



MEMORIA ABREVIADA DEL ANÁLISIS DE IMPACTO NORMATIVO DEL PROYECTO DE REAL DECRETO POR EL QUE SE MODIFICAN 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

VERSIÓN 22/05/2020

ÍNDICE

A.FICHA DEL RESUMEN EJECUTIVO	2
B. MEMORIA	7
I. Justificación de la memoria abreviada.	7
II. Oportunidad de la propuesta	7
1. Motivación.....	7
2. Objetivos.....	9
3. Adecuación a los principios de buena regulación	10
4. Alternativas.....	10
III. Contenido.....	11
IV. Análisis jurídico.....	15
1. Fundamentación jurídica y rango normativo	15
2. Entrada en vigor.....	15
V. Descripción de la tramitación	16
VI. Análisis de impactos	17
1. Impacto económico y presupuestario.....	17
2. Impacto sobre la unidad de mercado.	17
3. Análisis de cargas administrativas	17
4. Impacto por razón de género.	17
5. Impacto por razón de oportunidades, no discriminación y accesibilidad universal de las personas con discapacidad....	18
6. Impacto en la familia, la infancia y la adolescencia.....	18
7. Otros impactos.	18



MEMORIA ABREVIADA DEL ANÁLISIS DE IMPACTO NORMATIVO

A.FICHA DEL RESUMEN EJECUTIVO

Ministerio / Órgano proponente	Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico/ Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental (DGCEA) Ministerio de Interior/ Dirección General de Tráfico.	Fecha	Actualizado a 22/05/2020
Título de la norma	Proyecto de Real Decreto 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.		
Tipo de Memoria	Normal <input type="checkbox"/>	Abreviada <input checked="" type="checkbox"/>	
OPORTUNIDAD DE LA PROPUESTA			
Situación que se regula	<ul style="list-style-type: none">• Transposición parcial de la <i>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</i>, mediante la modificación del Real Decreto 20/2017 de 20 de enero.• Mejora de aspectos puntuales del Real Decreto 20/2017, de 20 de enero, sobre los vehículos al final de su vida útil.• Modificación del Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Vehículos, en aquellos puntos en que afecta a la gestión de los Vehículos al Final de su vida Útil (en adelante VFU).		
Objetivos que se persiguen	<u>Modificación del Real Decreto 20/2017, de 20 de enero, sobre los vehículos al final de su vida útil</u> <ul style="list-style-type: none">• Incorporar al ordenamiento jurídico español parcialmente 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.• Velar por el principio de precaución y prevención y atender a la evidencia científica de la peligrosidad que generan los vehículos achatarrados sin tener el		



	<p>certificado de baja definitiva ante la Dirección General de Tráfico (DGT en adelante), las exportaciones ilícitas de VFU, y la inadecuada gestión de los residuos generados por el incorrecto tratamiento de los VFU cuando su desguace se realiza en centros de tratamiento no autorizados.</p> <ul style="list-style-type: none">• La precisión del ámbito de aplicación del real decreto, desde el momento en que todo vehículo susceptible de ser matriculado ante la DGT ha de darse de baja desde un Centro Autorizado de Tratamiento (en adelante CAT) y el establecimiento de requisitos mínimos para las instalaciones que traten vehículos y no solo automóviles.• La aportación de mayor fiabilidad a los datos presentados ante la administración.• La dotación de una mayor coherencia de los objetivos de valorización. <p><u>Modificación del Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Vehículos</u></p> <ul style="list-style-type: none">• Incorporación de la Orden INT/624/2008, de 26 de febrero, como anexo, al Real Decreto 20/2017, de 20 de enero.• Mejora en los procedimientos administrativos para velar por una correcta gestión de los residuos generados.• La incorporación de nuevos mecanismos de control que eviten la exportación ilícita o no contrastada de residuos.• La aportación de mayor fiabilidad a los datos del Registro de Vehículos.• La mejora de la seguridad vial, evitando la puesta en circulación de vehículos que no reúnen las condiciones técnicas exigidas legalmente.• La precisión en los supuestos de baja temporal.
<p>Principales alternativas consideradas</p>	<p>En ambos casos, las alternativas valoradas han sido:</p> <ul style="list-style-type: none">- La elaboración de dos nuevos reales decretos- La modificación de los reales decretos existentes:<ul style="list-style-type: none">a) Mediante dos reales decretos independientesb) Mediante un único real decreto que modifique ambos. <p>Se opta por la segunda opción, y dentro de ésta por la opción b) puesto que lo que se pretende es evitar las interpretaciones no acordes al espíritu de la norma en la gestión de los VFU, para lo que es necesario precisar y clarificar simultáneamente determinados preceptos de ambos textos, el Real Decreto 20/2017, de 20 de enero, y el Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, en aras de una seguridad jurídica al tiempo que se evita una posible doble regulación.</p>



