

## I. DISPOSICIÓN XERAIS

### MINISTERIO DA PRESIDENCIA, RELACIÓNS COAS CORTES E MEMORIA DEMOCRÁTICA

**5868** *Real decreto 265/2021, do 13 de abril, sobre os vehículos ao final de a súa vida útil e polo que se modifica o Regulamento xeral de vehículos, aprobado polo Real decreto 2822/1998, do 23 de decembro.*

I

No ano 2000, ante o crecente problema que supoñía xestionar os residuos xerados polo despezamento dos vehículos, a Unión Europea adoptou a Directiva 2000/53/CE do Parlamento Europeo e do Consello, do 18 de setembro de 2000, relativa aos vehículos ao final da súa vida útil, cuxo obxectivo fundamental era diminuír a cantidade e perigo dos residuos procedentes dos vehículos, así como a adecuada xestión dos residuos que en todo caso se xerasen. Con esta finalidade, a directiva instaba os fabricantes ou importadores de vehículos de Unión Europea a reducir o uso de substancias perigosas nos seus vehículos novos, a deseñar e construír vehículos que facilitasen a reutilización e a reciclaxe, e a fomentar o uso de materiais reciclados. Así mesmo e con algunhas excepcións, prohibíase o uso de mercurio, de cromo hexavalente, de cadmio e de chumbo nos compoñentes dos vehículos comercializados con posterioridade ao 1 de xullo de 2003.

A Directiva 2000/53/CE do Parlamento Europeo e do Consello, do 18 de setembro de 2000, foi incorporada ao ordenamento xurídico español mediante o Real decreto 1383/2002, do 20 de decembro, sobre xestión de vehículos ao final da súa vida útil, que estableceu unha serie de medidas preventivas desde a fase de concepción dos vehículos, tendentes a diminuír e limitar a utilización de substancias perigosas na súa fabricación, así como a facilitar a reutilización, a reciclaxe e a valorización dos seus distintos elementos, para reducir a afección ambiental producida polos vehículos.

Constituíron determinacións prioritarias do real decreto garantir a entrega polo usuario do vehículo ao final da súa vida útil; a recollida dos vehículos para a súa descontaminación en centros de tratamento especificamente autorizados; a correcta xestión ambiental dos elementos e compoñentes extraídos do vehículo; o cumprimento dos obxectivos de reutilización, reciclaxe e valorización establecidos pola directiva; así como a aplicación do principio de responsabilidade ampliada dos produtores, polo que estes debían facerse cargo dos vehículos ao final da súa vida útil que lles fosen entregados, garantindo a suficiencia das instalacións de recollida.

Particular relevancia adquiría a acreditación do final da vida útil do vehículo mediante o certificado de destrución emitido polo centro de tratamento, cuxos requisitos mínimos, establecidos pola Comisión Europea, quedaron incorporados no real decreto.

Regulábanse tamén as operacións de descontaminación e outras operacións de tratamento, fixándose as condicións de almacenamento e establecéndose os requisitos técnicos que debían reunir as instalacións de recollida, almacenamento e tratamento.

Finalmente, a posibilidade que ofrecía a directiva de dar cumprimento a determinadas obrigacións, mediante a subscripción de acordos voluntarios, quedou recollida igualmente no real decreto, vinculada á consecución dos obxectivos de reutilización, reciclaxe e valorización.

Posteriormente, a aprobación da Lei 22/2011, do 28 de xullo, de residuos e solos contaminados, introduciu importantes modificacións no réxime aplicable á produción e xestión de residuos e, concretamente, no que se refire á xerarquía de residuos, á responsabilidade ampliada do produtor e ás obrigacións de información dos axentes que interveñen na produción e xestión de residuos.

Por iso, aprobouse o Real decreto 20/2017, do 20 de xaneiro, sobre os vehículos ao final da súa vida útil, co fin de adaptar a regulación deste fluxo de residuos á Lei 22/2011, do 28 de xullo, sobre todo no referente á preparación para a reutilización como o tratamento, así como á regulación dos sistemas de responsabilidade ampliada do produtor. Aínda que o citado real decreto mantivo, en esencia, a regulación preexistente sobre os vehículos ao final da súa vida útil, incluíronse algunhas novidades como unha regulación máis detallada das operacións que deben realizar os centros autorizados para o tratamento dos vehículos ao final da súa vida útil (CAT) ou medidas para evitar que se producise un dobre financiamento da xestión dos vehículos ou dos seus compoñentes, así como a adaptación do seu réxime sancionador.

Recentemente, a Directiva 2000/53/CE, do 18 de setembro de 2000, foi modificada pola Directiva (UE) 2018/849 do Parlamento Europeo e do Consello, do 30 de maio de 2018, pola que se modifican a Directiva 2000/53/CE relativa aos vehículos ao final da súa vida útil, a Directiva 2006/66/CE relativa ás pilas e acumuladores e aos residuos de pilas e acumuladores e a Directiva 2012/19/UE sobre residuos de aparellos eléctricos e electrónicos. As modificacións introducidas pola nova directiva consolidan, neste fluxo de residuos, o principio de xerarquía de residuos establecido na Directiva 2008/98/CE do Parlamento Europeo e do Consello, do 19 de novembro de 2008, sobre os residuos, e pola que se derrogan determinadas directivas, obrigando a adoptar as medidas necesarias que permitan garantir a aplicación práctica da orde de prioridades na xestión dos residuos. E sinala que a comunicación fiable de datos relativos á xestión de residuos é primordial para unha aplicación eficiente da normativa e para garantir a comparabilidade de datos entre os Estados membros, polo que lles encomenda a estes utilizar as normas máis recentes desenvolvidas pola Comisión e a metodoloxía desenvolvida polas correspondentes autoridades nacionais competentes responsables da aplicación da dita directiva. Estas dúas cuestións, que aborda a Directiva (UE) 2018/849 do Parlamento Europeo e do Consello, do 30 de maio de 2018, deben incorporarse á normativa aplicable na materia.

Finalmente, tamén se constatou a necesidade de aprobar un novo real decreto que, ademais de incorporar ao noso ordenamento a citada Directiva (UE) 2018/849 do Parlamento Europeo e do Consello, do 30 de maio de 2018, inclúa a mellora da xestión dos devanditos residuos dunha maneira homoxénea por parte dos CAT e dote de maior seguridade xurídica os operadores do devandito sector.

## II

Este real decreto consta de doce artigos distribuídos en sete capítulos, tres disposicións adicionais, dúas disposicións transitorias, unha disposición derogatoria e cinco disposicións derradeiras. Así mesmo, complétase con oito anexos técnicos.

O capítulo I regula as disposicións xerais do real decreto, isto é, o seu obxecto e ámbito de aplicación, así como as definicións dos termos empregados nel. A principal novidade neste capítulo con respecto á normativa anterior é que se precisa a diferenza entre vehículo e automóbil, sendo vehículo calquera medio de transporte autopropulsado susceptible de matricularse ante a Dirección Xeral de Tráfico, mentres que automóviles son só aqueles vehículos afectados pola Directiva 2000/53/CE do Parlamento Europeo e do Consello, do 18 de setembro de 2000.

