



Proyecto de Real Decreto XXX, de XX de XX de 2020, por el que se modifica el Real Decreto 20/2017, de 20 de enero, sobre los vehículos al final de su vida útil y el Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Vehículos

I

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, se incorporó al ordenamiento jurídico español mediante el Real Decreto 1383/2002, de 20 de diciembre, sobre gestión de vehículos al final de su vida útil, posteriormente derogado por el Real Decreto 20/2017, de 20 de enero, sobre los vehículos al final de su vida útil, que incorporaba los nuevos preceptos impuestos por la Ley 22/2011, de 28 de julio, de residuos y suelos contaminados.

Recientemente, la Directiva 2000/53/CE, de 18 de septiembre de 2002, 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 éstos 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.

Adicionalmente a lo anterior y ante el creciente mercado mundial de residuos peligrosos y otros desechos, la iniciativa de Naciones Unidas de Aduanas Verdes, a través de las operaciones de vigilancia de los traslados de residuos, el estudio cuantitativo sobre la amplitud del comercio ilegal, la verificación del destino final de los residuos y el entendimiento y cooperación mutuo entre países a través de operaciones conjuntas, ha puesto de manifiesto la necesidad de mejorar diferentes normas en determinados aspectos relacionados con el traslado de los residuos.

Por su parte, tras la entrada en vigor de la exigencia de que las bajas definitivas de la circulación ante la Dirección General de Tráfico de todos los vehículos al final de su vida útil matriculados, se tramite por los Centros Autorizados de Tratamiento (en adelante



CAT), se proponen diversas medidas para la mejora de la gestión de dichos residuos. Así mismo, se ha detectado la necesidad de una normativa homogénea para la gestión de los diferentes tipos de vehículos.

Y a la luz de la experiencia adquirida durante la aplicación del Real Decreto 20/2017, de 20 de enero, se ha puesto de manifiesto la necesidad de modificar la redacción de algunos preceptos para evitar ciertas dudas interpretativas.

En conclusión, y para recoger todo lo anterior procede la modificación del Real Decreto 20/2017, de 20 de enero.

II

El Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Vehículos conforma un Reglamento ejecutivo que desarrolla, complementa y pormenoriza los títulos I y IV del texto articulado de la Ley 18/1989, de 25 de julio, de Bases sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial y regula los procedimientos administrativos que deben llevarse a cabo para la correcta tramitación de las bajas de los vehículos, ya sea porque el vehículo se descontamina al final de su vida útil, o cuando el vehículo se traslada a otro país.

La última regulación del trámite de baja del vehículo al final de su vida útil, se hizo a través de en la Orden INT/624/2008, de 26 de febrero, y supuso un cambio muy importante en la tramitación de las bajas de los vehículos ya que incorporaba en el proceso la colaboración e integración en el Registro de Vehículos de los Centros Autorizados de Tratamiento.

La nueva regulación del proceso de baja de los vehículos en el Registro de Vehículos supuso no sólo una mejora sustancial en la protección del medio ambiente, sino que permitió a la Dirección General de Tráfico mejorar la calidad de los datos del parque circulante de vehículos, evitando que los vehículos se abandonaran en la vía pública sin que los titulares de los vehículos o los Ayuntamientos comunicasen este hecho a través de los CAT, en cuyo caso se producen desactualizaciones entre la situación real del vehículo, y su situación administrativa.

Habiendo transcurrido 12 años desde la regulación inicial, y debido al aumento del mercado mundial de residuos, se deriva la necesidad de implementar medidas que mejoren los procedimientos administrativos ligados a la vida del vehículo, ya sea garantizando que cumplen los requisitos indispensables para circular, como facilitando la determinación de si un vehículo se ha convertido en un residuo, en función de lo cual se aplican unos requisitos u otros a los procesos administrativos.

Por último, a lo largo de estos años se ha detectado que ante el aumento de requisitos en el procedimiento de baja definitiva, en determinados supuestos los ciudadanos o empresas optaban por tramitar una baja temporal de su vehículo ya que desde el punto de vista administrativo los efectos de la baja temporal y de la baja definitiva eran prácticamente idénticos. Para evitar esta práctica, así como los efectos negativos tanto en la protección del medio ambiente como en la exportación de residuos, es necesario



modificar el alcance en el tiempo de la baja temporal para garantizar que esta situación administrativa sólo sea utilizada para los casos que esté regulada.