CONTENIDO Y ANÁLISIS JURÍDICO	
Tipo de norma	Real decreto
Estructura de la norma	La norma se estructura en una parte expositiva y otra dispositiva dividida en dos artículos (el primero con diecinueve apartados y el segundo con seis), dos disposiciones transitorias y dos disposiciones finales.
Consulta pública previa	No se ha realizado ya que se regulan aspectos parciales de las materias de las que son objeto, de acuerdo con el artículo 26.2 de la Ley 50/1997, del Gobierno
Informes recabados (pendientes)	<ul style="list-style-type: none">Informe SGT del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, conforme al artículo 26.5, párrafo cuarto, de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre.Informe SGT del Ministerio del Interior conforme al artículo 26.5, párrafo cuarto, de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre.Ministerio de Industria, Comercio y Turismo, de acuerdo con el artículo 26.5, párrafo cuarto de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre.Ministerio de Asuntos Económicos y Transformación Digital, de acuerdo con el artículo 26.5, párrafo primero de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre.Ministerio de Política Territorial y Función Pública, en virtud del artículo 26.5, párrafo quinto de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre (aprobación previa).Ministerio de Política Territorial y Función Pública, en virtud del artículo 26.5 párrafo sexto de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre (informe competencial).Ministerio de Presidencia, Relaciones con las Cortes y Memoria Democrática, conforme al artículo 26.9 de la citada ley (Informe de la Oficina de Coordinación y Calidad Normativa).Dictamen del Consejo de Estado, en virtud del artículo 22.3 de la Ley Orgánica 3/1980, de 22 de abril, del Consejo de Estado.
Trámite de audiencia e información pública (pendiente)	<p>Se llevará a cabo el trámite de información pública a interesados en virtud del artículo 105 a) de la Constitución Española, y según lo dispuesto en el artículo 26.6 de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, así como dar cumplimiento a lo previsto en los artículos 16 a 18 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)..</p> <p>La consulta a las comunidades autónomas, ciudades de Ceuta y Melilla y entidades locales, de acuerdo con lo señalado por el artículo 3.1.k) de la Ley 40/2015 de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público, se realizará a través de la Comisión de coordinación en materia de residuos, remitiendo a la web del departamento donde está ubicada la consulta pública.</p> <p>Será consultado el Consejo Asesor de Medio Ambiente (CAMA), conforme a lo previsto en el artículo 19 de la Ley 27/2006, de 18 de julio.</p>