Deste xeito, pódense diferenciar na norma aqueles preceptos que resultan aplicables a todos os vehículos daqueles que afectan unicamente os automóviles, ao derivar directamente da Directiva 2000/53/CE do Parlamento Europeo e do Consello, do 18 de setembro de 2000.

Tal é o caso do capítulo II, que regula as obrigacións relativas á prevención de residuos e á posta no mercado de automóviles, mentres que o capítulo III regula as obrigacións relativas á xestión dos residuos de vehículos ao final da súa vida útil. Como principal novidade neste capítulo e debido á especial afección que determinados elementos da descontaminación teñen para a seguridade e a saúde dos traballadores de toda a cadea de xestión, remárcase a imprescindible e correcta retirada e xestión destes residuos durante a operación de descontaminación e inclúese unha previsión de capacitación por

parte dos traballadores dos CAT que traballen con vehículos eléctricos e híbridos, desenvolvida no anexo VI, para así velar pola seguridade e hixiene dos traballadores.

O capítulo IV regula os obxectivos no tratamento de automóbiles ao final da súa vida útil, que inclúe os de preparación para a reutilización, reciclaxe e valorización que deben cumprir todos os axentes económicos que interveñen nos devanditos procesos no ámbito da súa actividade, incluídos os CAT. Estes obxectivos son os estipulados no anexo VII.

O capítulo V regula as obrigacións no ámbito da responsabilidade ampliada do produtor para os automóbiles e os sistemas individuais e colectivos de responsabilidade ampliada do produtor que deben constituírse para daren cumprimento ás devanditas obrigacións. Pola súa banda, o capítulo VI regula as obrigacións de información que incumben aos operadores nos seus respectivos ámbitos de actuación e especifica o contido das memorias anuais que deberán presentar os CAT, así como os informes anuais que deben presentar os sistemas de responsabilidade ampliada do produtor de automóbiles, que informarán sobre a posta no mercado de automóbiles, os residuos xerados, recolleitos e tratados, a organización, funcionamento e financiamento do sistema, así como sobre os acordos que, se é o caso, se subscriban con outros axentes económicos. Tamén se regulan as obrigacións de información que teñen tanto as comunidades autónomas como o Ministerio para a Transición Ecolóxica e o Reto Demográfico.

Finalmente, o capítulo VII regula o réxime sancionador. A principal novidade é que se prevé que as autoridades competentes, ante o incumprimento por parte do sistema de responsabilidade ampliada do previsto na súa comunicación ou autorización, poderán facer uso do previsto nos artigos 44, 47 e 53 da Lei 22/2011, do 28 de xullo, de forma que se o incumprimento se produce nunha comunidade autónoma, se podería revogar parcialmente a comunicación ou a autorización nese territorio, mentres que se o incumprimento se produce en dúas ou máis comunidades autónomas se podería revogar a comunicación ou a autorización en todo o territorio e dar de baixa o sistema no Rexistro de Producción e Xestión de Residuos.

A parte final do real decreto componse de tres disposicións adicionais; a primeira refírese á aplicación doutra normativa e, en particular, no caso dos traslados de compoñentes dentro e fóra do territorio español; a segunda regula os casos de cesión temporal de vehículos dados de baixa definitiva na Dirección Xeral de Tráfico, para fins específicos de formación, investigación, protección civil ou simulacros, e a terceira disposición adicional constitúe unha novidade deste real decreto e refírese á posibilidade de rehabilitar vehículos con certificado de destrución, cando se acredite que teñen un especial interese histórico ou singularidade.

Así mesmo, o real decreto consta de dúas disposicións transitorias relativas ao réxime transitorio dos CAT e ao réxime de adaptación das administracións públicas ao novo réxime, respectivamente; unha disposición derogatoria de todas as disposicións de igual ou inferior rango que se opoñan a este real decreto e, en particular, do Real decreto 20/2017, do 20 de xaneiro, así como da Orde INT/624/2008, do 26 de febreiro, pola que se regula a baixa electrónica dos vehículos descontaminados ao final da súa vida útil, ao quedar incluída no anexo III deste real decreto. Así mesmo, e dado que existen terceiras normas aínda vixentes que citan as derogadas, establécese que as referencias ao Real decreto 1383/2002, do 20 de decembro, ou a calquera das disposicións derogadas, contidas noutras normas, acordos, contratos e documentos, tanto públicos como privados, se entenderán feitas a este real decreto, como é o caso da Orde INT/2535/2015, do 11 de novembro, sobre cumprimento das obrigacións de rexistro documental e información polos centros autorizados para o tratamento de vehículos ao final da súa vida útil, ou do Real decreto 731/1982, do 17 de marzo, sobre control dos establecementos dedicados ao despezamento de vehículos de motor. Por último, o real decreto contén cinco disposicións derradeiras. A primeira modifica o Real decreto 2822/1998, do 23 de decembro, polo que se aproba o Regulamento xeral de vehículos; a segunda regula os títulos competenciais da norma; a terceira trata sobre incorporación do dereito de Unión Europea; a cuarta sobre a habilitación do seu desenvolvemento normativo, e a quinta sobre a súa entrada en vigor.

Por último, a norma complétase con oito anexos técnicos: o anexo I inclúe as excepcións á prohibición de utilizar chumbo, mercurio, cadmio e cromo hexavalente nos materiais e compoñentes dos automóviles; o anexo II contén os requisitos técnicos das instalacións de recollida e tratamento de vehículos ao final da súa vida útil; o anexo III incorpora os avances realizados no grupo de traballo sobre vehículos da Comisión de coordinación en materia de residuos e regula a tramitación electrónica da baixa definitiva do vehículo e emisión do certificado de destrución ou certificado de tratamento ambiental dun vehículo ao final da súa vida útil; o anexo IV regula as operacións de descontaminación do vehículo ao final da súa vida útil e outras operacións de tratamento; o anexo V regula os requisitos das instalacións dedicadas á preparación para a reutilización; o anexo VI establece a cualificación necesaria para os profesionais dos CAT que se encarguen da manipulación dos vehículos eléctricos e híbridos; o anexo VII establece os obxectivos de preparación para a reutilización, reciclaxe e valorización, e o anexo VIII establece a «Codificación LER-VEH».

## III

Polo que se refire á modificación do Real decreto 2822/1998, do 23 de decembro, polo que se aproba o Regulamento xeral de vehículos, operada pola disposición derradeira primeira, as principais novidades céntranse nas seguintes cuestións:

Garántese a seguridade viaria do parque de vehículos establecendo a necesidade de superar unha inspección ITV naqueles vehículos que foron declarados como sinistro total polas compañías aseguradoras e que, posteriormente, van ser transferidos a outro titular, co obxectivo de certificar que o vehículo cumpre con condicións técnicas necesarias para circular e que o novo titular coñece o historial técnico do vehículo.

Doutra banda, para unha correcta exportación dos vehículos a outros países, establécese un prazo temporal de tres meses entre a solicitude de baixa definitiva no Rexistro de Vehículos e a saída efectiva do vehículo do país.

