



## PROYECTO DE REAL DECRETO SOBRE LOS VEHÍCULOS AL FINAL DE SU VIDA ÚTIL 26 de agosto de 2015

I

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

La Directiva 2000/53/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de septiembre de 2000, fue incorporada al ordenamiento jurídico español mediante el Real Decreto 1383/2002, de 20 de diciembre, sobre gestión de vehículos al final de su vida útil.

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

De acuerdo con lo anterior se establecían en el real decreto medidas preventivas desde la fase de concepción del vehículo, tendentes a disminuir y limitar la utilización de sustancias peligrosas en su fabricación, así como a facilitar la reutilización, el reciclado y la valorización de sus distintos elementos, para reducir la afección ambiental producida por los vehículos.

Constituyeron determinaciones prioritarias del real decreto garantizar la recogida de los vehículos para su descontaminación en centros de tratamiento específicamente autorizados, la correcta gestión ambiental de los elementos y componentes extraídos del vehículo y el cumplimiento de los objetivos de reutilización, reciclado y valorización establecidos por la directiva.

La figura central de este proceso de mejora ambiental era el usuario, al que se imponía la obligación de entregar el vehículo al final de su vida útil –bien directamente o a través de una instalación de recepción– a un centro autorizado de tratamiento que realizará su descontaminación. Para facilitar al usuario el cumplimiento de esta obligación, y en aplicación del principio de responsabilidad de los productores, éstos deberían



hacerse cargo de los vehículos que les fueran entregados de la marca que comercialicen o hubieran comercializado, garantizando la suficiencia de las instalaciones de recepción.

Particular relevancia adquiriría la acreditación del fin de la vida útil del vehículo y, consiguientemente, su consideración como residuo, de la que se deriva la obligación de aplicar a su descontaminación el régimen normativo sobre residuos peligrosos. Por ello, la entrega del vehículo en el centro de tratamiento que realiza la descontaminación quedaría documentada mediante el certificado de destrucción emitido por dicho centro, cuyos requisitos mínimos, establecidos por la Comisión Europea, quedaron incorporados en el real decreto.

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

Finalmente la posibilidad que ofrece la Directiva de dar cumplimiento a determinadas obligaciones mediante la suscripción de acuerdos voluntarios quedó recogida igualmente en real decreto, vinculada a la consecución de los objetivos de reutilización, reciclado y valorización, de tal forma que, opcionalmente y con la autorización de las comunidades autónomas, los agentes económicos pudieran suscribir dichos acuerdos y participar en sistemas integrados de gestión.

## II

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

En primer lugar la Comisión Europea ha tenido ocasión de aclarar algunas cuestiones que resultaban controvertidas en la directiva. Es de especial interés la opinión de la Comisión sobre el artículo 5.1, primer guión, que obliga a los Estados miembros a adoptar las medidas necesarias para garantizar que los operadores económicos establezcan sistemas de recogida de todos los vehículos al final de su vida útil y, en la medida en que resulte técnicamente viable, de las piezas usadas que constituyan residuos, retiradas con ocasión de las reparaciones de turismos. Pues bien, la Comisión considera que este artículo permite a los Estados miembros utilizar los sistemas de recogida existentes en relación con las piezas usadas que son residuos, por lo que no están obligados a crear sistemas de recogida distintos con requisitos de financiación especiales. Conviene por consiguiente adaptar la norma interna a esta interpretación. Por otro lado, para homogeneizar los datos que cada Estado envía anualmente en referencia al cumplimiento de objetivos, se ha presentado la Decisión de la Comisión, de 1 de abril de 2005, por la que se establecen normas de desarrollo para controlar el cumplimiento de los objetivos de reutilización y valorización así como de reutilización y reciclado fijados en



la Directiva 2000/53/CE del Parlamento Europeo y del Consejo relativa a los vehículos al final de su vida útil.

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

En tercer lugar, y no por ello menos importante sino que se trata de una cuestión fundamental, la aprobación de la Ley 22/2011, de 28 de julio, de residuos y suelos contaminados, ha introducido importantes modificaciones en el régimen aplicable a la producción y gestión de residuos, y concretamente en lo que se refiere a la jerarquía de residuos y a la responsabilidad ampliada del productor, y a los objetivos de información de los agentes que intervienen en la producción y gestión de residuos. Por ello es necesario adaptar a las previsiones de la ley las normas de desarrollo en materia de residuos.

Por todos estos motivos el Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente inició los trabajos para la modificación del Real Decreto 1383/2002, de 20 de diciembre. No obstante en aras de una mayor claridad y comprensión de la norma finalmente se ha optado por la derogación del real decreto de 2002 y por la aprobación de un nuevo real decreto que regule, adapte y sistematice todos los aspectos relacionados con los vehículos al final de su vida útil, y ello sin perder de vista que se trata de un flujo de residuos regulado por directiva comunitaria, y que por tanto la nueva disposición debe seguir ajustándose a dicha directiva.

### III

El real decreto que ahora se aprueba mantiene en esencia la regulación preexistente sobre los vehículos al final de su vida útil, conservando sus elementos fundamentales, entre ellos: las obligaciones de los productores -diseñar sus productos de manera que se limite del uso de sustancias peligrosas en la fabricación de los mismos y se facilite el desmontaje y el tratamiento de los residuos, facilitar información a los gestores, a los consumidores y a las administraciones públicas, organizar y financiar la recogida y el adecuado tratamiento, por sí mismos o a través de acuerdos voluntarios con otros agentes económicos; la obligación de los usuarios de entregar los vehículos a un centro de tratamiento, bien directamente, bien a través de una instalación de recepción; la obligación de documentar la entrega a través del certificado de destrucción que acredita el fin de la vida útil del vehículo y el momento en que se convierte en residuo; la tramitación por los centros de tratamiento de la baja del vehículo aplicado para ello a la Orden INT/624/2008, de 26 de febrero, por la que se regula la baja electrónica de los vehículos descontaminados al final de su vida útil; la exigencia del cumplimiento de requisitos técnicos de almacenamiento y tratamiento; la obligación de los agentes económicos de cumplimiento de objetivos de reutilización, reciclado y valorización.



Las novedades de este real decreto con respecto al que ahora se deroga se centran en las siguientes cuestiones: delimitar su ámbito de aplicación, precisar la denominación de los gestores autorizados para la descontaminación de los vehículos al final de su vida útil y las operaciones que realizan, adoptar medidas para evitar que se produzca una doble financiación de la gestión de los vehículos y se precisa el régimen sancionador, así como las obligaciones a las que quedan sometidos, incluidas las de información. Adicionalmente se adecua este flujo de residuos a la Ley 22/2001, de 28 de julio, en especial incluyendo la preparación para la reutilización como tratamiento y adaptando los sistemas de responsabilidad ampliada del productor a lo previsto en su título IV.

En primer lugar, sobre el ámbito de aplicación que ahora se regula en artículo aparte y diferente al relativo al objeto de la norma, debe considerarse que la finalidad de la misma es garantizar una correcta gestión de los vehículos al final de su vida útil. Por este motivo deben quedar fuera de su ámbito las piezas y componentes generados durante la vida útil de los vehículos, que se regirán por la Ley 22/2011, de 28 de julio, y por los reales decretos específicos de cada tipo de residuo –pilas y acumuladores, neumáticos fuera de uso, aparatos eléctricos y electrónicos, aceites usados y los que, en su caso, se aprueben-.