ANÁLISIS DE IMPACTOS		
ADECUACIÓN AL ORDEN DE COMPETENCIAS		La modificación de ambos reales decretos se dictan al amparo de los artículos 149.1.13 ^a , 149.1.21 ^a y 149.1.23 ^a de la Constitución, que atribuyen respectivamente al Estado la competencia exclusiva en materia de legislación básica sobre planificación de la actividad económica, de tráfico y circulación de vehículos a motor y de bases sobre la protección del medio ambiente, respectivamente, sin perjuicio de las facultades de las comunidades autónomas de establecer normas adicionales de protección.
IMPACTO ECONÓMICO Y PRESUPUESTARIO	Efectos sobre la economía en general	La propuesta no tiene efectos sobre la economía en general, ya que las modificaciones que se plantean no suponen cambios importantes y por tanto no suponen impactos con respecto a la versión anterior de ambos reales decretos.
	En relación con la competencia	<input checked="" type="checkbox"/> La norma no tiene efectos significativos sobre la competencia. <input type="checkbox"/> La norma tiene efectos positivos sobre la competencia. <input type="checkbox"/> La norma tiene efectos negativos sobre la competencia.
	Desde el punto de vista de las cargas administrativas	<input type="checkbox"/> Supone una reducción de cargas administrativas. Cuantificación estimada: <input type="checkbox"/> Incorpora nuevas cargas administrativas. Cuantificación estimada: <input checked="" type="checkbox"/> No afecta a las cargas administrativas.
	Desde el punto de vista de los presupuestos, la norma: <input type="checkbox"/> Afecta a los presupuestos de la Administración del Estado. <input type="checkbox"/> Afecta a los presupuestos de otras Administraciones Territoriales.	<input type="checkbox"/> Implica un gasto: <input type="checkbox"/> Implica un ingreso. <input checked="" type="checkbox"/> No afecta.
IMPACTO GÉNERO DE	La norma tiene un impacto de género:	Negativo <input type="checkbox"/> Nulo <input checked="" type="checkbox"/> Positivo <input type="checkbox"/>



IMPACTO POR RAZÓN DE OPORTUNIDADES, NO DISCRIMINACIÓN Y ACCESIBILIDAD UNIVERSAL DE LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD	La norma tiene impacto por razón de oportunidades, no discriminación y accesibilidad universal de las personas con discapacidad	Negativo <input type="checkbox"/> Nulo <input checked="" type="checkbox"/> Positivo <input type="checkbox"/>
IMPACTO EN LA FAMILIA, INFANCIA Y ADOLESCENCIA	La norma tiene un impacto en la familia	Negativo <input type="checkbox"/> Nulo <input checked="" type="checkbox"/> Positivo <input type="checkbox"/>
	Impacto en la infancia y en la adolescencia	Negativo <input type="checkbox"/> Nulo <input checked="" type="checkbox"/> Positivo <input type="checkbox"/>
OTROS IMPACTOS CONSIDERADOS	Medioambiental	La norma reduce los impactos adversos causados por la incorrecta gestión de los residuos de VFU sobre la salud humana y el medio ambiente.



B. MEMORIA

La presente memoria del análisis de impacto normativo se realiza de conformidad con lo dispuesto en el artículo 26.3 de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno, desarrollado mediante el Real Decreto 931/2017, de 27 de octubre, por el que se regula la Memoria del Análisis de Impacto Normativo. Asimismo, incluye la memoria de tramitación exigible en aplicación 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).

I. Justificación de la memoria abreviada.

La memoria se presenta en forma abreviada puesto que no se derivan de esta propuesta normativa impactos apreciables, de acuerdo con lo previsto en el artículo 3.1 del Real Decreto 931/2017, de 27 de octubre.

La memoria abreviada también se justifica en que las modificaciones de ambas normas, Real Decreto 20/2017, de 20 de enero, y Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, versan sobre aspectos puntuales, simplemente precisando y clarificando para evitar posibles interpretaciones que se han revelado como posibles por la interacción de ambas normas.

II. Oportunidad de la propuesta

1. Motivación

La mejora de la gestión de los residuos es una prioridad en la política ambiental de la Unión Europea. Así, los objetivos buscados a través de la regulación comunitaria y nacional son la protección, preservación y mejora del medio ambiente y de la salud humana, en base a una utilización prudente, eficiente y racional de los recursos naturales, la gestión ambientalmente racional de los residuos y la promoción de los principios de economía circular.