Así mesmo, en vehículos de determinada antigüidade, exixírase que, antes de seren dados de baixa definitiva por traslado a outro país, superen unha inspección técnica para certificar que non son un residuo senón un vehículo que segue cumprindo os requisitos para circular polas vías públicas.

Finalmente, para diferenciar os efectos administrativos entre a baixa temporal e a baixa definitiva no Rexistro de Vehículos, a baixa temporal terá unha duración establecida dun ano, prorrogable sucesivamente se o titular do vehículo manifesta a súa vontade de manter o vehículo fóra da circulación.

## IV

Este real decreto dítase ao abeiro dos artigos 149.1.13.<sup>a</sup> e 23.<sup>a</sup> da Constitución, que atribúen ao Estado a competencia exclusiva en materia de bases e coordinación da planificación xeral da actividade económica e en materia de lexislación básica sobre protección do ambiente, respectivamente, sen prexuízo de que a disposición derradeira primeira se dita ao abeiro da competencia exclusiva atribuída ao Estado sobre tráfico e circulación de vehículos de motor polo artigo 149.1.21.<sup>a</sup> da Constitución.

A habilitación para levar a cabo este desenvolvemento regulamentario está contida na disposición derradeira terceira da Lei 22/2011, do 28 de xullo, que faculta o Goberno de Nación para ditar, no ámbito das súas competencias, as disposicións regulamentarias necesarias para o desenvolvemento e a aplicación desta lei e, en particular, para establecer normas para os diferentes tipos de residuos, nas cales se fixarán disposicións particulares relativas á súa produción e xestión.

Pola súa banda, a modificación do Real decreto 2822/1998, do 23 de decembro, realízase ao abeiro da habilitación prevista na disposición derradeira segunda do texto refundido da Lei sobre tráfico, circulación de vehículos de motor e seguridade viaria,

aprobado polo Real decreto legislativo 6/2015, do 30 de outubro, que habilita o Goberno para ditar as disposicións necesarias para desenvolver ou modificar a lei.

Este real decreto adecúase aos principios de boa regulación, en cumprimento do artigo 129 da Lei 39/2015, do 1 de outubro, do procedemento administrativo común das administracións públicas, conforme os cales deben actuar as administracións públicas no exercicio da iniciativa legislativa e da potestade regulamentaria.

De conformidade cos principios de necesidade e eficacia, este real decreto fundaméntase no interese xeral, en canto que procura a protección do ambiente coa redución dos impactos adversos causados pola xeración e xestión dos vehículos ao final da súa vida útil. Ademais, esta norma propugna a mellor xestión posible destes residuos, garantindo o seu correcto tratamento, o que, en definitiva, minimiza os danos potenciais na saúde das persoas e evita a contaminación do ambiente.

Esta norma cumpre co principio de proporcionalidade, xa que establece unha nova regulación, incorporando aqueles aspectos necesarios para a maior claridade e seguridade xurídica da normativa vixente, xunto coa necesaria transposición das directivas de Unión Europea.

Así mesmo, garántese o principio de seguridade xurídica en canto que esta iniciativa normativa se exerce de maneira coherente co resto do ordenamento xurídico, tanto nacional como de Unión Europea.

O principio de transparencia está garantido, pois cumprense os trámites de información e audiencia públicas que dan participación aos axentes implicados, ademais de procederse á información pública a través da publicación na páxina web do departamento.

Finalmente, en aplicación do principio de eficiencia, este proxecto de real decreto non incorpora máis cargas administrativas que as estritamente necesarias para a adecuada incorporación ao noso ordenamento das directivas de Unión Europea. E, ademais, prové nos seus anexos de modelos e fórmulas que lles facilitarán a aplicación da norma aos operadores económicos suxeitos ao seu cumprimento.

Na elaboración deste real decreto seguiuuse o trámite de audiencia previsto no artigo 26.6 da Lei 50/1997, do 27 de novembro, do Goberno, consultáronse as comunidades autónomas e as cidades de Ceuta e Melilla, así como as entidades representativas dos sectores afectados, e someteuse o proxecto ao trámite de participación pública establecido no artigo 16 en conexión co artigo 18.1.h) da Lei 27/2006, do 18 de xullo, pola que se regulan os dereitos de acceso á información, de participación pública e de acceso á xustiza en materia de ambiente. Así mesmo, en cumprimento do artigo 19.2.a) da mesma lei, someteuse ao Consello Asesor de Medio Ambiente.

Na súa virtude, por proposta da vicepresidenta cuarta do Goberno e ministra para a Transición Ecolóxica e o Reto Demográfico, do ministro do Interior e da ministra de Industria, Comercio e Turismo, coa aprobación previa da ministra de Política Territorial e Función Pública, de acordo co Consello de Estado, e logo de deliberación do Consello de Ministros na súa reunión do día 13 de abril de 2021,

DISPOÑO:

CAPÍTULO I

### Disposicións xerais

#### Artigo 1. *Obxecto.*

Este real decreto ten por obxecto establecer medidas destinadas á prevención da xeración de residuos procedentes de vehículos e á recollida, á preparación para a reutilización, á reciclaxe e outras formas de valorización dos vehículos ao final da súa vida útil, incluídos os seus compoñentes, para así reducir a eliminación de residuos e mellorar a eficacia na protección da saúde humana e do ambiente ao longo do ciclo de vida dos vehículos.

### Artigo 2. *Ámbito de aplicación.*

1. Este real decreto aplícase aos vehículos ao final da súa vida útil, incluídos os compoñentes e materiais que formen parte deles no momento de convertérense en residuos.

2. Os residuos xerados durante a vida útil dos vehículos xestionaranse conforme as obrigacións establecidas na Lei 22/2011, do 28 de xullo, de residuos e solos contaminados, e na normativa sobre os fluxos específicos de residuos que lles resulten de aplicación.

O texto refundido da Lei xeral para a defensa dos consumidores e usuarios e outras leis complementarias, aprobado polo Real decreto legislativo 1/2007, do 16 de novembro, e a Lei 7/1996, do 15 de xaneiro, de ordenación do comercio retallista, serán aplicables ás partes reutilizables cando proceden de reparacións de vehículos durante a súa vida útil.

3. Quedan excluídos do ámbito de aplicación deste real decreto os vehículos de época, é dicir, os históricos ou con valor de colección ou destinados a museos, en funcionamento ou desmontados por pezas.