III

Este real decreto se estructura en dos artículos divididos en sucesivos apartados, correspondiendo cada artículo a cada una de las disposiciones que son objeto de modificación. Además, incluye dos disposiciones transitorias relativas al régimen transitorio de los CAT y al régimen de adaptación de las administraciones públicas al nuevo régimen, respectivamente, y de una disposición final única que fija la entrada en vigor de la norma.

Por lo que se refiere al artículo primero por el que se modifica el Real Decreto 20/2017, de 20 de enero, las principales novedades se centran en las siguientes cuestiones:

Se precisa la diferencia entre vehículo y automóvil, siendo vehículo cualquier medio de transporte autopropulsado susceptible de matricularse ante la Dirección General de Tráfico, y refiriéndose el automóvil a aquellos vehículos afectados por la Directiva 2000/53/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de septiembre de 2002. Se especifican los artículos que afectan a todos los vehículos, y los 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 2002.

Asimismo se especifica la normativa sobre traslados de residuos susceptible de aplicación.

Por otro lado, se clarifica y matiza la redacción de algunos artículos, para evitar cualquier duda de interpretación en relación con los mismos.

Finalmente, se desarrollan en forma de anexos los avances realizados en el grupo de trabajo sobre vehículos incluido dentro de la Comisión de coordinación en materia de residuos, como son el anexo III "Tramitación electrónica de la baja definitiva del vehículo y emisión del certificado de destrucción de un vehículo al final de su vida útil y del certificado de entrega de conformidad emitido por la instalación de recepción cuando compete, expedidos en cumplimiento del artículo 6.1", el anexo V "Preparación para la reutilización" y el anexo VI "Codificación LER-VEH".

Por lo que se refiere al artículo segundo por el que se modifica el Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, las principales novedades afectan a los siguientes ámbitos:

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 3 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 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 regula los aspectos imprescindibles para la adecuada aplicación del Real Decreto 20/2017, de 20 de enero, y del Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, modificando únicamente aquellos aspectos necesarios para la aclaración y mejora de ambos reales decretos 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 establece cargas administrativas suplementarias.



Este real decreto, en lo que respecta a la modificación del Real Decreto 20/2017, de enero, se dicta al amparo de la habilitación de desarrollo prevista 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 esa Ley; y, en lo que respecta a la modificación del Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, se dicta al amparo de la habilitación prevista en la disposición final segunda del Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, que habilita al Gobierno para dictar las disposiciones necesarias para desarrollar o modificar la ley.

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 (incorpora las Directivas 2003/4/CE y 2003/35/CE). Asimismo, en cumplimiento del artículo 19.2.a) de la misma ley, se ha sometido al Consejo Asesor de Medio Ambiente.

Este real decreto se dicta al amparo del artículo 149.1.13ª relativo a las bases y coordinación de la planificación general de la actividad económica, del artículo 149.1.21ª referente al tráfico y circulación de vehículos a motor, y del 149.1.23ª relativo a la legislación básica sobre protección del medio ambiente, de la Constitución Española.

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, de acuerdo con el Consejo de Estado y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día XXX

DISPONGO

Artículo primero. *Modificación del Real Decreto 20/2017, de 20 de enero, sobre los vehículos al final de su vida útil.*

El Real Decreto 20/2017, de 20 de enero, sobre los vehículos al final de su vida útil, queda modificado como sigue:

Uno. Se añade un apartado 4 en el artículo 2, con la siguiente redacción:

“4. A efectos de traslados de componentes, partes o piezas de vehículos al final de su vida útil, dentro y fuera de territorio español, éstos 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 180/2015, de 13 de marzo, por el que se regula el traslado de residuos en el interior del territorio del Estado y el Reglamento (CE)



1013/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 14 de junio de 2006, relativo a los traslados de residuos.”

Dos. El artículo 3 queda redactado de la siguiente forma:

“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 (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. Las mencionadas categorías M1, N1 y L5e 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, y que el vehículo se halle en el recinto del CAT que ha emitido el certificado de destrucción.

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 o fragmentación en lugares distintos a los CAT. Estos vehículos deberán gestionarse en un CAT autorizado y obtener el certificado de destrucción 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 los automóviles abandonados, así como los sometidos a operaciones de descontaminación, separación de componentes, partes o piezas de los mismos o fragmentación en lugares distintos a los CAT. 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 resto de operaciones de tratamiento establecidos en el artículo 7.

f) 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, postfragmentación y otros gestores autorizados que realicen operaciones de tratamiento del vehículo, o de sus componentes y materiales.

g) Productores de vehículos: Los fabricantes nacionales, importadores o adquirientes profesionales de vehículos en otros estados miembros de la Unión Europea.

h) Instalaciones de recepción de vehículos: Instalaciones de titularidad privada, tales como las de los productores de vehículos, concesionarios y compañías de seguros u otras instalaciones asociadas a los CAT, 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.