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 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.

La Directiva 2000/53/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, 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. Esta directiva consolida el principio de jerarquía de residuos establecida 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, incitando a la adopción de las medidas necesarias que permitan garantizar la aplicación práctica del orden de prioridades de la jerarquía de residuos.

Del mismo modo, la Directiva (UE) 2018/849 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 30 de mayo, establece que la comunicación fiable de datos relativos a la gestión de residuos es primordial para una aplicación eficiente de la normativa y para 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 dichas directivas.

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 los reales decretos vigentes en la materia respectivamente. En consecuencia, procede modificar el Real Decreto 20/2017, de 20 de enero, para, mediante dicha modificación, incorporar parcialmente la mencionada directiva en lo que respecta a la revisión de la Directiva 2000/53/CE. Es importante resaltar que dicha directiva se transpone parcialmente, únicamente a través del primer artículo del real decreto proyectado por el que se modifica el Real Decreto 20/2017, de 20 de enero, y no con el artículo 2 por el que se modifica el Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre.

Además, más allá de la necesidad objetiva que tiene todo estado miembro de cumplir con el calendario de trasposición de la normativa europea, se considera que este proyecto tiene un ajuste adecuado en la actualidad, no sólo por la importancia que el ámbito medioambiental ha adquirido en la política de la Unión Europea, sino también en el marco del Pacto Verde Europeo, recientemente adoptado por la Comisión Europea, que incluye entre sus medidas el refuerzo de la economía circular.

Por su parte, el Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Vehículos, 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 (CAT en adelante) de los vehículos al final de su vida útil.

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 presenta 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 en los casos para los que está regulada.

2. Objetivos.

El proyecto de real decreto tiene como objeto modificar el Real Decreto 20/2017, de 20 de enero y el Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre.

La modificación del Real Decreto 20/2017, de 20 de enero, tiene los siguientes objetivos:

- Incorporar 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.
- Velar por el principio de precaución y prevención y atender a la evidencia científica de la peligrosidad que generan los vehículos achatarrados sin tener el certificado de baja definitiva ante la DGT, las exportaciones ilícitas de VFU, y la inadecuada gestión de los residuos generados por el incorrecto tratamiento de los VFU cuando su desguace se realiza en centros no autorizados.
- Precisar el ámbito de aplicación del real decreto, desde el momento en que todo vehículo susceptible de ser matriculado ante la DGT ha de darse de baja desde un CAT garantizando así su correcta gestión.
- Aportar mayor fiabilidad a los datos presentados ante la administración.
- Dotar de una mayor coherencia a los objetivos de valorización.



La modificación del Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, tiene los siguientes objetivos:

- Incorporación de la Orden INT/624/2008, de 26 de febrero, como anexo, al Real Decreto 20/2017, de 20 de enero.
- Mejorar en los procedimientos administrativos para velar por una correcta gestión de los residuos generados.
- Incorporar nuevos mecanismos de control que eviten la exportación no contrastada de residuos.
- Aportar mayor fiabilidad a los datos del Registro de Vehículos.
- Mejorar la seguridad vial, evitando la puesta en circulación de vehículos que no reúnen las condiciones técnicas exigidas legalmente.
- La precisión en los supuestos de baja temporal.

3. Adecuación a los principios de buena regulación

El proyecto de real decreto se adecua a los principios de buena regulación establecidos en el artículo 129 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, y en particular a los principios de necesidad y eficacia.

De conformidad con los dos principios mencionados en el apartado anterior, este real decreto se justifica por una razón de interés general, en tanto que se fundamenta en la protección del medio ambiente y la salud humana, mediante la reducción de los impactos adversos causados por la inadecuada gestión de los residuos de VFU por gestores no autorizados, 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 y seguridad jurídica, ya que regula los aspectos imprescindibles para conseguir velar por una adecuada gestión de los VFU, modificando únicamente aquellos aspectos para los que sea necesario la aclaración y mejora de ambos reales decretos junto con la necesaria transposición del Derecho de la Unión Europea. Además esta iniciativa normativa se ejerce en coherencia con el ordenamiento jurídico, nacional y comunitario.