En segundo lugar los hasta ahora denominados “Centros autorizados de tratamiento” (CAT en adelante) pasan a denominarse “Centros autorizados de descontaminación de vehículos” (CADV en adelante). Este cambio no es una mera cuestión terminológica, sino que pretende poner de manifiesto que la operación fundamental de tratamiento que se lleva a cabo en estos centros es la descontaminación, entendiendo como tal la extracción y retirada controlada de residuos peligrosos y la retirada de los componentes y materiales que deben ir marcados o identificados. Además, para dar cumplimiento al principio de jerarquía de residuos, estos centros, que son los únicos autorizados para extraer piezas y componentes de vehículos que previamente hayan causado baja definitiva en el registro de vehículos de la Dirección General de Tráfico y hayan sido descontaminado, deberán separar las piezas y componentes que se puedan reutilizar o preparar para la reutilización, y comercializarlas; también deberán entregar a un gestor autorizado todos los materiales procedentes de la descontaminación y remitir el resto del vehículo a un gestor autorizado para su fragmentación. De esta forma, se obliga a que todos los vehículos al final de su vida útil cumplan con la jerarquía de tratamiento de residuos, garantizando su trazabilidad y su correcta gestión, al pasar, necesariamente y por este orden, por una etapa de descontaminación y preparación para la reutilización en un CADV y otra de fragmentación y en su caso postfragmentación.

Los antiguos sistemas integrados de gestión se denominan ahora sistemas de responsabilidad ampliada del productor, de conformidad con la Ley 22/2011, de 28 de julio, y quedan sometidos a las disposiciones de ésta y del presente real decreto. Los productores podrán constituir sistemas individuales o colectivos, para lo que deberán disponer, respectivamente, de la correspondiente comunicación o autorización y podrán celebrar acuerdos con otros agentes económicos o integrarlos en los sistemas colectivos. Tanto estos sistemas como los individuales deberán remitir anualmente a la Comisión de coordinación en materia de residuos un informe anual sobre su actividad.



Algunos componentes y materiales de los vehículos al final de su vida útil están regulados por normas específicas sobre flujos de residuos. Es el caso de los aceites industriales, neumáticos, pilas, acumuladores y baterías, por lo que resulta necesario aclarar cuál es el régimen jurídico que resulta aplicable. Pues bien, el real decreto dispone, para evitar la doble financiación de la gestión final de los materiales procedentes del vehículo, que éstos no queden sometidos al sistema de financiación previsto en las normas reguladoras de otros flujos de residuos, que no obstante si serán de aplicación en lo que respecta a su adecuada gestión.

Por último se ha completado el régimen sancionador, para dar cabida, de conformidad con la Ley 22/2011, de 28 de julio, a los instrumentos para hacer más efectiva la potestad sancionadora en los supuestos de incumplimiento de los sistemas de responsabilidad ampliada del productor o de los acuerdos voluntarios.

#### IV

Este real decreto consta de doce artículos con el contenido mencionado anteriormente; una disposición adicional, procedente de la directiva 2000/53/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de septiembre de 2000, que se refiere a otra normativa aplicable; una disposición transitoria, que determina la adaptación de los sistemas individuales e integrados a los nuevos sistemas de responsabilidad ampliada del productor; una disposición derogatoria, por la que se deroga expresa e íntegramente el Real Decreto 1383/2002, de 20 de diciembre; y cuatro disposiciones finales sobre títulos competenciales, incorporación del derecho de la Unión Europea, habilitación de desarrollo y entrada en vigor.

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

#### V

Este real decreto se dicta al amparo de los artículos 149.1.13ª y 23ª de la Constitución, relativos a las bases y coordinación de la planificación general de la actividad económica, así como a la legislación general básica en materia de medio ambiente, respectivamente. La habilitación para llevar a cabo este desarrollo reglamentario está contenido en la Disposición final tercera de la Ley 22/20011, de 28 de julio, que faculta al Gobierno de la Nación para dictar, en el ámbito de sus competencias, las disposiciones reglamentarias necesarias para el desarrollo y aplicación de esta Ley y, en particular, para establecer normas para los diferentes tipos de residuos, en las que se fijarán disposiciones particulares relativas a su producción y gestión, y en la Disposición



adicional octava de la misma, que prevé la adaptación a las previsiones contenidas en la ley de las disposiciones de desarrollo en materia de residuos.

En la elaboración de este real decreto han sido consultados los agentes económicos y sociales, las comunidades autónomas, la Ciudad de Ceuta y la Ciudad de Melilla, así como las entidades locales y los sectores más representativos potencialmente afectados. Además, el proyecto se ha remitido a la Comisión de coordinación en materia de residuos del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente, se ha sometido al Consejo Asesor del Medio Ambiente y al trámite de participación pública, de acuerdo con lo dispuesto en la Ley 27/2006, de 18 de julio, por la que se regulan los derechos de acceso a la información, de participación pública y de acceso a la justicia en materia de medio ambiente y con lo dispuesto en la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno.

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

#### DISPONGO:

##### Artículo 1. *Objeto.*

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

##### Artículo 2. *Ámbito de aplicación.*

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

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

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





### Artículo 3. *Definiciones.*

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

a) Vehículo: el vehículo de motor con al menos cuatro ruedas, destinado al transporte de personas y que tenga, además del asiento del conductor, ocho plazas sentadas como máximo; el vehículo de motor con al menos cuatro ruedas, destinado al transporte de mercancías y que tenga una masa máxima no superior a 3,5 toneladas, y el vehículo de tres ruedas simétricas provisto de un motor de cilindrada superior a 50 centímetros cúbicos, si es de combustión interna, o diseñado y fabricado para no superar una velocidad de 45 km/h, con exclusión de los ciclomotores.

b) Vehículo al final de su vida útil: todo vehículo del apartado anterior que constituya un residuo según el artículo 3 a) de la Ley 22/2011, de 28 de julio.

c) Centros autorizados de descontaminación de vehículos (CADV): instalaciones, públicas o privadas, autorizadas para realizar las operaciones de descontaminación de los vehículos al final de su vida útil.

d) Agentes económicos: los productores de vehículos, concesionarios, distribuidores y compañías de seguros de vehículos, las instalaciones de recepción, talleres de reparación, CADV, así como las instalaciones de fragmentación y otros gestores autorizados que realicen operaciones de tratamiento del vehículo o de sus componentes y materiales.

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

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

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

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



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

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

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

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

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

d) Proporcionar a los gestores de vehículos al final de su vida útil la oportuna información para el desmontaje que permita la identificación de los distintos componentes y la localización de sustancias peligrosas, así como su adecuado tratamiento. Dicha información se facilitará, en el soporte que en cada caso se estime conveniente, en el plazo máximo de seis meses a partir de la puesta en el mercado de cada nuevo tipo de vehículo.

e) Poner a disposición de los consumidores los criterios de protección del medio ambiente tomados en consideración tanto en la fase de diseño y fabricación del vehículo como los adoptados para garantizar un correcto tratamiento ambiental al final de su vida útil. Dicha información se recogerá en el material publicitario que se utilice en la comercialización de vehículos.

#### Artículo 5. *Obligación de entrega de los vehículos para su tratamiento.*

1. El titular de un vehículo que vaya a desprenderse del mismo queda obligado a entregarlo a un CADV. La entrega del vehículo podrá realizarse directamente en el CADV o a través de una instalación de recepción.

En cualquier caso, la entrega del vehículo no supondrá coste alguno para su titular cuando el vehículo carezca de valor de mercado o éste sea negativo, siempre que contenga al menos la carrocería y el grupo motopropulsor, que no incluya otros elementos no pertenecientes al mismo ni se le haya realizado ningún tipo de operación previa de desmontaje de piezas o componentes.





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

3. Las instalaciones de recepción y los depósitos de las administraciones públicas cumplirán los requisitos técnicos de almacenamiento exigidos en el anexo II.1.

#### Artículo 6. *Documentación de la entrega.*

1. El CADV en el que se vaya a descontaminar el vehículo emitirá el certificado de destrucción, que constituirá el justificante de la entrega y puesta a disposición del vehículo para su descontaminación.

Este certificado deberá cumplir los requisitos mínimos establecidos en el anexo III y se proporcionará en el momento de la entrega del vehículo.

2. El certificado de destrucción acredita el fin de la vida útil del vehículo y el momento en que se convierte en residuo, dando lugar a la obligación de su descontaminación como residuo peligroso. Este certificado justificará la baja definitiva en circulación del vehículo en el Registro de Vehículos de la Dirección General de Tráfico, a cuyo efecto el CADV emisor realizará la tramitación electrónica de la baja del vehículo según lo establecido en la Orden INT/624/2008, de 26 de febrero, por la que se regula la baja electrónica de los vehículos descontaminados al final de su vida útil.