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 provisiones 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 postfragmentación: 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.”

Tres. El artículo 4 queda redactado de la siguiente forma:

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



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 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 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:

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

2º 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.

3º 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.

4º 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 pondrá a disposición de los posibles compradores 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.”

Cuatro. El apartado 1 del artículo 5 queda redactado de la siguiente forma:



“1. La persona física o jurídica que quiera desechar un vehículo 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. En el caso de la entrega de un automóvil a un CAT, dicha entrega no supondrá coste alguno para su titular cuando el automóvil 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 componentes, partes o piezas.

En caso de desaparición o pérdida de un vehículo al final de su vida útil, su titular deberá informar inmediatamente a la administración competente.”

Cinco. El artículo 6 queda modificado de la siguiente manera:

“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, 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 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 30 días 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 válidamente emitido por el CAT al titular del vehículo.

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 automóviles a que se refieran. 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 emitidos y enviará copia de los mismos, en formato electrónico cuando proceda a:



- a) Al órgano ambiental que lo solicite y en la periodicidad que lo requiera.
- b) A la Jefatura Provincial de Tráfico correspondiente, con la periodicidad que ésta establezca, junto con el resto de documentos presentados por el titular del vehículo, que sirvió para tramitar la baja definitiva del vehículo.
- c) Al titular, o en su caso a la instalación de recepción, se le entrega la copia en el mismo acto como documento acreditativo de la descontaminación y baja definitiva del vehículo.”

Seis. El artículo 7 queda redactado de la siguiente forma:

“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. 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, 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 entregará a un gestor autorizado todos los materiales procedentes de la descontaminación, priorizando cuando sea viable desde el punto de vista medioambiental, la preparación para la reutilización y 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 componentes, partes o piezas que se puedan preparar para la reutilización y las comercializarán como componentes, partes o piezas usados o de segunda mano, de acuerdo con 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.

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 causado baja definitiva en el Registro de vehículos de la Dirección General de Tráfico y hayan sido descontaminados.

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 trozos que puedan ser posteriormente soldados o ensamblados 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 certificado conforme a la parte C del anexo V, tendrán la consideración de productos.

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 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.

4. Los CAT, las instalaciones de fragmentación y postfragmentación 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; en particular mostrará el número de autorización asignado por la respectiva comunidad autónoma.

Los CAT constituirán una fianza, o suscribirán un seguro o garantía financiera equivalente que cubra los aspectos señalados en el artículo 20.4 de la Ley 22/2011 de 28 de julio.

5. El CAT que prepare neumáticos para la reutilización podrá encargarse 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, dejarán, en su caso, 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 comunitario de gestión y auditoría medioambientales (EMAS)."

Siete. El artículo 8 queda redactado de la siguiente forma:



“Artículo 8. 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 estipulados en el anexo VII.

El control del cumplimiento de los objetivos previstos en este apartado 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. 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 objetivos estipulados en el anexo VII. Se considerarán componentes, partes o piezas preparadas para a la reutilización aquellos extraídos de los vehículos y vendidos como piezas de segunda mano, así como los extraídos y pasados al almacén con el objetivo de venderlos. Deberán estar acompañados por el certificado señalado en el apartado C del anexo V.

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.

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.”

Ocho. El artículo 9 queda redactado de la siguiente forma:

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

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 resultantes, superen los ingresos por los elementos preparados para la reutilización y los materiales recuperados en la fragmentación y postfragmentación.

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.”

Nueve. El apartado 1 del artículo 10 queda modificado de la siguiente forma:

“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.”

Diez. El artículo 11 queda redactado de la siguiente manera:

“Artículo 11. Obligaciones de información.

1. Los códigos LER-VEH incluidos en el anexo VI 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.

Los CAT harán constar en su memoria la cantidad de neumáticos preparados para la reutilización, con indicación de la cantidad procedente de personas físicas o jurídicas les hayan entregado a cambio otros neumáticos, de la cantidad que hayan entregado directamente a gestores autorizados, así como la cantidad de neumáticos entregados a personas físicas o jurídicas que no les hayan entregado otros neumáticos a cambio y no les hayan remitido el certificado mencionado en el artículo 7.5.