El real decreto es respetuoso con los principios de transparencia y eficiencia, puesto que se cumplen todos los trámites de información y audiencia públicas que dan participación a todos los agentes implicados y no contiene ninguna carga administrativa ni supondrá el incremento de los recursos humanos y económicos disponibles actualmente por la Administración General del Estado.

4. Alternativas.

Las alternativas valoradas han sido:



- La elaboración de nuevos reales decretos
- La modificación de los reales decretos existentes:
 - a) Mediante dos reales decretos independientes
 - b) Mediante un único real decreto que modifique ambos.

Se opta por la segunda opción y dentro de ésta, por la opción b) puesto que lo que se pretende es evitar las interpretaciones no acordes al espíritu de la norma en la gestión de los VFU, para lo que es necesario precisar y clarificar simultáneamente determinados preceptos de ambos textos, el Real Decreto 20/2017, de 20 de enero, y el Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, en aras de una seguridad jurídica al tiempo que se evita una posible doble regulación.

En lo que respecta a la transposición de la Directiva (UE) 2019/849 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 30 de mayo de 2018, solo se realiza una transposición parcial de la misma, en concreto se transpone la modificación introducida en la Directiva 2000/53/UE relativa a los vehículos al final de su vida útil, ya que las modificaciones de las directivas de pilas y acumuladores y de la directiva de Residuos de Aparatos Eléctricos y Electrónicos se van a abordar en otro proyecto de real decreto que modifique el Real Decreto 106/2008, de 1 de febrero, sobre pilas y acumuladores y la gestión ambiental de sus residuos, y el Real Decreto 110/2015, de 20 de febrero, sobre residuos de aparatos eléctricos y electrónicos.

III. Contenido

La norma se estructura en dos artículos, uno por cada real decreto que se modifica, dos disposiciones transitorias y una disposición final.

El artículo primero modifica el Real Decreto 20/2017, de 20 de enero, y se divide en 19 apartados:

1. El apartado primero establece una clarificación en cuanto a la aplicación de la normativa sobre traslado de residuos en lo que respecta a las piezas o componentes o partes de los vehículos, especificando qué debe exigirse para que estas puedan circular como productos. En caso de no cumplirse con dichos requisitos serán trasladadas como residuos.
2. El apartado segundo incluye alguna definición nueva (automóvil) y se revisan y clarifican algunas de las existentes al objeto de que todos los vehículos (incluyendo automóviles y el resto) al final de su vida útil se gestionen correctamente en instalaciones de tratamiento (CAT).
3. El apartado sexto obliga a los CAT a establecer una fianza, en base a la Ley 22/2011 de 28 de julio, de residuos y suelos contaminados.



4. El apartado décimo incorpora la necesidad de remitir información a la Comisión Europea sobre la aplicación de la directiva de vehículos acompañada de un control de calidad, siendo transposición directa de la Directiva (UE) 2018/849 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 30 de mayo.
5. El apartado decimoquinto sustituye el anexo III por un nuevo anexo que regula la baja definitiva del VFU, así como los modelos de certificado de baja definitiva y de entrega en una instalación de recepción, evitando así posibles desvíos de los vehículos hacia tratamientos no adecuados.
6. El apartado decimoséptimo establece un nuevo anexo V sobre preparación para la reutilización y el certificado correspondiente.
7. El apartado decimoctavo establece un nuevo Anexo VI, que incluye el desglose del código LER sobre vehículos al final de su vida útil para establecer códigos desagregados en función del tipo de vehículo.
8. El apartado decimonoveno establece la creación del anexo VII, donde se ubicarán los objetivos de preparación para la reutilización, reciclado y valorización, de forma que sean fácilmente modificables por Orden Ministerial en vez de requerir un Real decreto.
9. El resto de apartados modifican levemente determinados artículos para clarificar el espíritu de la norma o diferenciar entre aquellas provisiones que tienen que cumplir todos los vehículos, de aquellas que cumplirán únicamente los automóviles (los vehículos afectados por las provisiones específicas de 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).