### Artigo 3. *Definicións.*

Ademais das definicións contidas na Lei 22/2011, do 28 de xullo, para os efectos deste real decreto entenderase por:

a) Vehículo: medio de transporte autopropulsado, que incorpore polo menos dúas rodas, xa sexa completo, completado ou incompleto, e cunha velocidade máxima de deseño superior a 25 km/h, susceptible de ser matriculado ante a Dirección Xeral de Tráfico.

b) Automóbil: o vehículo de motor concibido e fabricado principalmente para o transporte de persoas e a súa equipaxe que teña como máximo, oito prazas de asento, ademais da do condutor (categoría M1); o vehículo de motor concibido e fabricado principalmente para o transporte de mercadorías cuxa masa máxima non sexa superior a 3,5 toneladas (categoría N1), e o vehículo con tres rodas simétricas e cun motor cuxa cilindrada sexa superior a 50 cm<sup>3</sup> para os motores de combustión interna, ou cunha velocidade máxima por construción superior a 45 km/h, con exclusión dos ciclomotores. As mencionadas categorías M1 e N1 defínense no Regulamento (UE) n.º 678/2011 da Comisión, do 14 de xullo de 2011, que substitúe o anexo II e modifica os anexos IV, IX e XI da Directiva 2007/46/CE do Parlamento Europeo e do Consello, pola que se crea un marco para a homologación dos vehículos de motor e dos remolques, sistemas, compoñentes e unidades técnicas independentes destinados aos ditos vehículos (Directiva marco).

c) Vehículos ao final da súa vida útil: todo vehículo a que lle é de aplicación a Lei 22/2011, do 28 de xullo. O vehículo ao final da súa vida útil terá a consideración de residuo a partir do momento en que se cumpran as dúas condicións seguintes: que un CAT emitise o certificado de destrución ou o certificado de tratamento ambiental do vehículo, e que o vehículo se atope no recinto do CAT que emitiu o certificado de destrución ou o certificado de tratamento ambiental do vehículo.

Terán, así mesmo, a consideración de residuo os vehículos abandonados, así como os sometidos a operacións de descontaminación, separación de compoñentes, partes ou pezas destes en lugares distintos aos CAT ou os sometidos a operacións de fragmentación ou cisallamento en lugares distintos das instalacións de fragmentación. Estes vehículos deberán xestionarse nun CAT autorizado e obter o certificado de destrución ou de tratamento ambiental correspondente.

d) Automóbil ao final da súa vida útil: todo automóbil ao cal lle é de aplicación a Lei 22/2011, do 28 de xullo. O automóbil ao final da súa vida útil terá a consideración de residuo a partir do momento en que se cumpran as dúas condicións seguintes: que un CAT emitise o certificado de destrución e que o automóbil se atope no recinto do CAT que emitiu o certificado de destrución.

Terán, así mesmo, a consideración de residuo doméstico os automóviles abandonados, segundo o establecido no artigo 3.b da Lei 22/2011, do 28 de xullo, de residuos e solos contaminados, así como os sometidos a operacións de descontaminación, separación de compoñentes, partes ou pezas destes en lugares distintos aos CAT ou os sometidos a operacións de fragmentación ou cisallamento en lugares distintos das instalacións de fragmentación. Estes automóviles deberán xestionarse nun CAT autorizado e obter o certificado de destrución correspondente.

e) Centros autorizados para o tratamento dos vehículos ao final da súa vida útil (CAT): instalacións, públicas ou privadas, autorizadas para realizar as operacións de descontaminación e o resto de operacións de tratamento establecidas no artigo 7.

f) Axentes económicos: os produtores de automóviles, concesionarios, distribuidores, entidades aseguradoras de automóviles, as instalacións de recepción, talleres de reparación, CAT, así como as instalacións de fragmentación, posfragmentación e outros xestores autorizados que realicen operacións de tratamento do automóbil ao final da súa vida útil, ou dos seus compoñentes e materiais.

g) Produtores de automóviles: os fabricantes nacionais, os importadores ou os adquirentes profesionais de automóviles noutros Estados membros de Unión Europea.

h) Instalacións de recepción de vehículos: instalacións, que representen ou teñan convenios cun CAT, que, por razón da súa actividade económica, se fan cargo temporalmente do vehículo ao final da súa vida útil para o seu posterior traslado ao CAT que realizará a descontaminación, tales como as instalacións dos produtores de vehículos, as dos concesionarios e as das entidades aseguradoras ou outras instalacións asociadas aos CAT.

i) Depósitos das administracións públicas: instalacións de titularidade pública ou privada nas cales se realiza o servizo público de retirada e depósito temporal de vehículos segundo o previsto no artigo 105 do texto refundido da Lei sobre tráfico, circulación de vehículos de motor e seguridade viaria, aprobado polo Real decreto legislativo 6/2015, do 30 de outubro.

j) Instalacións de fragmentación: instalacións autorizadas que, tras a descontaminación e tratamento do vehículo nun CAT, segundo as previsións do artigo 7 desta norma, realizan a trituración deste e a segregación e clasificación dos distintos materiais e fraccións que o compoñen.

k) Instalacións de posfragmentación: instalacións autorizadas, integradas ou non nunha instalación de fragmentación, que realizan a segregación e clasificación de distintos materiais dunha ou varias fraccións resultantes do proceso de fragmentación.

## CAPÍTULO II

### **Obrigacións relativas á prevención de residuos e á posta no mercado de vehículos**

Artigo 4. *Obrigacións relativas á prevención de residuos e á posta no mercado de vehículos.*

1. Os produtores de automóviles, en relación coa prevención de residuos e a posta no mercado dos automóviles, están obrigados a:

a) Diseñar, en colaboración cos fabricantes de materiais e equipamentos, os distintos elementos dos automóviles de forma que na súa fabricación se limite o uso de substancias perigosas. Para ese efecto, queda prohibida a utilización de chumbo, mercurio, cadmio e cromo hexavalente nos materiais e compoñentes dos automóviles, coas excepcións, condicións e datas que figuran no anexo I.

b) Diseñar e fabricar os automóviles e os elementos que os integran de forma que se facilite a reutilización, a desmontaxe, a descontaminación, a preparación para a reutilización e a valorización dos automóviles ao final da súa vida útil, e se favoreza a integración nos novos modelos de materiais e compoñentes reciclados.

c) Utilizar normas de codificación das pezas dos automóviles que permitan a adecuada identificación dos compoñentes que sexan susceptibles de reutilización ou valorización.

d) Proporcionar aos xestores de automóviles ao final da súa vida útil a oportuna información para a desmontaxe que permita a identificación dos distintos compoñentes e a localización de substancias perigosas, así como o seu adecuado tratamento. A dita información facilitarase, no soporte que en cada caso se considere conveniente, no prazo máximo de seis meses a partir da posta no mercado de cada novo tipo de automóbil.

e) Informar os consumidores sobre os criterios de protección do ambiente tomados en consideración tanto na fase de deseño e fabricación do automóbil como os adoptados para garantir un correcto tratamento ambiental do automóbil ao final da súa vida útil. Entre outras cuestións, os fabricantes deberán informar sobre:

1.º O deseño dos automóviles e dos seus compoñentes con vistas á súa aptitude para a valorización.

2.º O tratamento correcto, polo que respecta ao ambiente, dos automóviles ao final da súa vida útil, en particular, sobre a forma de retirar todos os líquidos e de desmontaxe.

3.º O desenvolvemento e optimización das formas de preparar para a reutilización, de reciclar e de valorizar os automóviles ao final da súa vida útil e os seus compoñentes.

4.º Os avances logrados en canto á valorización e á reciclaxe para reducir os residuos que se deben eliminar e en canto ao aumento dos niveis de valorización e reciclaxe.

A información descrita nesta letra e) considerarase información previa ao contrato no sentido do artigo 60 do texto refundido da Lei xeral para a defensa dos consumidores e usuarios e outras leis complementarias, aprobado polo Real decreto lexislativo 1/2007, do 16 de novembro, e recollerase no material publicitario que se utilice na comercialización de automóviles.