Además, el órgano ambiental competente podrá requerir que, junto con la memoria, se presente la siguiente documentación:



- los certificados mencionados en el artículo 7.5 de los neumáticos entregados a profesionales.

- la información relativa al cumplimiento de los objetivos previstos en el artículo 8.1 relativos a los automóviles que traten, y los documentos de identificación de los residuos generados en el CAT que no hubieran sido presentados aún a la Administración.

Las personas físicas o jurídicas que sean titulares de instalaciones de fragmentación y postfragmentación 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. 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.

Asimismo, el órgano ambiental competente podrá requerir que, junto con la memoria se presente la documentación sobre los objetivos previstos en el artículo 8.1 relativos a los residuos de los automóviles gestionados, siempre que no hubieran sido presentados aún a la Administración.

3. Antes del 1 de junio de cada año, los sistemas de responsabilidad ampliada del productor de automóviles presentarán un informe anual, relativo al año natural anterior, con un contenido acorde con la Decisión 2005/293/CE de la Comisión, de 1 de abril de 2005; 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 para la Transición Ecológica y el Reto Democrático, que dará traslado a las comunidades autónomas de la información relativa a su territorio.

4. 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 1. Esta remisión se realizará antes del 1 de agosto de cada año.

5. 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 Reto Demográfico podrá establecer los criterios para elaborar dicho informe.”

Once. El apartado 2 del artículo 12 queda redactado de la siguiente forma:



“2. En el supuesto de que un sistema de responsabilidad ampliada o los acuerdos voluntarios que suscriban no cumplan 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.

Quando el incumplimiento se produzca en más de dos comunidades autónomas se podrá proceder a la revocación de su autorización 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.”

Doce. La disposición adicional cuarta queda redactada de la siguiente forma:

“Disposición adicional cuarta. *Rehabilitación de vehículos con certificado de destrucción 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 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 el 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.

Para la rehabilitación del vehículo, el interesado deberá solicitar en la Jefatura Provincial de Tráfico la matriculación del vehículo como histórico, aportando toda la documentación necesaria para el trámite, entre otros, la resolución del órgano competente de la comunidad autónoma en la que se cataloga al vehículo como “histórico”.

En este caso, la restauración del vehículo deberá hacerse necesariamente con piezas originales, nuevas, usadas o reconstruidas siguiendo de forma fidedigna los planos de la original, de acuerdo con lo dispuesto en el capítulo I del Reglamento de Vehículos Históricos, aprobado por el Real Decreto 1247/1995, de 14 de julio.”

Trece. El anexo II. 2 a) queda redactado de la siguiente forma:

“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”

Catorce. El anexo II.2 b) queda redactado de la siguiente forma:

“b) Zonas cubiertas para la descontaminación, con pavimento impermeable y con instalaciones para la recogida de derrames, y con equipos adecuados para la descontaminación de los vehículos (elevadores, sistemas de aspiración de fluidos, recogedores móviles, etc.).”

Quince. El anexo III queda redactado de la siguiente forma:

“ANEXO III

Tramitación electrónica de la baja definitiva del vehículo y emisión del certificado de destrucción 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 titulares de los vehículos que pretendan desechar éstos al final de su vida útil, deberán entregarlos en un CAT o en una instalación de recepción, regulados en el presente Real Decreto. Junto a la entrega del vehículo deberán acompañar:

- 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. El CAT expedirá el certificado de destrucción, que se ajustará al modelo y contenido 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 disponer del 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 ésta dicte.
- III. En el supuesto de que no constase la existencia de impedimento alguno, el CAT procederá por la misma vía a comunicar 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 aquélla, 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.
- 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 éste 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 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 los vehículos por traslado a otro país se seguirán presentando en la Jefatura de Tráfico correspondiente, conforme prescribe el 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 el caso de vehículos en los que haya indicios de que el vehículo no existe o no circula, al no cumplir en los últimos 10 años las exigencias en materia de inspección ITV obligatoria y de Seguro obligatorio, la solicitud de baja definitiva se deberá solicitar en las Jefaturas de Tráfico.



IV. Las bajas definitivas de los vehículos no comprendidas en el ámbito de aplicación de la Directiva 2000/53, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de septiembre de 2002, -se presentarán y tramitarán de acuerdo con las instrucciones que emita la Dirección General de Tráfico.

- Certificado de identificación electrónica.

Los nuevos CAT solicitarán en la Jefatura de Tráfico en la que radiquen, ser dados de alta en los sistemas informáticos de la Dirección General de Tráfico como Centros Autorizados de Tratamiento medio ambiental, acompañando los siguientes documentos:

- a) 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 validez del certificado de identificación electrónica 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. El titular lo lleva directamente al CAT.