Respecto al artículo segundo, que modifica el Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, se modifican los siguientes aspectos del reglamento:

1. Los apartados primero, segundo y quinto, establecen la obligación de superar una inspección ITV a los vehículos que han sido declarados siniestro total, como requisito previo a un cambio de titularidad.
2. El apartado tercero establece un límite temporal para llevar a cabo la exportación del vehículo, una vez que se solicite la baja por traslado o exportación a en la DGT y establece un mecanismo para la depuración del parque de vehículos, permitiendo dar de baja de oficio a los vehículos en los que hay evidencias de que realmente ya no existen.
3. El apartado cuarto profundiza en la diferencia entre la baja definitiva y la baja temporal, estableciendo que cuando se solicita una baja temporal, esta baja tendrá una duración de 1 año salvo que posteriormente se solicite la prórroga de la misma.



4. El apartado sexto facilita la verificación de si el vehículo que se pretende dar de baja por traslado a otro país no es un residuo ya que acaba de superar una inspección ITV que certifica que reúne las condiciones técnicas para circular.

En relación con las dos disposiciones transitorias, se refiere la primera de ellas al régimen de adaptación de los CAT, y la segunda de ellas al de los procedimientos, autorizaciones y documentos de traslado de las administraciones públicas.

Por su parte la disposición final primera recoge la incorporación parcial de la Directiva (UE) 2018/849 del Parlamento Europeo y del Consejo de 30 de mayo de 2018, por la que se modifican la Directiva 2000/53/CE relativa a los vehículos al final de su vida útil, la Directiva 2006/66/CE relativa a las pilas y acumuladores y a los residuos de pilas y acumuladores y la Directiva 2012/19/UE sobre residuos de aparatos eléctricos y electrónicos, en concreto la parte correspondiente de modificación de la Directiva 2000/53/CE, a través del artículo primero, mientras que la disposición final segunda establece que el Real Decreto entrará en vigor al día siguiente al de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

A continuación se presenta la tabla de correspondencia entre el proyecto de real decreto y la transposición de la Directiva (UE) 2018/849 en lo que respecta a la modificación de la Directiva 2000/53/CE.



DIRECTIVA (UE) 2018/849 DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO DE 30 DE MAYO DE 2018		PROYECTO DE REAL DECRETO 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.	
ARTÍCULO	ARTÍCULO DIRECTIVA 2000/53/CE	REALDECRETO DE MODIFICACIÓN	ARTÍCULO REAL DECRETO 20/2017
Artículo 1	Modificación de la Directiva 2000/53CE	Artículo primero.	Modificación del Real Decreto 20/2017, de 20 de enero, sobre los vehículos al final de su vida útil.
Art. 1.1)	Artículo 4.2.b): actos delegados	No es necesaria transposición.	Artículo 4 y disposición final segunda y tercera.
Art. 1.2)	Artículo 5.5 actos delegados respecto a certificados de destrucción.	No es necesaria transposición.	Artículo 6 y disposición final segunda y tercera.
Art. 1.3)	Artículo 6: Jerarquía de residuos.	Ya traspuesto en el RD 20/2017.	Artículo 5, Artículo 7, Anexo II y disposición final segunda y tercera.
Art. 1.4)	Artículo 7.2. Actos de ejecución.	No es necesaria transposición.	Disposición final segunda y disposición final tercera.
Art. 1.5)	Artículo 8.2. Actos delegados	No requiere transposición.	Disposición final segunda y disposición final tercera.
Art. 1.6)	Artículo 9	Ya traspuesto en el Real Decreto 20/2017.	Artículo 11. Obligaciones de información., y disposición final segunda y tercera.
Art. 1.7)	Artículo 9 bis. Ejercicio de delegación	No requiere transposición.	Disposición final segunda y disposición final tercera.
Art. 1.8)	Artículo 10.bis. Revisión	No requiere transposición.	Disposición final segunda y disposición final tercera.
Art. 1.9)	Artículo 11.Procedimiento de comité	No requiere transposición.	Disposición final segunda y disposición final tercera.