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

#### Artículo 7. *Operaciones de tratamiento.*

1. Los vehículos al final de su vida útil se someterán en un CADV a las operaciones de descontaminación y tratamiento establecidas en el anexo IV, antes de ser sometidos a otro tratamiento posterior. El plazo para la realización de las operaciones de descontaminación será de treinta días desde la fecha del certificado de destrucción.

Las instalaciones de los CADV cumplirán los requisitos técnicos exigidos en el anexo II.2. El almacenamiento de los componentes extraídos del vehículo se realizará en forma diferenciada, evitando dañar aquellos que contengan fluidos o sean reutilizables.



La extracción de piezas y componentes para su reutilización y comercialización únicamente podrá realizarse en un CADV, 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.

Estos centros separarán y comercializarán, directa o indirectamente, las piezas y componentes que se puedan reutilizar o preparar para la reutilización; entregarán a un gestor autorizado todos los materiales procedentes de la descontaminación, priorizando cuando sea viable desde el punto de vista medioambiental el reciclado frente a otras formas de valorización y remitirán el resto del vehículo a un gestor autorizado para su fragmentación.

Las piezas y componentes que se comercialicen tras su preparación para la reutilización tendrán la consideración de piezas usadas o de segunda mano y seguirán 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.

2. Los restos de los vehículos al final de su vida útil remitidos a instalaciones de fragmentación tras las operaciones del anexo IV, no deberán incluir ningún material o elemento no perteneciente a dichos vehículos.

Las instalaciones de fragmentación y postfragmentación cumplirán los requisitos técnicos exigidos en el anexo II.3. y gestionarán los residuos de los vehículos al final de su vida útil recibidos de los CADV de acuerdo con la Ley 22/2011, de 28 de julio, este real decreto y las restantes normas de residuos que resulten de aplicación.

#### Artículo 8. *Objetivos de reutilización, reciclado y valorización.*

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

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

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

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



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

El cumplimiento de estos los objetivos previstos en los apartados anteriores se acreditará a través de la aplicación de las previsiones en la Decisión de la Comisión, de 1 de abril de 2005, por la que se establecen normas de desarrollo para controlar el cumplimiento de los objetivos de reutilización y valorización así como de reutilización y reciclado fijados en la Directiva 2000/53/CE del Parlamento Europeo y del Consejo relativa a los vehículos al final de su vida útil.

2. 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.

3. La gestión de los residuos procedentes de la descontaminación y tratamiento de los vehículos sometidos a otra normativa específica, deberá cumplir los objetivos previstos en la normativa reguladora de esos flujos específicos de residuos.

#### *Artículo 9. Obligaciones de la responsabilidad ampliada.*

1. Los productores de vehículos, por sí mismos, o junto con otros agentes económicos, organizarán sistemas de recogida de los vehículos al final de su vida útil para su posterior descontaminación y correcta gestión ambiental, garantizando la disponibilidad de instalaciones de recepción en todo el territorio nacional.

2. Los productores de vehículos garantizarán, y en su caso financiarán, la adecuada recogida y tratamiento de los vehículos al final de su vida útil. Cuando el vehículo al final de su vida útil tenga un valor negativo de mercado, el productor del vehículo sufragará dicho coste o se hará cargo directamente del tratamiento del vehículo. Se entenderá que existe un valor negativo de mercado cuando los costes de descontaminación, preparación para la reutilización, fragmentación, valorización y, en su caso, eliminación, de los materiales resultantes superen los ingresos por los elementos reutilizados y los materiales recuperados en la fragmentación y postfragmentación.

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

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



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

2. El contenido de la comunicación de los sistemas individuales será, como mínimo, el que recoge el anexo IX de la Ley 22/2011, de 28 de julio. La solicitud de la autorización de los sistemas colectivos se ajustará al anexo X de la citada ley.

En ambos casos el sistema informará de los acuerdos que ha suscrito, o tiene intención de suscribir, con otros agentes económicos.

3. Antes del 1 de abril de cada año, sin perjuicio de las previsiones del artículo 32.5 de la Ley 22/2011, de 28 de julio, los sistemas de responsabilidad ampliada presentarán un informe anual a la Comisión de coordinación en materia de residuos relativo a la puesta en el mercado de productos, a los residuos recogidos y tratados, así como a la organización, funcionamiento y financiación del sistema. Igualmente los sistemas de responsabilidad ampliada del productor informarán sobre los costes medios de gestión del vehículo al final de su vida útil así como sobre los acuerdos que, en su caso, suscriban con otros agentes económicos; en relación con estos acuerdos se informará sobre los integrantes y el contenido, los objetivos que se establezcan, así como sobre la responsabilidad de cada agente.

#### Artículo 11. *Obligaciones de información.*

1. Los gestores de residuos que realicen operaciones de tratamiento de vehículos al final de su vida útil presentarán una memoria anual relativa a todos los residuos que gestionen, siguiendo las previsiones del artículo 41 de la Ley 22/2011, de 28 de julio. Esta memoria se presentará antes del 1 de abril de cada año y se referirá a la gestión realizada el año anterior.

Los CADV incluirán en su memoria la documentación acreditativa del cumplimiento de los objetivos previstos en el artículo 8 relativos a los vehículos que gestionen, a través de su propia gestión y de los certificados de gestión proporcionados por los operadores a quienes entreguen los residuos para su tratamiento.

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

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



Estados miembros acerca de la aplicación de la Directiva 2000/53/CE del Parlamento Europeo y del Consejo relativa a los vehículos al final de su vida útil.

#### Artículo 12. *Régimen sancionador.*

1. El incumplimiento de las obligaciones establecidas en este real decreto será sancionado con arreglo a lo dispuesto en el capítulo VII de la Ley 22/2011, de 28 de julio, el título V de la Ley 21/1992, de 16 de julio, de Industria, así como a través de las previsiones que les resulten de aplicación del Texto Refundido de la Ley General para la Defensa de los Consumidores y Usuarios y otras leyes complementarias, aprobado por Real Decreto Legislativo 1/2007, de 16 de noviembre, y en la Ley 7/1996, de 15 de enero, de Ordenación del Comercio Minorista.

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

#### Disposición adicional única. *Aplicación de otra normativa.*

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

#### Disposición transitoria única. *Adaptación de los sistemas individuales e integrados de gestión a los nuevos sistemas de responsabilidad ampliada del productor.*

Los sistemas individuales e integrados de gestión se adaptarán a los sistemas individuales y colectivos de responsabilidad ampliada en el plazo de un año desde la entrada en vigor de este real decreto en aplicación de la disposición transitoria cuarta de la Ley 22/2011, de 28 de julio. A estos efectos, en los seis meses siguientes a la publicación de este real decreto, los productores de vehículos presentarán a la autoridad competente la comunicación del sistema individual o la solicitud de autorización como sistema colectivo de responsabilidad ampliada, según lo previsto en este real decreto.

Los sistemas individuales e integrados de gestión que ya estuvieren constituidos a la entrada en vigor de este real decreto seguirán funcionando conforme al régimen anterior hasta que se adapten a las nuevas disposiciones, según se establece en el párrafo precedente.



Disposición derogatoria única. *Derogación normativa.*

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

Disposición final primera. *Títulos competenciales.*

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

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

Mediante este real decreto se incorpora al ordenamiento jurídico español la Directiva 2000/53/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de septiembre de 2000, relativa a los vehículos al final de su vida útil.

Disposición final tercera. *Habilitación de desarrollo.*

Se faculta a los Ministros de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente, del Interior y de Industria, Energía y Turismo, para dictar, en el ámbito de sus respectivas competencias, las disposiciones necesarias para la aplicación y desarrollo de lo establecido en este real decreto y, en particular, para adaptarlo a las disposiciones y modificaciones que establezca la normativa comunitaria.