El CAT cumplimentará los siguientes apartados:

- 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 éste 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. El titular lo lleva a una Instalación de Recepción.

La Instalación de Recepción cumplimentará los siguientes apartados:

- 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 entrega copia al titular del Certificado de Entrega en el momento en que se haga el traspaso del vehículo, quedándose con éste y la



documentación del mismo (si existe). Se entregará copia al CAT correspondiente junto con el Documento de matriculación (si existe) cuando se deposite el vehículo en el CAT.

**MODELO DE CERTIFICADO DE DESTRUCCIÓN:**

COMUNIDAD AUTÓNOMA DE

ORGANISMO COMPETENTE EN MEDIO AMBIENTE DE LA COMUNIDAD AUTÓNOMA

LOGOTIPO DE LA COMUNIDAD AUTÓNOMA

Certificado de destrucción del vehículo al final de su vida útil (Espacio para otras lenguas oficiales, en adelante EOLO)	000000
---	---------------

1. Datos del vehículo a descontaminar (EOLO)

1.1 Marca (EOLO)		1.2 Modelo (EOLO)		1.3 Tipo (EOLO)	
1.4 Matrícula (EOLO)	1.5 Fecha de matriculación (EOLO)	1.6 País de matriculación (EOLO)	1.7 Combustible: (EOLO) <input type="checkbox"/> 1.7.1 Gasolina (EOLO)		
			1.7.2 Gasóleo (EOLO) <input type="checkbox"/> 1.7.3 Otros (EOLO)		
1.8 Número de identificación (Bastidor) (EOLO)					
1.9 Estado (EOLO)		1.9.1 Entero (EOLO)	1.9.2 Parcialmente desmontado (EOLO)	1.9.3 Siniestrado (EOLO)	
1.10 Otros datos de interés (EOLO)					

2. Datos del titular del vehículo entregado (EOLO)

2.1 Nombre y apellidos del titular ó denominación de la Razón Social (EOLO)		e he entregado el vehículo reseñado en esta Instalación de Recepción (EOLO)			
2.2 CIF / DNI / NIE / Otro (EOLO)		2.3 Nacionalidad (EOLO)		2.9 Nombre y apellidos ¹ (EOLO)	
2.4 Dirección (EOLO)		2.10 CIF / DNI / NIE / Otro ¹ (EOLO)		Firma del titular o representante (EOLO) 2.12 Fecha (EOLO): / / 202..	
2.5 Municipio (EOLO)		2.6 Código postal (EOLO)			
2.7 Provincia (EOLO)		2.8 País (EOLO)			
2.11 Concepto de representación (EOLO)					

3. Datos de la instalación de recepción de vehículos (EOLO)

3.1 Nombre o Razón social (EOLO)		Instalación de recepción (sello y firma) (EOLO) 3.8 Fecha (EOLO): / / 202... ..			
3.2 CIF (EOLO)	3.3 Dirección (EOLO)				
3.4 Municipio (EOLO)	3.5 Código postal (EOLO)				
3.6 Provincia (EOLO)	3.7 País (EOLO)				

4. Datos del centro autorizado de tratamiento de vehículos (A cumplimentar por el propio centro)

4.1 Nombre o Razón social (EOLO)		4.2 CIF (EOLO)			
4.3 Número de Inscripción en el Registro de Producción y Gestor de Residuos como gestor de Residuos Peligrosos: (EOLO)			4.4 N.I.R.I. (EOLO)		
4.5 Dirección centro gestor (EOLO)				4.6 Municipio (EOLO)	
4.7 Código postal (EOLO)	4.8 Provincia (EOLO)	4.9 Teléfono (EOLO)		4.10 Fax (EOLO)	
4.11 Persona responsable (EOLO)				4.12 E-mail (EOLO)	

Número de Identificación Ambiental (NIMA) del Centro

<p>CERTIFICO POR LA PRESENTE: haber verificado sobre el mismo vehículo que su número de serie, reproducido en el chasis, así como su placa de matrícula, corresponden al vehículo entregado. Procediendo a cumplir con el apartado del art. 7 del R.D. 20/2017, realizando las operaciones de descontaminación, cumpliendo así con lo establecido en el anexo IV y de manera que se favorezca la reutilización y el reciclado, por este orden.</p> <p>DECLARO (EOLO)</p> <p>Que se adjunta el correspondiente documento de matriculación La inexistencia del documento de matriculación</p>		<p>La persona que firma se hace responsable de la aceptación del residuo descrito para su tratamiento apropiado, de acuerdo con el Real Decreto 20/2017, de 20 de enero, sobre los vehículos al final de su vida útil. (EOLO)</p> <p>5.3 Fecha (EOLO) Gestor (Sello y firma) (EOLO)</p>	
--	--	---	--