2. Poderán ser obxecto de compravenda os vehículos completos, usados ou de segunda man que non causasen baixa definitiva para retiralos da circulación na Dirección Xeral de Tráfico.

3. En caso de desaparición ou perda dun vehículo ao final da súa vida útil, o seu titular deberá informar inmediatamente as forzas e corpos de seguridade do Estado e a Administración competente en materia de residuos da súa comunidade autónoma.

### CAPÍTULO III

#### Xestión de residuos de vehículos ao final da súa vida útil

Artigo 5. *Obrigacións relativas á entrega e recollida dos vehículos para o seu tratamento.*

1. O titular dun vehículo, cando o refugue, queda obrigado a acreditar que o seu destino final foi un CAT. A entrega do vehículo poderá realizarse directamente no CAT ou a través dunha instalación de recepción.

Para os automóviles, a dita entrega non supoñerá ningún custo para o seu titular cando o automóbil ao final da súa vida útil careza de valor de mercado ou este sexa negativo, sempre que conteña, polo menos, a carrozaría e o grupo motopropulsor, e que non inclúa outros elementos non pertencentes a este nin se lle realizase ningún tipo de operación previa de desmontaxe de compoñentes, partes ou pezas.

2. Os concellos entregarán, sen ningún custo para eles, os automóviles abandonados a un centro de tratamento para a súa descontaminación e tratamento, sen prexuízo do cumprimento da normativa sobre tráfico, circulación de vehículos de motor e seguridade viaria.

Os vehículos trasladados a un CAT para a súa posterior descontaminación e destrución, de conformidade co artigo 106 do texto refundido da Lei sobre tráfico, circulación de vehículos de motor e seguridade viaria, aprobado polo Real decreto



lexislativo 6/2015, do 30 de outubro, consideraranse residuos no momento da entrega ao CAT.

3. Os axentes económicos poderán organizar sistemas de recollida dos automóbiles ao final da súa vida útil para a súa posterior descontaminación e correcta xestión ambiental.

4. As instalacións de recepción e os depósitos de vehículos ao final da súa vida útil das administracións públicas cumprirán os requisitos técnicos de almacenamento exixidos no anexo II.1.

#### Artigo 6. *Documentación da entrega.*

1. O CAT en que se vaia descontaminar e tratar o vehículo, unha vez que reciba o vehículo nas súas instalacións e comprobe as características deste, realizará a tramitación electrónica da baixa definitiva do vehículo no Rexistro de Vehículos da Dirección Xeral de Tráfico, e emitirá o certificado de destrución ou de tratamento ambiental, de conformidade co disposto no anexo III, que entregará ao titular do vehículos ou, se é o caso, á instalación de recepción.

O certificado de destrución ou o certificado de tratamento ambiental constituirán o xustificante da entrega e posta á disposición do vehículo para a súa descontaminación e tratamento.

No caso de que o titular do vehículo entregue o vehículo nunha instalación de recepción de vehículos, recibirá do titular desta o certificado de entrega, de conformidade co disposto no anexo III, con indicación do CAT en que se vai descontaminar e tratar o vehículo.

A instalación de recepción de vehículos dispoñerá dun prazo de dez días naturais para a entrega do vehículo recibido ao CAT en que se vai descontaminar e tratar o vehículo e para facilitar o certificado de destrución ou de tratamento ambiental validamente emitido polo CAT ao titular do vehículo.

2. A emisión do certificado de destrución ou de tratamento ambiental dá lugar á obrigación de descontaminación do vehículo ao final da súa vida útil no prazo de trinta días naturais.

3. Os certificados de destrución ou de tratamento ambiental validamente emitidos noutros Estados membros de Unión Europea fornecerán os efectos previstos no punto anterior respecto da baixa definitiva no Rexistro de Vehículos da Dirección Xeral de Tráfico. Nestes casos, os seus titulares deberán formalizar a baixa ante as xefaturas de Tráfico correspondentes mediante o cumprimento dos requisitos a que se refire o anexo XV do Regulamento xeral de vehículos, aprobado polo Real decreto 2822/1998, do 23 de decembro.

4. O CAT conservará copia dos certificados de destrución e de tratamento ambiental emitidos durante, polo menos, tres anos e enviará copia destes:

- a) Ao órgano ambiental que o solicite e coa periodicidade que o requira.
- b) Á xefatura provincial de Tráfico correspondente, coa periodicidade que esta estableza, xunto co resto de documentos presentados polo titular do vehículo que serviu para tramitar a baixa definitiva do vehículo.
- c) Ao titular ou, se é o caso, á instalación de recepción, no momento en que se faga o traspaso do vehículo como documento acreditativo da descontaminación e baixa definitiva do vehículo.

Os documentos remitiranse en formato electrónico, cando cumpra.

5. Poderanse establecer mecanismos de colaboración entre as autoridades competentes para o intercambio dos datos relativos aos certificados de destrución e de tratamento ambiental remitidos á xefatura provincial de Tráfico correspondente.

#### Artigo 7. *Instalacións e operacións de tratamento.*

1. Cada CAT está obrigado a realizar, para cada vehículo para o cal solicite a baixa definitiva ante a Dirección Xeral de Tráfico, todas e cada unha das operacións do presente

artigo. Os CAT non poderán vender vehículos enteiros sen descontaminar, nin como residuo nin como produto.

2. Os vehículos ao final da súa vida útil, antes de seren sometidos a outro tratamento posterior, someteranse nun CAT ás operacións de tratamento para a descontaminación establecidas no anexo IV.1. O CAT priorizará, cando sexa viable desde o punto de vista ambiental, a preparación para a reutilización e destinará a un xestor autorizado o resto de residuos procedente da descontaminación para o seu tratamento acorde ao principio de xerarquía de residuos, establecido no artigo 8 da Lei 22/2011, do 28 de xullo.

3. Unha vez realizada a descontaminación dos vehículos ao final da súa vida útil, os CAT realizarán todas as operacións que se mencionan a continuación:

a) Separarán os compoñentes, partes ou pezas que se poidan preparar para a reutilización e comercializaranos como compoñentes, partes ou pezas de segunda man, de acordo coa normativa de aplicación, como a normativa sobre seguridade industrial, e de acordo co establecido no texto refundido da Lei xeral para a defensa dos consumidores e usuarios e outras leis complementarias, aprobado polo Real decreto lexislativo 1/2007, do 16 de novembro, e na Lei 7/1996, do 15 de xaneiro, de ordenación do comercio retalista, e como o capítulo IV do Real decreto do 24 de xullo de 1889 polo que se publica o Código civil, sobre as obrigacións do vendedor, aplicable á venda entre profesionais.

A extracción de compoñentes, partes ou pezas para a súa preparación para a reutilización e comercialización unicamente poderá realizarse nun CAT e sempre de vehículos que previamente fosen descontaminados e respecto dos cales se emitise o correspondente certificado de destrución ou de tratamento ambiental.

En ningún caso se poderá preparar para a reutilización un vehículo completo dado de baixa definitiva na Dirección Xeral de Tráfico, nin enteiro nin por pezas ou partes que poidan ser posteriormente soldadas ou ensambladas para formaren un vehículo completo.