Disposición final cuarta. *Entrada en vigor.*

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





## ANEXO I

### Excepciones a la prohibición de utilizar plomo, mercurio, cadmio y cromo hexavalente en los materiales y componentes de los vehículos, previstas en el artículo 4.a). Obligación de marcado de materiales y componentes. Alcance y fecha de vencimiento de la excepción.

Materiales y componentes	Alcance y fecha de vencimiento de la exención	Obligación de marcado
<i>Plomo como elemento de aleación</i>		
1. a) Acero para fines de mecanizado y componentes de acero galvanizado en caliente por procedimiento discontinuo que contengan hasta un 0,35 % de su peso en plomo		
1.b) Chapas de acero galvanizado en continuo que contengan hasta un 0,35% de su peso en plomo	Vehículos homologados antes del 1 de enero de 2016 y piezas de recambio para esos vehículos	
2.a) Aluminio para fines de mecanizado con un contenido en plomo de hasta el 2 % en peso	Piezas de recambio para vehículos que hayan salido al mercado antes del 1 de julio de 2005	
2.b) Aluminio con un contenido en plomo de hasta el 1,5 % en peso	Piezas de recambio para vehículos que hayan salido al mercado antes del 1 de julio de 2008	
2.c) Aluminio con un contenido en plomo de hasta el 0,4 % en peso	(1)	
3. Aleación de cobre que contenga hasta un 4 % de su peso en plomo	(1)	
4.a) Cojinetes y casquillos	Piezas de recambio para vehículos que hayan salido al mercado antes del 1 de julio de 2008	
4.b) Cojinetes y casquillos para motores, transmisiones y compresores de aire acondicionado	1 de julio de 2011 y piezas de recambio para vehículos que hayan salido al mercado antes del 1 de julio de 2011	
<i>Plomo y compuestos de plomo en los componentes</i>		



5. Baterías	(1)	X
6. Amortiguadores de vibraciones	Vehículos homologados antes del 1 de enero de 2016 y piezas de recambio para esos vehículos	X
7.a) Agentes de vulcanización y estabilizadores para elastómeros en tubos de freno, tubos de combustible, tubos de ventilación, piezas de elastómero/metal para aplicaciones de chasis, y bastidores de motor	Piezas de recambio para vehículos que hayan salido al mercado antes del 1 de julio de 2005	
7.b) Agentes de vulcanización y estabilizadores para elastómeros en tubos de freno, tubos de combustible, tubos de ventilación, piezas de elastómero/metal para aplicaciones de chasis, y bastidores de motor que contengan hasta el 0,5 % de su peso en plomo	Piezas de recambio para vehículos que hayan salido al mercado antes del 1 de julio de 2006	
7.c) Agentes reticulantes para elastómeros en aplicaciones del sistema de propulsión que contengan hasta un 0,5 % de su peso en plomo	Piezas de recambio para vehículos que hayan salido al mercado antes del 1 de julio de 2009	
8.a) Plomo en soldaduras para fijar componentes eléctricos y electrónicos a paneles de circuitos electrónicos y plomo en acabados sobre terminaciones de componentes distintos de los condensadores electrolíticos de aluminio, sobre clavijas de componentes y sobre paneles de circuitos electrónicos	Vehículos homologados antes del 1 de enero de 2016 y piezas de recambio para esos vehículos	X(2)
8.b) Plomo en soldaduras en aplicaciones eléctricas, excepto sobre paneles de circuitos electrónicos o sobre vidrio	Vehículos homologados antes del 1 de enero de 2011 y piezas de recambio para esos vehículos	X(2)



8.c) Plomo en acabados sobre terminales de condensadores electrolíticos de aluminio	Vehículos homologados antes del 1 de enero de 2013 y piezas de recambio para esos vehículos	X(2)
8.d) Plomo utilizado en soldaduras sobre vidrio en sensores de flujo de masa de aire	Vehículos homologados antes del 1 de enero de 2015 y piezas de recambio de esos vehículos	X(2)
8.e) Plomo en soldaduras de alta temperatura de fusión (es decir, aleaciones a base de plomo que contengan un 85 % en peso de plomo o más)	( <sup>3</sup> )	X(2)
8.f) Plomo en sistemas de conectores de clavijas que se ajusten a las normas	( <sup>3</sup> )	X(2)
8.g) Plomo en soldaduras diseñadas para crear una conexión eléctrica viable entre el cubo de semiconductor y el portador en cápsulas de circuito integrado <i>flip-chip</i>	( <sup>3</sup> )	X(2)
8.h) Plomo en soldaduras para fijar placas difusoras al disipador de calor en ensamblajes de semiconductores de potencia con un chip de 1 cm <sup>2</sup> de superficie de proyección mínima y con una densidad de corriente nominal de al menos, 1 A/mm <sup>2</sup> de superficie del chip de silicio	( <sup>3</sup> )	X(2)
8.i) Plomo en soldaduras en aplicaciones eléctricas sobre vidrio, excepto en el caso de soldaduras en cristales de vidrio laminado	Vehículos homologados antes del 1 de enero de 2016 y, con posterioridad a esa fecha, piezas de recambio para esos vehículos	X(2)
8.j) Plomo en soldaduras en cristales de vidrio laminado	( <sup>3</sup> )	X(2)
9. Asientos de las válvulas	Piezas de recambio para tipos de motor desarrollados antes del 1 de julio de 2003	
10.a) Componentes eléctricos y electrónicos que contengan plomo en vidrio o cerámica, en piezas matrices de vidrio o cerámica, en materiales vitrocerámicos o en piezas matrices vitrocerámicas. Esta exención no se aplica al uso de plomo en:		X(4) (componentes que no sean los piezoeléctricos incluidos en el motor)



<ul style="list-style-type: none"> <li>- el vidrio de bombillas y bujías de encendido,</li> <li>- materiales cerámicos dieléctricos de los componentes indicados en los puntos 10.b), 10.c) y 10.d).</li> </ul>		
10.b) Plomo en materiales cerámicos dieléctricos a base de PZT de condensadores que forman parte de circuitos integrados o semiconductores discretos.		
10.c) Plomo en materiales cerámicos dieléctricos de condensadores con una tensión nominal inferior a 125 V CA o 250 V CC	Vehículos homologados antes del 1 de enero de 2016 y piezas de recambio para esos vehículos	
10.d) Plomo en los materiales cerámicos dieléctricos de condensadores que compensan las diferencias relacionadas con la temperatura de los sensores de sistemas de sonar de ultrasonidos.	( <sup>3</sup> )	
11. Iniciadores pirotécnicos	Vehículos homologados antes del 1 de julio de 2006 y piezas de recambio para esos vehículos	
12. Materiales termoeléctricos que contienen plomo en aplicaciones eléctricas para automóviles que permiten reducir las emisiones de CO <sub>2</sub> por recuperación del calor del escape.	Vehículos homologados antes del 1 de enero de 2019 y piezas de recambio para esos vehículos	X
<i>Cromo hexavalente</i>		
13.a) Revestimientos antioxidantes	Piezas de recambio para vehículos que hayan salido al mercado antes del 1 de julio de 2007	
13.b) Revestimientos antioxidantes para los pernos y tuercas que se utilizan en el ensamblaje de chasis	Piezas de recambio para vehículos que hayan salido al mercado antes del 1 de julio de 2008	
14. Como protección anticorrosiva para los sistemas de refrigeración de acero al carbono en refrigeradores de absorción de autocaravanas, hasta un máximo de 0,75% en peso en la solución refrigerante, excepto si el uso de otras tecnologías de refrigeración es viable (es decir, que estén disponibles en el mercado para una		X



aplicación en autocaravanas) y no provoca impactos negativos para el medio ambiente ni la salud o la seguridad de los consumidores		
<i>Mercurio</i>		
15.a) Lámparas de descarga para faros	Vehículos homologados antes del 1 de julio de 2012 y piezas de recambio para esos vehículos	X
15.b) Tubos fluorescentes usados en indicadores del salpicadero	Vehículos homologados antes del 1 de julio de 2012 y piezas de recambio para esos vehículos	X
<i>Cadmio</i>		
16. Baterías para vehículos eléctricos	Piezas de recambio para vehículos que hayan salido al mercado antes del 31 de diciembre de 2008	

<sup>(1)</sup> Esta exención se revisará en 2015.