1. A cumplimentar sólo en caso de que el titular del vehículo no coincida con la persona que realiza la entrega
Ejemplar para: Organismo ambiental en la Comunidad Autónoma/Dirección General de Tráfico/Centro Autorizado de Tratamiento/Instalación de Recepción/Titular



**MODELO DE ENTREGA DEL VEHÍCULO AL FINAL DE SU VIDA ÚTIL EN UNA INSTALACIÓN DE RECEPCIÓN:
COMUNIDAD AUTÓNOMA DE
ORGANISMO COMPETENTE EN MEDIO AMBIENTE DE LA COMUNIDAD AUTÓNOMA**

LOGOTIPO DE LA COMUNIDAD AUTÓNOMA

Certificado de Entrega del vehículo al final de su vida útil en una Instalación de Recepción (Espacio para otras lenguas oficiales, en adelante EOLO)	000000
---	---------------

1. Datos del vehículo a descontaminar (EOLO)				
1.1 Marca (EOLO)	1.2 Modelo (EOLO)	1.3 Tipo (EOLO)	<input type="checkbox"/>	
1.4 Matrícula (EOLO)	1.5 Fecha de matriculación (EOLO)	1.6 País de matriculación (EOLO)	1.7 Combustible: (EOLO)	1.7.1 Gasolina (EOLO)
			1.7.2 Gasóleo (EOLO)	1.7.3 Otros (EOLO)
1.8 Número de identificación (Bastidor) (EOLO)				
1.9 Estado (EOLO)	1.9.1 Entero (EOLO)	1.9.2 Parcialmente desmontado (EOLO)	1.9.3 Siniestrado (EOLO)	
1.10 Otros datos de interés (EOLO)				
2. Datos del titular del vehículo entregado (EOLO)				
2.1 Nombre y apellidos del titular ó denominación de la Razón Social (EOLO)		Declaro que he entregado el vehículo reseñado en esta Instalación de Recepción (EOLO)		
2.2 CIF / DNI / NIE / Otro (EOLO)	2.3 Nacionalidad (EOLO)	2.9 Nombre y apellidos ¹ (EOLO)		
2.4 Dirección (EOLO)	2.5 Municipio (EOLO)	2.6 Código postal (EOLO)	2.10 CIF / DNI / NIE / Otro ¹ (EOLO)	Firma del titular o representante (EOLO) 2.12 Fecha (EOLO): / / 202..
2.7 Provincia (EOLO)	2.8 País (EOLO)	2.11 Concepto de representación (EOLO)		
3. Datos de la instalación de recepción de vehículos (EOLO)				
3.1 Nombre o Razón social (EOLO)		Instalación de recepción (sello y firma) (EOLO) 3.8 Fecha (EOLO): / / 202..		
3.2 CIF (EOLO)	3.3 Dirección (EOLO)			
3.4 Municipio (EOLO)	3.5 Código postal (EOLO)			
3.6 Provincia (EOLO)	3.7 País (EOLO)			
4. Datos del centro autorizado de tratamiento de vehículos (CAT) en el que se vaya a descontaminar y tratar el vehículo. (EOLO)				
4.1 Nombre o Razón social (EOLO)		4.2 CIF (EOLO)		
4.3 Número de Inscripción en el Registro de Producción y Gestor de Residuos como gestor de Residuos Peligrosos: (EOLO)		4.4 N.I.R.I. (EOLO)		
4.5 Dirección centro gestor (EOLO)			4.6 Municipio (EOLO)	
4.7 Código postal (EOLO)	4.8 Provincia (EOLO)	4.9 Teléfono (EOLO)	4.10 Fax (EOLO)	
4.11 Persona responsable (EOLO)			4.12 E-mail (EOLO)	
4.13 Número de Identificación Ambiental (NIMA) del Centro (EOLO)				

¹ A cumplimentar sólo en caso de que el titular del vehículo no coincida con la persona que realiza la entrega
Ejemplar para: Organismo ambiental en la Comunidad Autónoma/Dirección General de Tráfico/Centro Autorizado de Tratamiento/Instalación de Recepción/Titular



Dieciséis. El anexo IV queda redactado de la siguiente forma:

“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 al menos todas y cada una de las siguientes operaciones:

- a) Retirada de baterías¹, 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: filtros de combustible, filtros de aceite, combustible, aceite –de motor, de transmisión, de la caja de cambios, hidráulico y líquido de frenos–, líquido refrigerante², anticongelante, fluido de los aparatos de aire acondicionado² así como cualquier otro fluido que contengan los vehículos al final de su vida útil.
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 al menos todas y cada una de las siguientes operaciones de tratamiento:

- 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.”