Unha vez finalizado o proceso de preparación para a reutilización conforme os requisitos e criterios establecidos nas partes A e B do anexo V, os compoñentes, partes ou pezas resultantes da preparación para a reutilización, co certificado mencionado na parte C do anexo V, non terán a consideración de residuos.

b) Realizarán as operacións de tratamento para fomentar a reciclaxe establecidas no anexo IV.2 e entregarán a un xestor autorizado todos os materiais, pezas e compoñentes procedentes destas operacións de tratamento, priorizando, cando sexa viable desde o punto de vista ambiental, a reciclaxe fronte a outras formas de valorización.

O almacenamento dos compoñentes, partes ou pezas extraídos do vehículo realizarase de forma diferenciada, evitando danar os compoñentes que conteñan fluídos, ou os compoñentes, partes ou pezas de recambio valorizables, e cumprindo o estipulado no anexo V.

c) Remitirán, directamente ou a través dun xestor autorizado, o resto do vehículo, que non deberá incluír ningún material ou elemento non pertencente a este, así como compoñentes, partes ou pezas preparadas para a súa reutilización e posteriormente non comercializados, a un xestor autorizado para a súa fragmentación.

No caso de que o xestor autorizado se atope fóra de Unión Europea, achegarase unha xustificación do tratamento en condicións equivalentes ás que teñan lugar na UE.

4. Os CAT, as instalacións de fragmentación e posfragmentación e todas as instalacións nas cales se realicen operacións de tratamento de vehículos ao final da súa vida útil deberán dispoñer dunha das autorizacións previstas na Lei 22/2011, do 28 de xullo, e cumprirán os requisitos técnicos que lles resulten de aplicación no anexo II.

Así mesmo, os CAT exhibirán unha placa identificativa, que se axustará ao que dispoña a Dirección Xeral de Tráfico, que, en particular, mostrará o número de autorización asignado pola respectiva comunidade autónoma.

Os CAT, en canto que xestores de residuos perigosos, cumprirán cos aspectos sinalados no artigo 20.4.b) e c) da Lei 22/2011, do 28 de xullo.

5. O CAT que prepare pneumáticos para a reutilización procedentes de pneumáticos ao final da súa vida útil de vehículos ao final da súa vida útil deberá xustificar que enviou

a un xestor autorizado unha cantidade equivalente á cantidade de pneumáticos que preparou para a reutilización e comercializou como pneumáticos de segunda man no devandito exercicio. Poderá dar cumprimento á dita obrigaición, ben a través de acordos con xestores autorizados para o tratamento de pneumáticos fóra de uso, acordos con sistemas de responsabilidade ampliada do produtor ou ben mediante un certificado anual e copia da documentación das entregas realizadas polos profesionais que adquirisen os devanditos pneumáticos de segunda man a un xestor autorizado para o tratamento da mesma cantidade de pneumáticos fóra de uso.

6. As administracións públicas fomentarán que os establecementos ou empresas que leven a cabo operacións de tratamento establezan sistemas certificados de xestión do ambiente, tales como o Sistema comunitario de xestión e auditoría ambientais (EMAS).

7. Para a adecuada manipulación dos vehículos eléctricos e híbridos e, en especial, para a extracción das baterías destes, os profesionais dos CAT que operan con estes residuos deberán dispoñer da cualificación necesaria conforme o estipulado no anexo VI.

#### CAPÍTULO IV

##### **Obxectivos no tratamento de automóviles ao final da súa vida útil**

Artigo 8. *Obxectivos de preparación para a reutilización, reciclaxe e valorización de automóviles.*

1. Os axentes económicos cumprirán, no ámbito da súa actividade, os obxectivos de preparación para a reutilización, reciclaxe e valorización de automóviles estipulados no anexo VII.

2. Nas autorizacións que se outorguen para o exercicio das operacións de tratamento de automóviles referidas neste real decreto incluíranse os obxectivos anteriormente establecidos adaptados ao ámbito de cada actividade.

Nas autorizacións dos CAT farase constar a súa obrigaición de recuperar e comercializar compoñentes, partes ou pezas para a súa preparación para a reutilización nas porcentaxes fixadas neste punto para os automóviles que traten. Para estes efectos, consideraranse compoñentes, partes ou pezas preparados para a reutilización aqueles extraídos dos automóviles e vendidos como pezas de segunda man, así como os extraídos e pasados ao almacén co obxectivo de vendelos.

Noutras autorizacións que se outorguen para o exercicio das operacións de tratamento de automóviles referidas neste real decreto incluíranse os obxectivos anteriormente establecidos adaptados ao ámbito de cada actividade.

O control do cumprimento dos obxectivos previstos neste artigo para automóviles levarase a cabo segundo establece a Decisión 2005/293 da Comisión, do 1 de abril de 2005, pola que se establecen normas de desenvolvemento para controlar o cumprimento dos obxectivos de reutilización e valorización, así como de reutilización e reciclaxe, fixados na Directiva 2000/53/CE do Parlamento Europeo e do Consello, relativa aos vehículos ao final da súa vida útil.

3. Os obxectivos anuais previstos neste artigo deberán cumprirse en cada comunidade autónoma en proporción aos automóviles que se deron de baixa definitiva na Dirección Xeral de Tráfico nese territorio e nese ano.

#### CAPÍTULO V

##### **Responsabilidade ampliada do produtor de automóviles**

Artigo 9. *Obrigaicións no ámbito da responsabilidade ampliada do produtor de automóviles.*

1. Os produtores de automóviles garantirán e, se é o caso, financiarán a adecuada recollida e tratamento dos automóviles ao final da súa vida útil.

Cando o automóbil ao final da súa vida útil teña un valor negativo de mercado, o produtor do automóbil sufragará o devandito custo ou farase cargo directamente do tratamento do automóbil. Entenderase que existe un valor negativo de mercado cando os custos de descontaminación, preparación para a reutilización, valorización e, se é o caso, eliminación dos materiais e compoñentes resultantes superen os ingresos polos elementos preparados para a reutilización e os materiais recuperados na fragmentación e posfragmentación.

Para a aplicación desta medida, os produtores e as asociacións representativas dos diferentes sectores afectados poderán recorrer á realización de avaliacións por parte de entidades independentes que cuantifiquen os devanditos custos.

2. Os produtores de automóviles, por si mesmos, ou xunto con outros axentes económicos, garantirán a dispoñibilidade de instalacións de recollida en todo o territorio nacional.

3. Os compoñentes e materiais previstos de serie ou na primeira montaxe do automóbil quedan sometidos á responsabilidade ampliada do produtor do automóbil e non lles serán de aplicación réximes de responsabilidade ampliada dos fluxos específicos de residuos, con obxecto de evitar a súa dobre regulación e financiamento.

Artigo 10. *Sistemas individuais e colectivos de responsabilidade ampliada do produtor.*

1. Os produtores de automóviles poderán dar cumprimento ás obrigacións derivadas deste real decreto de maneira individual ou colectiva, de conformidade co título IV da Lei 22/2011, do 28 de xullo. Os produtores de automóviles poderán subscribir acordos con outros axentes económicos, así como integrar os devanditos axentes nos sistemas de responsabilidade ampliada do produtor.