IV Análisis jurídico

1. Fundamentación jurídica y rango normativo

Tal y como consta en la parte expositiva, este proyecto de real decreto se fundamenta en los artículos 149.1.13^a, 149.1.21 y 149.1.23^a de la Constitución Española, que atribuyen respectivamente al Estado la competencia exclusiva en materia de bases y coordinación general de la actividad económica, en tráfico y circulación de vehículos a motor y en y legislación básica sobre protección del medio ambiente, puesto que el Real Decreto 20/2017, de 20 de enero, y el Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, se dictaron al amparo de estos mismos artículos.

Este proyecto de 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 también 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.

El rango normativo que se propone dar al proyecto es el de real decreto. En virtud del principio de jerarquía normativa, toda norma se podrá modificar por otra de idéntico rango o por otra de rango superior. En este caso, dado que la directiva que se modifica se incorporó al ordenamiento jurídico español a través de real decreto, es imprescindible la elaboración de una norma que, como mínimo, tenga el rango de real decreto para su modificación.

Esta iniciativa normativa se ejerce de manera coherente con el resto del ordenamiento jurídico, tanto nacional como de la Unión Europea

2. Entrada en vigor

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

En virtud del artículo 23 de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, se justifica la entrada en vigor al día siguiente como consecuencia del plazo de transposición establecido en 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, y que finaliza el 5 de julio de 2020.



V. Descripción de la tramitación

La elaboración y tramitación de este proyecto de real decreto se ha efectuado de conformidad con lo previsto en el artículo 26 de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre.

El trámite de consulta pública previa contemplado en el artículo 26.2 de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, no se ha sustanciado, en tanto en cuanto se trata de una regulación parcial de la materia (párrafo 2º del citado artículo). Los cambios resultan de la transposición de la directiva y otros del actual funcionamiento del mismo, que parten, en gran medida, de demandas de los interesados.

De acuerdo con lo previsto en el artículo 26.6 de la citada ley, el proyecto de real decreto será sometido al trámite de información pública a través de la página web del departamento.

Este último trámite, cumple con la obligación establecida por los artículos 16 a 19 de la Ley 27/2006, de 18 de julio.

Se efectuará la correspondiente consulta a las comunidades autónomas y a las ciudades de Ceuta y Melilla, a través de la Comisión de coordinación en materia de residuos. La consulta también se realizará por la misma vía respecto a las entidades locales y otros miembros de la comisión.

Adicionalmente, de acuerdo con el artículo 26.6 primer párrafo *in fine* de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, se sustanciará el trámite de audiencia pública mediante la obtención de la opinión de las organizaciones o asociaciones reconocidas por ley que agrupan o representan a las personas cuyos derechos o intereses legítimos pueden verse afectados por la norma y cuyos fines guardan relación directa con su objeto. Para ello se remitirá un correo electrónico a los interesados informando y remitiendo a su vez al trámite de participación pública.

Conforme al artículo 19.2 a) de la Ley 27/2006, de 18 de julio, el proyecto será sometido a informe del Consejo Asesor del Medio Ambiente.

Se solicitará el informe al que hace referencia el artículo 26.5 cuarto párrafo de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, a la Secretaría General Técnica del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico y a la del Ministerio del Interior.