<sup>(2)</sup> Desmontaje obligatorio si, en correlación con el punto 10.a), se supera un umbral medio de 60 gramos por vehículo. Para la aplicación de esta cláusula no se tendrán en cuenta los dispositivos electrónicos no instalados por el fabricante en la cadena de producción.

<sup>(3)</sup> Esta exención se revisará en 2014.

<sup>(4)</sup> Desmontaje obligatorio si, en correlación con los puntos 8.a) a 8.j), se supera un umbral medio de 60 gramos por vehículo. Para la aplicación de esta cláusula no se tendrán en cuenta los dispositivos electrónicos no instalados por el fabricante en la cadena de producción.

-----  
**Notas:**

- Se tolerará un valor de concentración máximo de hasta el 0,1 % en peso de plomo, cromo hexavalente y mercurio en material homogéneo, y de hasta un 0,01 % en peso de cadmio en material homogéneo.
- Se autoriza sin limitación la reutilización de piezas de vehículos ya comercializados antes de la fecha de vencimiento de una exención, puesto que en este caso no se aplica el artículo 3, letra a).
- Las piezas de recambio comercializadas después del 1 de julio de 2003 y que se utilicen en vehículos que hayan salido al mercado antes del 1 de julio de 2003 quedan exentas de lo establecido en el artículo 3, letra a)\*.

\* Esta cláusula no se aplicará a los contrapesos de equilibrado de ruedas, a las escobillas de carbón para motores eléctricos ni a los forros de freno.



## ANEXO II

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

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

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

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

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

2. Las instalaciones de los CADV dispondrán de:

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

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

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

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

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

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





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



## ANEXO III

### **Requisitos mínimos del certificado de destrucción de un vehículo al final de su vida útil, expedido en cumplimiento del artículo 6.1 de este real decreto**

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

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

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

3. Fecha de expedición del certificado de destrucción.

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

5. Tipo de vehículo, marca y modelo.

6. Número de identificación del vehículo (bastidor).

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



## ANEXO IV

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

#### 1. Operaciones de descontaminación:

a) Extraer y retirar de forma controlada los siguientes residuos peligrosos: combustible, líquido de transmisión y otros aceites hidráulicos; aceites del motor, del diferencial y de la caja de cambios (salvo que se reutilice el bloque completo, en cuyo caso se puede mantener lubricado), líquidos de refrigeración, de frenos y anticongelante; baterías de arranque; filtros de aceite y combustible; zapatas de freno con amianto en vehículos fabricados con anterioridad al 1 de julio de 1993; componentes con mercurio; fluidos del sistema del aire acondicionado, depósito de gas licuado y cualquier otro fluido peligroso no necesario para la reutilización del elemento del que forme parte.

b) Retirada de los componentes y materiales que según lo señalado en el anexo I deban ir marcados o identificados.

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

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



## **MEMORIA DEL ANÁLISIS DE IMPACTO NORMATIVO**

### **PROYECTO DE REAL DECRETO SOBRE GESTIÓN DE VEHÍCULOS AL FINAL DE SU VIDA ÚTIL**

**26 de agosto de 2015.**

A. RESUMEN EJECUTIVO .....	3
B. MEMORIA.....	5
III. OPORTUNIDAD DE LA PROPUESTA .....	6
III.1. MOTIVACIÓN.....	6
III.2. OBJETIVOS.....	6
III.3. ALTERNATIVAS.....	6
III.1. CONTENIDO.....	7
III.2. TRAMITACIÓN.....	11
IV. ANÁLISIS DE IMPACTOS.....	12
IV.1. IMPACTO ECONÓMICO Y PRESUPUESTARIO .....	12
IV.2. IMPACTO POR RAZÓN DE GÉNERO .....	13
IV. 3. OTROS IMPACTOS.....	13
IMPACTO SOBRE LA SALUD HUMANA Y EL MEDIO AMBIENTE.....	13

## A. RESUMEN EJECUTIVO

<b>Ministerio / Órgano proponente</b>	Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente/ D.G. Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural.	<b>Fecha</b>	26 de agosto de 2015
<b>Título de la norma</b>	Proyecto de Real Decreto sobre vehículos al final de su vida útil.		
<b>Tipo de Memoria</b>	Normal <input type="checkbox"/>	Abreviada <input checked="" type="checkbox"/>	
<b>OPORTUNIDAD DE LA PROPUESTA</b>			
<b>Situación que se regula</b>	Este real decreto tiene por objeto adaptar este flujo de residuos (vehículos al final de su vida útil) a la Ley 22/2011, de 28 de julio, de residuos y suelos contaminados, ajustando su terminología a los términos de la nueva legislación de residuos. No obstante, la modificación es menor; se mantiene la estructura y sentido del Real Decreto 1383/2002, de 20 de diciembre, sobre gestión de vehículos al final de su vida útil, y se mejora la redacción de algunos preceptos.		
<b>Principales alternativas consideradas</b>	<p>A) Modificación del Real Decreto 1383/2002, de 20 de diciembre, sobre gestión de vehículos al final de su vida útil.</p> <p>B) Elaboración de un nuevo Real Decreto sobre vehículos al final de su vida útil.</p>		
<b>CONTENIDO Y ANÁLISIS JURÍDICO</b>			
<b>Tipo de norma</b>	Real Decreto		
<b>Estructura de la norma</b>	Un preámbulo, doce artículos, una disposición adicional, una disposición derogatoria, cuatro disposiciones finales y cuatro anexos.		
<b>Informes recabados (pendiente)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Informe SGT Ministerio Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente</li> <li>▪ Informes Ministerios afectados</li> <li>▪ Dictamen Consejo de Estado.</li> </ul>		
<b>Trámite de participación y consultas (pendiente)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Comisión de Coordinación en materia de residuos</li> <li>▪ Consejo Asesor de Medio Ambiente (CAMA)</li> <li>▪ Trámite de audiencia a las comunidades autónomas</li> <li>▪ Trámite de audiencia a los sectores más representativos potencialmente afectados.</li> <li>▪ Información pública mediante su publicación en la página web del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente.</li> </ul>		
<b>ANÁLISIS DE IMPACTOS</b>			
<b>ADECUACIÓN AL ORDEN DE COMPETENCIAS</b>	<b>¿Cuál es el título competencial prevalente?</b>	Bases y coordinación de la planificación general de la actividad económica y legislación básica sobre protección del medio ambiente (artículo 149.1.13ª y 23ª de la Constitución).	



<b>IMPACTO ECONÓMICO PRESUPUESTARIO</b>	<b>Efectos sobre la economía en general</b>	La propuesta tiene efectos positivos sobre la economía en general.
	<b>Desde el punto de vista de las cargas administrativas</b>	<input type="checkbox"/> Supone una reducción de cargas administrativas. Cuantificación estimada: <input type="checkbox"/> Incorpora nuevas cargas administrativas. <input checked="" type="checkbox"/> No afecta a las cargas administrativas.
	<b>Desde el punto de vista de los presupuestos, la norma:</b> <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.
<b>IMPACTO DE GÉNERO</b>	<b>La norma tiene un impacto de género: La norma tiene un impacto de género:</b>	Negativo <input type="checkbox"/> Nulo <input checked="" type="checkbox"/> Positivo <input type="checkbox"/>
<b>OTROS IMPACTOS CONSIDERADOS</b>		

## **B. MEMORIA**

A través de esta memoria del análisis de impacto normativo se analiza el proyecto de Real Decreto sobre vehículos al final de su vida útil

Se agrupan en esta memoria los informes exigidos por la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno: el informe sobre la necesidad y oportunidad de la norma, la memoria de impacto económico y presupuestario y el informe de impacto por razón de género. Asimismo, se integra en esta memoria la descripción de la 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

### **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 del Real Decreto 1083/2009, de 3 de julio, por el que se regula la memoria del análisis de impacto normativo.