2. O contido da comunicación dos sistemas individuais de responsabilidade ampliada será, como mínimo, o que recolle o anexo IX da Lei 22/2011, do 28 de xullo. A solicitude da autorización dos sistemas colectivos axustarase ao anexo X da citada lei. En ambos os casos, o sistema informará dos acordos que subscribiu, ou ten intención de subscribir, con outros axentes económicos.

## CAPÍTULO VI

### Obrigacións de información

Artigo 11. *Obrigacións de información.*

1. Os códigos LER-VEH pertinentes dos incluídos no anexo VIII utilizaranse nas autorizacións, no arquivo cronolóxico e nas memorias dos xestores, así como nas obrigacións de información e identificación.

2. Os CAT que realicen operacións de tratamento de vehículos ao final da súa vida útil presentarán unha memoria anual relativa a todos os residuos que xestionen, seguindo as previsións do artigo 41 da Lei 22/2011, do 28 de xullo. Esta memoria presentarse antes do 1 de maio de cada ano e referirse á xestión realizada o ano natural anterior. O formato e contido da devandita memoria serán acordados na Comisión de coordinación en materia de residuos ou nos seus grupos de traballo. As comunidades autónomas poderán solicitar a achega de documentación complementaria acreditativa do cumprimento dos obxectivos cando sexa necesario.

Os CAT farán constar na súa memoria a cantidade de pneumáticos entregados a un xestor autorizado para o seu correcto tratamento e os preparados para a reutilización e comercializados como pneumáticos de segunda man e indicarán aqueles para os cales non dispón do certificado previsto no artigo 7.5.

Co obxecto de comprobar a información da memoria anual, o órgano ambiental competente poderá requirir a presentación de, polo menos, a seguinte documentación:

- a) Os certificados correspondentes á xestión dos pneumáticos.

b) A información relativa ao cumprimento dos obxectivos previstos no artigo 8.1 relativos aos automóviles que traten, así como a indicación das operacións de destino para cada fluxo segregado e a eficiencia da valorización que inclúa a rastrexabilidade ata a operación final.

c) Os documentos de identificación asociados aos traslados de residuos xerados no CAT que non fosen presentados á Administración.

3. As persoas físicas ou xurídicas que sexan titulares de instalacións de fragmentación e posfragmentación que realicen operacións de tratamento de vehículos ao final da súa vida útil xa descontaminados presentarán unha memoria anual relativa a todos os residuos que xestionen, seguindo as previsións do artigo 41 da Lei 22/2011, do 28 de xullo.

As memorias anuais presentaranse antes do 1 de maio de cada ano e referiranse á xestión realizada o ano natural anterior. O formato e o contido das devanditas memorias serán acordados no grupo de traballo sobre vehículos ao final da súa vida útil da Comisión de coordinación en materia de residuos. Mentres se acorda o formato e contido, presentaranse as memorias nos formatos establecidos pola autoridade competente para a autorización das instalacións.

4. Antes do 30 de xuño de cada ano, os sistemas de responsabilidade ampliada do produtor de automóviles presentaranlle ao Ministerio para a Transición Ecolóxica e o Reto Demográfico, que dará traslado ás comunidades autónomas da información relativa ao seu territorio, un informe anual, relativo ao ano natural anterior, que conterá información sobre a posta no mercado de produtos, os residuos xerados, recolleitos e tratados, que inclúa, polo menos, a información que sobre xestión de residuos contén a Decisión 2005/293/CE da Comisión, do 1 de abril de 2005, a organización, o funcionamento e o financiamento do sistema, así como sobre os acordos que, se é o caso, subscriban con outros axentes económicos. Neste último suposto informarán sobre os integrantes e contido do acordo, os obxectivos que se establezan e a responsabilidade de cada axente económico.

O formato e o contido detallado deste informe serán acordados no grupo de traballo sobre vehículos ao final da súa vida útil da Comisión de coordinación en materia de residuos.

5. As comunidades autónomas remitiranlle anualmente ao Ministerio para a Transición Ecolóxica e o Reto Demográfico un informe resumo coa información recollida no punto 2. Esta remisión realizarase antes do 1 de outubro de cada ano.

6. O Ministerio para a Transición Ecolóxica e o Reto Demográfico remitiralles á Comisión Europea informes sobre a aplicación deste real decreto. Os informes elaboraranse conforme a Decisión 2005/293/CE da Comisión, do 1 de abril de 2005. Os datos comunicados irán acompañados dun informe de control de calidade. O Ministerio para a Transición Ecolóxica e o Reto Demográfico poderá establecer os criterios para elaborar o devandito informe.

## CAPÍTULO VII

### Réxime sancionador

#### Artigo 12. *Réxime sancionador.*

1. Aos incumprimentos das obrigacións establecidas neste real decreto resultaralles de aplicación o disposto no título VII da Lei 22/2011, do 28 de xullo, o título V da Lei 21/1992, do 16 de xullo, de industria, así como o disposto nas previsións que lles resulten de aplicación do texto refundido da Lei xeral para a defensa dos consumidores e usuarios e outras leis complementarias, aprobado polo Real decreto legislativo 1/2007, do 16 de novembro, e na Lei 7/1996, do 15 de xaneiro, de ordenación do comercio retalista.

2. No caso de que un sistema de responsabilidade ampliada non cumpra co establecido na súa comunicación ou na autorización que lle fose concedida, incluídos os

acordos voluntarios que subscriban, as autoridades competentes no territorio onde se produzan os incumprimentos poderán, en aplicación das medidas previstas nos artigos 44, 47 e 53 da Lei 22/2011, do 28 de xullo, iniciar un procedemento sancionador, suspender a eficacia da comunicación ou revogar parcialmente a autorización e mesmo suspender a actividade do sistema no seu territorio.

Cando o incumprimento se produza en dúas ou máis comunidades autónomas, a autoridade competente que rexistrou o sistema poderá proceder á revogación da autorización ou da comunicación e á baixa no Rexistro de Producción e Xestión de Residuos, logo de valoración por parte da Comisión de coordinación en materia de residuos a través dos seus grupos de traballo.

Disposición adicional primeira. *Aplicación doutra normativa.*

1. Este real decreto aplicarase sen prexuízo da lexislación comunitaria e nacional en vigor, en particular a relativa á prevención de riscos laborais, normas de seguridade, emisións á atmosfera, limitación de rúidos e protección do solo e da auga.

2. Para os efectos de traslados de compoñentes, partes ou pezas de vehículos ao final da súa vida útil, dentro e fóra de territorio español, estes deberán cumprir cos requisitos establecidos no anexo V e contar coa acreditación que garanta que foron preparados para reutilización nun CAT para o efecto, autorizado con base neste real decreto e que cumpra as características do anexo II.

En caso contrario, serán considerados residuos e, polo tanto, trasladaranse conforme o establecido no Real decreto 553/2020, do 2 de xuño, polo que se regula o traslado de residuos no interior do territorio do Estado, e no Regulamento (CE) 1013/2006 do Parlamento Europeo e do Consello, do 14 de xuño de 2006, relativo aos traslados de residuos.

