre, dirección, nacionalidad y firma del titular del vehículo entregado.