No se aprecian impactos significativos en la elaboración de este real decreto porque la modificación respecto del Real Decreto 1383/2002, de 20 de diciembre, es puntual y de poco calado. Se mantiene la esencia y el contenido fundamental del real decreto anterior. No obstante, ha sido necesario ajustar su terminología a la Ley 22/2011, de 28 de julio, especialmente en lo referente a la mención de los sistemas de responsabilidad ampliada del productor, y se ha mejorado la redacción de los artículos para su mejor entendimiento. Adicionalmente, se respeta fielmente la transposición de la Directiva 2000/53/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de septiembre de 2000, relativa a los vehículos al final de su vida útil.

En definitiva, se puede decir que esta disposición general nace como un nuevo real decreto pero su contenido responde a un real decreto de modificación. Por cuestiones de seguridad jurídica y por razones de técnica normativa se ha optado por elaborar una nueva norma (de conformidad con las Directrices de técnica normativa aprobadas por Acuerdo del Consejo de Ministros de 22 de julio de 2005: "como norma general, es preferible la aprobación de una nueva disposición a la coexistencia de la norma originaria y sus posteriores modificaciones. Por tanto, las disposiciones modificativas deberán utilizarse con carácter restrictivo" -directriz nº 50- )

Estos cambios no suponen impacto apreciable en ninguno de los ámbitos.

### **II. BASE JURÍDICA Y RANGO DEL PROYECTO NORMATIVO.**

Este real decreto se dicta al amparo de los artículos 149.1.13ª y 23ª de la Constitución Española, que atribuyen al Estado la competencia para dictar legislación básica sobre planificación general de la actividad económica y de protección del medio ambiente. Este fundamento se justifica en el caso de una norma como esta, que promueve el uso eficiente de los recursos, garantiza la protección de la salud humana y del medio ambiente, y establece las condiciones de la actividad de los gestores de los vehículos al final de su vida útil, lo que repercute directamente en el funcionamiento del mercado de gestión de estos residuos y en su organización.

Igualmente, se acude al artículo 149.1.13ª porque las prescripciones relativas a los productores de vehículos nuevos, y a la puesta en el mercado de estos vehículos, tiene una incidencia directa en la organización y funcionamiento del mercado. El objeto de esta norma consiste en lograr la correcta gestión de los vehículos al final de su vida útil con carácter homogéneo a nivel estatal, evitando lesionar la unidad de mercado. En este sentido, resulta improcedente poner trabas al mercado, que pueda redundar en una fragmentación del mismo, en la limitación de la libre competencia, de la libertad de establecimiento y la posible generación de un entorno hostil a la inversión. Estos elementos, relacionados íntimamente con la actividad económica, son los que sostienen la unidad de mercado y están contenidos en el título competencial 149.1.13ª.

Por todo lo anterior, esta norma no sólo no contradice la unidad de mercado, sino que pretende garantizarla.

En cuanto al rango, esta disposición adopta la forma de real decreto dado que por, la naturaleza de la materia regulada y por su carácter marcadamente técnico, resulta un complemento necesario e indispensable para asegurar el mínimo común normativo dentro de nuestro territorio, objetivo propio de la finalidad a que responde la competencia estatal sobre bases, es decir, lograr un marco coherente de aplicación en todo el territorio nacional.

### **III. OPORTUNIDAD DE LA PROPUESTA**

#### **III.1. MOTIVACIÓN**

Tras la aprobación de la Ley 22/2011, de 28 de julio, de residuos y suelos contaminados, se hace necesario aprobar un real decreto que regule los vehículos al final de su vida útil que se adapte a la nueva legislación en la materia. Pese a que este real decreto no supone un cambio sustancial respecto al régimen anterior, más bien, al contrario, se mantiene igual en esencia y contenido, se ha optado por elaborar un nuevo real decreto en el que se mejore la redacción y se garantice el principio de seguridad jurídica.

A lo anterior se une la adecuada transposición de la Directiva 2000/53/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de septiembre de 2000, relativa a los vehículos al final de su vida útil, que ya se transpuso al ordenamiento jurídico español mediante el Real Decreto 1383/2002, de 20 de diciembre, sobre gestión de vehículos al final de su vida útil. En este sentido, se ha logrado mantener intacto el sentido y el texto de la directiva, ya que las modificaciones al real decreto anterior han sido puntuales y de poco calado.

Además, la experiencia de estos años permite también que se incorporen al nuevo texto algunas mejoras y actualizaciones, como la clarificación de las definiciones y la precisión de las obligaciones de cada operador junto con la información que tanto los productores como los centros de tratamiento remitan a las Administraciones públicas.

#### **III.2. OBJETIVOS.**

Este proyecto de real decreto tiene por objeto regular los vehículos fuera de uso adaptándose a la Ley 22/2011, de 28 de julio, garantizando la adecuada gestión de este flujo de residuos y preservando, en definitiva, la integridad del medio ambiente y la salud de las personas.

Entre los objetivos de esta nueva regulación se pretende continuar en el camino trazado por la regulación anterior, que ha demostrado que ha articulado un sistema de gestión de estos residuos coherente, ordenado y que logra preservar el medio ambiente. Se pretende seguir avanzando e insistiendo en la importancia de la prevención de la generación de residuos.

#### **III.3. ALTERNATIVAS**

A la hora de elegir la regulación más adecuada, se han valorado las siguientes alternativas:

- La modificación del Real Decreto 1383/2002, de 20 de diciembre. Esta posibilidad fue la que se siguió en las fases iniciales de elaboración del borrador de real decreto. Una vez se fue avanzando en el nuevo texto, se observó que la mayoría de los artículos se retocaban con pequeñas matizaciones de redacción. En consecuencia, se descartó esta alternativa y se optó por elaborar un nuevo real decreto que cumpliera las exigencias de seguridad jurídica sin descuidar la filosofía y funcionamiento de este flujo de residuos regulada en el real decreto

anterior (ya que su funcionamiento ha resultado positivo según la experiencia de estos últimos años), junto con la adecuada transposición de la directiva de 2000 que aquél ya incorporaba a nuestro ordenamiento jurídico interno de manera correcta.

- Elaborar un nuevo real decreto de adaptación a la Ley 22/2011, de 28 de julio. Esta opción ha resultado finalmente la más adecuada por los motivos expuestos en la opción anterior.

Con la adopción de esta última alternativa se mantiene la adecuación del real decreto a la normativa comunitaria en vigor y se abordan las debidas adaptaciones a la legislación anterior, sin que estos cambios impliquen una modificación sustancial de la regulación de los vehículos al final de su vida útil, ya que uno de los objetivos era precisamente mantener la correcta gestión de estos residuos tal y como venía funcionando hasta la fecha.

### **III. CONTENIDO Y DESCRIPCIÓN DE LA TRAMITACIÓN**

#### **III.1. CONTENIDO**

El proyecto de real decreto que se propone consta de una parte expositiva y otra dispositiva. La parte dispositiva consta de once artículos y, en su parte final, de una disposición transitoria única, una disposición derogatoria única y cuatro disposiciones finales. Se completa el texto con cuatro anexos.