Diecisiete. Se añade el anexo V con la siguiente redacción:

¹ Para la adecuada extracción de las baterías en vehículos eléctricos o híbridos, los profesionales de los CATs deberán de disponer de un título de formación profesional que otorgue competencias en instalación, montaje o mantenimiento de instalaciones, líneas eléctricas o electricidad del automóvil o titulación equivalente que pueda desarrollar el Ministerio de Industria, Comercio y Turismo.

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.



“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 válidamente expedido por un CAT autorizado.
2. Únicamente podrán preparar para reutilización componentes, partes o piezas los CAT autorizados en base a este Real Decreto. Dichos CAT serán responsables de entregar los certificados citados en el apartado C para cada una de los componentes, partes o piezas recuperados.

B. Criterios para seleccionar las piezas 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 y componentes que mantengan la funcionalidad y seguridad para su uso.
2. Inspección visual: Las piezas y componentes de los vehículos al final de su vida útil que cumplan con uno o más de los criterios que se exponen a continuación, no serán susceptibles de preparación para la reutilización y habrán de gestionarse como residuos:
 - a) Piezas o componentes incompletos.
 - b) Ausencia de componentes esenciales.
 - c) Piezas o componentes en deficientes condiciones generales.
 - d) Piezas o componentes muy oxidados o con numerosos daños superficiales (por ejemplo, abolladuras, hendiduras, agujeros, etc.).

C. Certificado a incluir junto a cada una de 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 según el siguiente modelo:



Certificado de componentes, partes o piezas Preparados Para Reutilización procedentes de un vehículo al final de su vida útil (Espacio para otras lenguas oficiales, en adelante EOLO)	00
--	-----------

componentes, partes o piezas Preparados Para Reutilización (EOLO)		
1.1 Marca (EOLO)	1.2 Modelo (EOLO)	1.3 Piezas o componentes (EOLO)
1.4 Otros datos de interés (EOLO)		

El Centro Autorizado de Tratamiento de vehículos al final de su vida útil abajo firmante certifica que los componentes, partes o piezas antedichos corresponden a un vehículo dado de baja definitiva ante la Dirección General de Tráfico y que mantienen la funcionalidad y seguridad para su uso. (EOLO)			
2.1 Nombre o Razón social (EOLO)		2.2 CIF (EOLO)	
2.3 Número de Inscripción en el Registro de Producción y Gestor de Residuos como gestor de Residuos Peligrosos		2.4 N.I.R.I. (EOLO)	
2.5 Dirección centro gestor (EOLO)		2.6 Municipio (EOLO)	
2.7 Código postal (EOLO)	2.8 Provincia (EOLO)	2.9 Teléfono (EOLO)	2.10 Fax (EOLO)
2.11 Persona responsable (EOLO)		2.12 E-mail (EOLO)	
2.13 Número de Identificación Medioambiental (NIMA) (EOLO)			
2.13 Fecha (EOLO) / / 202...		2.14 Sello y firma (EOLO)	

2. en caso de no disponer de la certificación anterior o que no sea verificable o presente dudas o incorrecciones, los componentes, partes o piezas serán considerados residuos y habrán de gestionarse como tales.

D. Requisitos del traslado:

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



2. Los componentes, partes o piezas preparados para reutilización, irán adecuadamente separados, paletizados y flejados para su correcta carga, descarga y traslado. Incluirán medios para evitar escapes, roturas o fugas indeseadas.

E. Requisitos de la posventa en territorio nacional:

1. Los CAT proporcionarán una garantía según establece el Real Decreto Legislativo 1/2007, de 16 de noviembre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley General para la Defensa de los Consumidores y Usuarios y otras leyes complementarias. Entre otros aspectos, la garantía contendrá:

- a) Todos los datos del CAT: nombre, dirección y teléfono.
- b) Tiempo que dura la garantía.
- c) Condiciones de la garantía.
- d) Posibilidades de devolución del importe pagado, por falta de conformidad de comprador, en los primeros seis meses.
- e) Zona que cubre la garantía.
- f) Condiciones en que deja de tener garantía cada componente, parte o pieza, por mala manipulación o por defectos ajenos al propio funcionamiento.”