Por su parte, la Secretaría General Técnica de este ministerio solicitará los siguientes informes:

Ministerio de Industria, Comercio y Turismo, de acuerdo con el artículo 26.5 cuarto párrafo de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre.

Ministerio de Asuntos Económicos y Transformación Digital, de acuerdo con el artículo 26.5 primer párrafo de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre.



Ministerio de Política Territorial y Función Pública, en virtud del artículo 26.5, párrafo sexto de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre (Informe competencial).

Ministerio de Política Territorial y Función Pública, en virtud del artículo 26.5, párrafo quinto de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre (aprobación previa).

Ministerio de Presidencia, Relaciones con las Cortes y Memoria Democrática, en aplicación de lo dispuesto en el artículo 26.9 de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre.

Finalmente, y como último trámite antes de su aprobación por el Consejo de Ministros, el proyecto se someterá a Dictamen del Consejo de Estado, en virtud del artículo 22.3 de la Ley Orgánica 3/1980, de 22 de abril, del Consejo de Estado.

VI. Análisis de impactos

1. Impacto económico y presupuestario.

Este real decreto no tendrá impacto económico ni presupuestario, no supone incremento ni disminución de los ingresos públicos.

2. Impacto sobre la unidad de mercado.

El proyecto también se adecua a lo dispuesto en la Ley 20/2013, de 9 de diciembre, de Garantía de la Unidad de Mercado. El proyecto es coherente con la unidad de mercado y no distorsiona la competencia, en la medida en que se establecen las mismas obligaciones en todo el territorio del Estado.

3. Análisis de cargas administrativas

El proyecto de real decreto no supone un aumento de las cargas administrativas, ya que los aspectos que se modifican contienen las mismas cargas administrativas que las existentes en los reales decretos que se pretenden modificar.

4. Impacto por razón de género.

A los efectos de lo dispuesto en los artículos 19 de la Ley Orgánica 3/2007, de 22 de marzo, para la igualdad efectiva entre mujeres y hombres y 26.3.f) de la Ley 50/1997, la norma proyectada no contiene ninguna medida discriminatoria por razón de género.



5. Impacto por razón de oportunidades, no discriminación y accesibilidad universal de las personas con discapacidad.

Con base a lo dispuesto en el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social, aprobado por el Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, este proyecto de real decreto no supone, ni en el fondo ni en la forma, impacto por razón de oportunidades, no discriminación y accesibilidad universal de las personas con discapacidad.

6. Impacto en la familia, la infancia y la adolescencia.

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 22 quinquies de la Ley Orgánica 1/1996, de 15 de enero, de Protección Jurídica del Menor, de modificación parcial del Código Civil y de la Ley de Enjuiciamiento Civil, en la redacción dada por la Ley 26/2015, de 28 de julio, de modificación del sistema de protección a la infancia y a la adolescencia, el proyecto normativo no tiene impacto en la infancia y en la adolescencia, por atender exclusivamente a cuestiones técnicas y no tener efectos jurídicos directos sobre las personas físicas.

De acuerdo con lo previsto en la disposición adicional décima de la Ley 40/2003, de 18 de noviembre, de protección a las familias numerosas, introducida por la disposición final quinta de la Ley 26/2015, de 28 de julio, de modificación del sistema de protección a la infancia y a la adolescencia, el proyecto normativo no tiene impacto en la familia, por atender exclusivamente a cuestiones técnicas y no tener efectos jurídicos directos sobre las personas físicas.

7. Otros impactos.

Mediante el presente proyecto de real decreto, en línea con el Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, y el Real Decreto 20/2017, de 20 de enero, se pretende reducir los impactos adversos causados por la generación de los residuos de los vehículos al final de su vida útil sobre la salud humana y el medio ambiente. Este real decreto el correcto tratamiento de estos residuos que, en definitiva, posibilitará la reducción de los daños potenciales en la salud de las personas tanto en la fase de tratamiento de los mismos como en fases anteriores y evitará la contaminación del medio ambiente.