A continuación se presenta un índice de la parte dispositiva y un resumen de las novedades en su contenido:

Artículo 1. *Objeto.*

Artículo 2. *Ámbito de aplicación.*

Artículo 3. *Definiciones*

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

Artículo 5. *Obligaciones de entrega de los vehículos para su tratamiento*

Artículo 6. *Documentación de la entrega.*

Artículo 7. *Operaciones de tratamiento.*

Artículo 8. *Objetivos de reutilización, reciclado y valorización.*

Artículo 9. *Obligaciones de la responsabilidad ampliada.*

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

Artículo 11. *Obligaciones de información.*

Artículo 12. *Régimen sancionador.*

Disposición adicional única. *Aplicación de otra normativa.*

Disposición derogatoria única. *Derogación normativa.*

Disposición final primera. *Títulos competenciales.*

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

Disposición final tercera. *Habilitación de desarrollo.*

Disposición final cuarta. *Entrada en vigor.*

Anexo I. *Excepciones a la prohibición de utilizar plomo, mercurio, cadmio y cromo hexavalente en los materiales y componentes de los vehículos, previstas en el artículo 4.a). Obligación de marcado de materiales y componentes. Alcance y fecha de vencimiento de la excepción.*

Anexo II. *Requisitos técnicos de las instalaciones de recepción de vehículos y de tratamiento de vehículos al final de su vida útil.*

Anexo III. *Requisitos mínimos del certificado de destrucción de un vehículo al final de su vida útil, expedido en cumplimiento del artículo 6.1 de este real decreto.*

Anexo IV. *Operaciones descontaminación del vehículo al final de su vida útil y otras operaciones de tratamiento.*

Tras el índice se realiza un análisis de las principales novedades del proyecto, por artículos:

#### Artículo 2:

Se precisa el ámbito de aplicación del real decreto, ya que éste será de aplicación expresamente a los vehículos al final de su vida útil (incluidos los componentes o materiales que formen parte de ellos cuando se conviertan en residuos). En consecuencia, se elimina la referencia a las piezas y componentes generadas durante la vida útil de los vehículos en los talleres de reparación, que se regularán por la Ley 22/2011, de 28 de julio, de residuos y suelos contaminados, y por la normativa específica de flujos específicos tales como residuos de aceites industriales, pilas y acumuladores, neumáticos o residuos de aparatos eléctricos y electrónicos.

La exclusión del ámbito de aplicación de las piezas extraídas en los talleres se fundamenta en que estas piezas forman parte del vehículo durante su vida útil pero no forman parte del mismo cuando se convierte en residuo, es decir, al final de la vida útil del vehículo. Se considera que, dado que la pieza que se sustituye en el taller es equivalente a la pieza que se retira, el vehículo al llegar al final de su vida útil tiene el mismo número de piezas que cuando se puso en el mercado. Esta afirmación implica que no se causa distorsión respecto a las obligaciones de los productores ni a los componentes que forman parte del vehículo al final de su vida útil, que se tienen que gestionar adecuadamente conforme se establece en el real decreto.

#### Artículo 3:

Se modifican aquellas definiciones que hacían referencia a la Ley 10/1998, de 21 de abril, de Residuos actualmente derogada, incorporando ahora las referencias a la Ley 22/2011, de 28 de julio, de residuos y suelos contaminados, en vigor.

Se suprimen las definiciones que ya vienen reflejadas en la actual Ley 22/2011, de 28 de julio.

La principal novedad de este artículo es la modificación de la denominación de los centros autorizados de tratamiento (CAT), que pasan a llamarse Centros autorizados de descontaminación de vehículos (CADV). Con este cambio se ha buscado deslindar y concretar las funciones y particularidades de estos centros que se ocupan específicamente de la descontaminación del vehículo al final de su vida útil (dado que se trata de un residuo peligroso) para posteriormente enviar a otros centros autorizados de tratamiento (denominados así genéricamente) aquellas partes del vehículo que requieran una gestión individualizada según sus características, tal y como precisa el propio real decreto. La experiencia de estos últimos años y la relevancia de estos centros en la gestión de este tipo de residuos ha aconsejado aprovechar esta modificación normativa para acometer este cambio, cambio que no deja de ser meramente formal, ya que no afecta a la esencia y funcionamiento de este flujo de residuos que seguirá una senda similar a la que seguía hasta ahora.

#### Artículo 4:

Además de adaptar el título del artículo, se modifica la referencia al anexo I, que coincide con el anexo II de la directiva de referencia, la Directiva 2000/53/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de septiembre de 2000.

En base a la experiencia y al progreso técnico se elimina una parte del artículo que no procede de la directiva y se ha visto resulta inútil (en concreto el detalle de la información que se debía proporcionar a los usuarios y que constaba en el apartado d). Se ha comprobado que determinada información sí que debe darse a los gestores de los vehículos al final de su vida útil pero no resulta adecuado dar esa misma información al público en general para evitar que se canibalicen los vehículos inadecuadamente antes de llegar a un gestor autorizado.

#### Artículo 5:

No se modifica en lo que respecta a su contenido, simplemente se clarifica su redacción.

#### Artículo 6:

Las modificaciones que se introducen simplemente responden a ajustar el título (“documentación de la entrega”) con su contenido. Los cambios no son sustanciales, se mantienen los mismos términos, pero se clarifica el objeto y funciones del certificado de destrucción. La antigua redacción podía llevar a confusión porque se podía entender que existían dos certificados, uno que sirviese de justificante de la entrega del vehículo y otro que acreditase la destrucción del vehículo y su consiguiente baja. Este punto ya se aclara en el primer apartado de este artículo, al indicarse que el certificado de destrucción constituirá el justificante de la entrega del vehículo, bien en el CADV o en una instalación de recepción, y, que, a su vez, acredita la puesta a disposición del vehículo para su descontaminación.

Igualmente, es necesario aclarar en este apartado el funcionamiento de la expedición del mencionado certificado de destrucción. Aunque el titular del vehículo pueda entregarlo tanto en un CADV como en una instalación de recepción, el certificado de destrucción lo emite exclusivamente el CADV que vaya a proceder posteriormente a su descontaminación. De este modo, si el usuario entrega el vehículo en una instalación de recepción, ésta requerirá al CADV que corresponda que le envíe telemáticamente el certificado de destrucción con los datos del vehículo entregado para que el titular del mismo lo reciba, lo firme y se formalice como documento que sirva de justificante de la entrega y de la posterior descontaminación del vehículo, tal y como ya se ha explicado.

Además, se adapta la redacción de todos sus apartados en relación a las nuevas regulaciones de tráfico, por lo que se cita expresamente la Orden INT/624/2008, de 26 de febrero, por la que se regula la baja electrónica de los vehículos contaminados al final de su vida útil.

#### Artículo 7:

En este artículo se modifican levemente todos los apartados. Se pretende adecuarlo al progreso técnico, clarificar y acotar las operaciones de tratamiento evitando vaguedades y garantizando la trazabilidad. Además se ordena la cadena de tratamiento, para evitar que por razones económicas se salten pasos en la cadena que vayan en detrimento de los objetivos de recuperación o de la trazabilidad.



#### Artículo 8:

Se añade un párrafo para garantizar que los CADV persiguen el cumplimiento de los objetivos de reutilización y tratamiento del artículo anterior; de esta manera se pretende evitar la aparición de nuevos gestores que únicamente hacen de intermediarios comprando y vendiendo vehículos siniestrados de accidentes y que no participan en el espíritu de la jerarquía de residuos, en particular aquellos que utilizan las documentaciones de vehículos siniestrados para adaptarlas a vehículos robados y hacen “desaparecer” el resto del vehículo siniestrado. Tal y como ha informado la DGT los vehículos dados de baja siguen circulando (según se observa en sus cámaras) y en determinados siniestros se descubre que documentaciones de vehículos dados de baja se incorporan a vehículos robados, por lo que esta redacción deriva de su sugerencia.

Se añade un tercer apartado para dejar claro que la gestión de los aceites, baterías y neumáticos que contengan los vehículos cuando se entregan para su descontaminación, tendrá que cumplir los objetivos de tratamiento que se establece la normativa que regula estos flujos de residuos.

#### Artículo 9:

El artículo 9 regula las obligaciones de la responsabilidad ampliada.

El primer apartado se refiere a los sistemas de recogida que se establezcan respecto a los vehículos al final de su vida útil, en consonancia con el ámbito de aplicación del real decreto. De esta forma, se disipa la duda sobre si a las piezas retiradas en los talleres les era de aplicación este artículo.