F. Requisitos de información:

Los CAT proporcionarán información sobre las piezas preparadas para reutilización vendidas y las almacenadas. Aquellas piezas almacenadas que se destinen a gestor de residuos se deducirán de la información de piezas preparadas para reutilización.”

Dieciocho. Se añade el anexo VI con la siguiente redacción:

“ANEXO VI.

Codificación LER-VEH

16 01 04*..10* Automóviles al final de su vida útil según el Real Decreto 20/2017, de 20 de enero

16 01 04*..20* Vehículos al final de su vida útil según el Real Decreto 20/2017, de 20 de enero, no incluidos en el LER 16 01 04*..10*

16 01 04*..30* Vehículo que 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.).”

Diecinueve. Se añade el anexo VII con la siguiente redacción:

“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 vehículo 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 vehículo y año.

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

- a) A partir del 1 de febrero de 2017 recuperarán para su preparación para la reutilización, y comercializarán componentes, partes o piezas de los vehículos que supongan, al menos, un 5 % del peso total de los vehículos que traten anualmente.
- b) A partir del 1 de enero de 2021 recuperarán para su preparación para la reutilización, y comercializarán componentes, partes o piezas de los vehículos que supongan, al menos, un 10 % del peso total de los vehículos que traten anualmente.
- c) A partir del 1 de enero de 2026 recuperarán para su preparación para la reutilización, y comercializarán componentes, partes o piezas de los vehículos que supongan, al menos, un 15 % del peso total de los vehículos que traten anualmente.”

Artículo segundo. *Modificación del Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Vehículos.*

El Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Vehículos, queda modificado como sigue:

Uno. El apartado 8 del artículo 32 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 éste 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 éste a la autoridad que lo acordó.

Si la transmisión afecta a un vehículo que ha sido previamente declarado como siniestro total por una compañía de seguros, 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. El apartado 5 del artículo 33 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 éste 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 éste a la autoridad que lo acordó.

Si la transmisión afecta a un vehículo que ha sido previamente declarado como siniestro total por una compañía de seguros, 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. El artículo 35 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 la Jefatura de Tráfico de la provincia de su domicilio legal o a aquella en que fue matriculado el vehículo, 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 lo acuerde de oficio respecto de los vehículos que hayan retirado de las vías públicas 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.

5. En el caso de que cualquier Jefatura de Tráfico acuerde la baja definitiva de oficio mediante la oportuna resolución, por existir pruebas en el Registro de vehículos de que el vehículo no existe o no circula al no cumplir en los últimos 10 años las exigencias en materia de inspección ITV obligatoria y de Seguro obligatorio. Esta baja definitiva de oficio en cualquier caso no impide que si el vehículo a posteriori cumple las condiciones para poder volver a obtener la autorización administrativa para circular pueda ser rehabilitado.”

Cuatro. El apartado 1 a) del artículo 36 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), añadiendo el apartado 9:

“9.º Si se trata de un vehículo que ha sido previamente declarado como siniestro total por una compañía de seguros, documento acreditativo de haber superado favorablemente una inspección ITV con fecha posterior a la declaración de siniestro total.”

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

“11º En el caso de vehículos con antigüedad superior a tres años desde su fecha de primera matriculación que vayan a ser trasladados a otro país, para justificar que no se trata de un residuo, 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.”



Disposición transitoria primera. *Adaptación de los CAT a las provisiones de este Real Decreto.*

Los CAT se adaptarán a la presente normativa. A estos efectos, en los nueve meses siguientes a la publicación de este real decreto, los CAT presentarán a la autoridad competente la comunicación de su adaptación a las provisiones de este real decreto, y, cuando fuera pertinente, la solicitud de renovación y/o modificación de su autorización.

Los CAT ya autorizados a la entrada en vigor de este real decreto seguirán funcionando conforme al régimen anterior hasta que se adapten a las nuevas disposiciones de la presente normativa.”

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 publicación.

En tanto se produce esta adaptación, se podrán seguir utilizando los existentes en la actualidad.

Disposición final primera. *Incorporación de derecho de la Unión Europea.*

El artículo primero incorpora parcialmente al ordenamiento jurídico español 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.

Disposición final segunda. *Entrada en vigor.*

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