Los apartados segundo y tercero versan sobre la financiación de la recogida y gestión de estos residuos. Se clarifica la redacción y se añade una cautela para evitar la doble financiación. Expresamente se señala que no será de aplicación a la gestión de los vehículos al final de su vida útil, los reales decretos que regulan la responsabilidad ampliada del productor de aceites industriales, neumáticos, aparatos eléctricos y electrónicos, pilas, acumuladores y baterías.

#### Artículo 10:

Se actualiza el artículo con los conceptos actuales establecidos en la Ley 22/2011, de 28 de julio, en lo que se refiere a la responsabilidad ampliada del productor. En consecuencia, se habla de sistemas individuales y colectivos de responsabilidad ampliada del productor, en vez de sistemas individuales e integrados de gestión.

Además, los sistemas de responsabilidad ampliada presentarán a la Comisión de coordinación de residuos antes del 1 de abril de cada año, un informe anual con la información que se especifica en el apartado tercero de este artículo. Todo ello sin perjuicio de las obligaciones que establece el artículo 32.5 de la Ley 22/2011, de 28 de julio.

#### Artículo 11:

Se clarifica el título del artículo para dar cobertura a todas las obligaciones de información.

Así, se recoge la obligación de los gestores de presentar la memoria anual a las comunidades autónomas, tal y como se establece en el artículo 41 de la Ley 22/2011, de 28 de julio.

En consecuencia, las comunidades remitirán al Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente, un informe resumen con la información que se derive de la memoria anual

Y por último, el Ministerio cumplirá con sus obligaciones de información a la Comisión Europea.

## Artículo 12:

Se actualizan las referencias a la Ley 22/2011, de 28 de julio.

Se incorpora un segundo apartado para hacer más eficaz el régimen sancionador en los supuestos de incumplimiento de las condiciones de la autorización o comunicación por parte de los sistemas de responsabilidad ampliada del productor, o bien, por parte de los acuerdos voluntarios que suscriban. Se arbitra la posibilidad de que la autoridad competente inicie procedimiento sancionador, imponga multas o revoque parcialmente la comunicación o autorización. Si el incumplimiento se generaliza se podrá llegar a la revocación de la actividad y a la correspondiente baja en el Registro de producción y gestión de residuos.

## Disposiciones complementarias:

El articulado se completa con una disposición adicional única que indica la aplicación de este real decreto sin perjuicio de otras normas en vigor, una disposición transitoria única que regula la adaptación de los sistemas individuales e integrados de gestión a los nuevos sistemas de responsabilidad ampliada del productor; una disposición derogatoria única por la que se deroga el Real Decreto 1383/2002, de 20 de diciembre; y cuatro disposiciones finales que versan sobre los títulos competenciales (artículos 149.1.13ª y 23ª de la Constitución), la transposición de la Directiva 2000/53/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de septiembre de 2000 (ya que este real decreto sustituye al mencionado anteriormente y que transponía igualmente esta directiva), la habilitación de desarrollo de esta norma para los Ministros de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente, Interior e Industria, Turismo y Comercio, según sus respectivas competencias, y la disposición final cuarta que establece la entrada en vigor del real decreto a los veinte días siguientes a su publicación en el Boletín Oficial del Estado.

Por último, el real decreto incorpora cuatro anexos. Los tres primeros no varían respecto a los del Real Decreto 1383/2002, pero se altera su orden por técnica normativa; en el anexo III se introduce la novedad que se detalla a continuación:

## Anexo III

Se completa el apartado 4 para adaptarlo a la Decisión 2002/151 de la Comisión, de 19 de febrero de 2002, sobre los requisitos mínimos del certificado de destrucción expedido con arreglo al apartado 3 del artículo 5 de la Directiva 2000/53/CE del Parlamento Europeo y del Consejo relativa a los vehículos al final de su vida útil (Ref. DOUE-L-2002-80329).

## **III.2. TRAMITACIÓN.**

El proyecto ha sido tramitado con arreglo a las previsiones de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno y 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, por ser una norma con incidencia ambiental.

El proyecto se remitirá a:

- Audiencia a las Comunidades Autónomas, a las ciudades autónomas de Ceuta y Melilla, y a las entidades locales.
- Audiencia a los sectores afectados.
- Información pública mediante su publicación en la página web del Ministerio de acuerdo con lo dispuesto en la Ley 27/2006, de 18 de julio, por la que se regulan los derechos de acceso a la

información, de participación pública y de acceso a la justicia en materia de medio ambiente y con lo dispuesto en la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno.

- El Consejo Asesor de Medio Ambiente
- La Comisión de coordinación en materia de residuos
- Informe de la Secretaría General Técnica del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente y de los Ministerios interesados.
- Por último, al ser un proyecto que implica la incorporación de derecho comunitario al ordenamiento español y porque se trata de un reglamento en ejecución de una ley, el mismo debe ser remitido al Consejo de Estado, en aplicación de lo previsto en el artículo 22.2 y 3 de la Ley Orgánica 3/1980, de 22 de abril, del Consejo de Estado.
- Tras la aprobación del real decreto, se comunicará a la Comisión Europea su publicación y entrada en vigor.

## **IV. ANÁLISIS DE IMPACTOS**

### **IV.1. IMPACTO ECONÓMICO Y PRESUPUESTARIO**

El proyecto no genera obligaciones económicas para las administraciones, no supone incremento ni disminución de los ingresos públicos, y es favorable a la competencia, ya que salvaguarda la unidad de mercado y el funcionamiento básico del mercado vehículos. Además, al tratarse de una norma de origen comunitario se aplica por igual en todo el territorio de la Unión Europea, lo que salvaguarda la aplicación homogénea del principio de libre competencia.

#### **Análisis de las cargas administrativas**

Se puede decir que este real decreto no incorpora cargas administrativas adicionales a las que ya se recogían en el Real Decreto 1383/2002, de 20 de diciembre, ni de las que se contemplan en la Ley 22/2011, de 28 de julio, y que no procede computar porque ya se contabilizaron en el proceso de tramitación de la mencionada ley.

Las cargas administrativas que derivan de la Ley 22/2011, de 28 de julio, son las siguientes:

- ✓ Comunicación sistema individual de responsabilidad ampliada del productor: artículo 7.2 del proyecto de real decreto y artículo 7.1 de la Ley 22/2011, de 28 de julio.
- ✓ Autorización sistema colectivo de responsabilidad ampliada del productor: artículo 7.2 del proyecto de real decreto y artículo 8.2 de la Ley 22/2011, de 28 de julio.
- ✓ Memoria anual gestores de tratamiento: artículo 10.1 del proyecto del real decreto y artículo 41 de la Ley 22/2011, de 28 de julio.

El artículo 7.3 del proyecto del real decreto exige a los sistemas de responsabilidad ampliada del productor que presenten anualmente un informe a la Comisión de coordinación de residuos con el contenido que se detalla en el propio artículo. No obstante, los productores ya venían presentando informalmente esta información a la Administración, aunque no se hiciese constar expresamente en el real decreto anterior. Por este motivo, no se puede decir que se esté imponiendo ninguna carga administrativa nueva, simplemente se regulariza un proceso que la experiencia ha creado y que ha servido para que este flujo de residuos haya funcionado adecuadamente.

## **IV.2. IMPACTO POR RAZÓN DE GÉNERO**

El real decreto que se propone no contiene ningún aspecto de cuya aplicación se puedan derivar, directa o indirectamente, efectos positivos o negativos sobre la igualdad de género. Por lo tanto su impacto por razón de género es nulo.

## **IV. 3. OTROS IMPACTOS**

### **IMPACTO SOBRE LA SALUD HUMANA Y EL MEDIO AMBIENTE**

El objetivo de este real decreto, en línea con la normativa comunitaria es la protección de la salud y del medio ambiente en lo que se refiere a la correcta gestión de los vehículos al final de su vida útil, que, por incluir residuos peligrosos, resulta necesario que su tratamiento se realice en instalaciones adecuadas que garanticen la estricta observación de la normativa comunitaria y española.