Disposición adicional segunda. *Cesión temporal para finalidades específicas de vehículos ao final da súa vida útil dados de baixa definitiva na Dirección Xeral de Tráfico.*

Os CAT poderán ceder temporalmente os vehículos ao final da súa vida útil dados de baixa definitiva na Dirección Xeral de Tráfico, para fins de formación, investigación, protección civil ou simulacros. A cesión requirirá a aplicación do procedemento que estableza, para o efecto, a Dirección Xeral de Tráfico, en que se fará constar, polo menos: o vehículo ou vehículos afectados, a finalidade e o tempo máximo previsto para a cesión; informarse do momento efectivo da devolución do vehículo ou vehículos afectados.

O cesionario asume a responsabilidade do uso adecuado e seguro para as persoas, as cousas e o medio natural dos vehículos cedidos, da aplicación da Lei 22/2011, do 28 de xullo, aos residuos xerados polo uso do vehículo durante a cesión temporal, así como da devolución do vehículo ou restos do vehículo ao CAT de orixe.

Disposición adicional terceira. *Rehabilitación de vehículos con certificado de destrución ou certificado de tratamento ambiental emitido por un centro autorizado de tratamento, cando se acredite que teñen un especial interese histórico ou singularidade.*

Poderase solicitar a rehabilitación dos vehículos dados de baixa definitiva e con certificado de destrución ou de tratamento ambiental emitido por un CAT, sempre que se acredite que teñen un especial interese histórico ou singularidade.

Estes vehículos deberán conservar sen fundir, polo menos, o bastidor orixinal co número de chasis indeleble gravado nel.

Se o solicitante non coincide co último titular do vehículo que conste no Rexistro de Vehículos da Dirección Xeral de Tráfico, deberá acreditar a súa propiedade ou presentar autorización do titular para proceder á súa restauración e rehabilitación.

Para a rehabilitación do vehículo, o interesado deberá solicitar na Xefatura Provincial de Tráfico a matriculación do vehículo como histórico e achegar toda a documentación

necesaria para o trámite, entre outras, a resolución do órgano competente da comunidade autónoma en que se cataloga o vehículo como «histórico».

Neste caso, a restauración do vehículo deberá facerse necesariamente con pezas orixinais, novas, usadas ou reconstruídas seguindo de forma fidedigna os planos da orixinal, de acordo co disposto no capítulo I do Regulamento de vehículos históricos, aprobado polo Real decreto 1247/1995, do 14 de xullo.

Disposición transitoria primeira. *Adaptación dos CAT ás previsións deste real decreto.*

1. Os titulares dos CAT que xa dispuxesen dunha autorización conforme o Real decreto 20/2017, do 20 de xaneiro, comunicaranlles ás autoridades competentes das comunidades autónomas en materia de residuos, no prazo máximo de seis meses desde a entrada en vigor deste real decreto, a incorporación na súa autorización dos códigos LER nacionais establecidos no anexo VIII. A comunicación terá eficacia desde a data da súa presentación.

2. As autoridades competentes actualizarán o contido das autorizacións, incorporando os novos códigos comunicados, así como as condicións adicionais que, se é o caso, teñan que cumprir os titulares das instalacións. Todo iso sen prexuízo das facultades de comprobación, control e inspección que teñan atribuídas as administracións públicas.

Disposición transitoria segunda. *Adaptación das administracións públicas competentes.*

As administracións públicas competentes adaptarán os seus procedementos e autorizacións, así como os documentos de traslado, ao previsto neste real decreto no prazo dun ano desde a súa entrada en vigor.

Mentres se produce esta adaptación, seguiranse aplicando os procedementos, autorizacións e documentos de traslado conforme o réxime anterior.

Disposición derogatoria única. *Derrogación normativa.*

Quedan derogadas todas as disposicións de igual ou inferior rango que se opoñan a este e, en particular, o Real decreto 20/2017, do 20 de xaneiro, sobre os vehículos ao final da súa vida útil, e a Orde INT/624/2008, do 26 de febreiro, pola que se regula a baixa electrónica dos vehículos descontaminados ao final da súa vida útil.

As referencias ao Real decreto 1383/2002, do 20 de decembro, ou a calquera das disposicións derogadas no parágrafo anterior, contidas noutras normas vixentes, acordos, contratos e documentos tanto públicos como privados, entenderanse feitas a este real decreto.

**Disposición derradeira primeira.** *Modificación do Regulamento xeral de vehículos, aprobado polo Real decreto 2822/1998, do 23 de decembro.*

O Real decreto 2822/1998, do 23 de decembro, queda modificado como segue:

Un. Modifícase o punto 8 do artigo 32, que queda redactado da seguinte forma:

«8. Cando a transmisión afecte un vehículo sobre o que previamente realizou embargo unha autoridade xudicial ou administrativa, inscrito no Rexistro de Vehículos, a Xefatura de Tráfico efectuará o cambio de titularidade e renovará o permiso ou licenza de circulación, e deberalle notificar a existencia do embargo ao adquirente, e a identificación e domicilio deste á autoridade que o acordou.

Se a transmisión afecta un vehículo sobre o cal previamente acordou o precinto unha autoridade xudicial ou administrativa, inscrito no Rexistro de Vehículos, a Xefatura de Tráfico efectuará o cambio de titularidade, sen expedir un novo permiso ou licenza de circulación, e deberá notificar a existencia da dita traba ao adquirente e a identificación e domicilio deste á autoridade que o acordou.

Se a transmisión afecta un vehículo que foi previamente declarado como sinistro total por unha entidade aseguradora, tras un accidente ou outra causa, cando o vehículo sufrise un dano importante que poida afectar algún elemento de seguridade, soamente se practicará o cambio de titularidade se se acredita que se superou favorablemente unha inspección ITV con data posterior á declaración de sinistro total.»

Dous. Modifícase o punto 5 do artigo 33, que queda redactado da seguinte forma:

«5. Cando a transmisión afecte un vehículo sobre o cal previamente realizou embargo unha autoridade xudicial ou administrativa, inscrito no Rexistro de Vehículos, a Xefatura de Tráfico efectuará o cambio de titularidade e renovará o permiso ou licenza de circulación, e deberalle notificar a existencia do embargo ao adquirente, e a identificación e domicilio deste á autoridade que o acordou.

Se a transmisión afecta un vehículo sobre o cal previamente acordou o precinto unha autoridade xudicial ou administrativa, inscrito no Rexistro de Vehículos, a Xefatura de Tráfico efectuará o cambio de titularidade sen expedir un novo permiso ou licenza de circulación, e deberá notificar a existencia da devandita traba ao adquirente e a identificación e domicilio deste á autoridade que o acordou.

Se a transmisión afecta un vehículo que foi previamente declarado como sinistro total por unha entidade aseguradora, tras un accidente ou outra causa, cando o vehículo sufrise un dano importante que poida afectar algún elemento de seguridade, soamente se practicará o cambio de titularidade se se acredita ter superado favorablemente unha inspección ITV con data posterior á declaración de sinistro total.»

Tres. Substitúese o artigo 35, que queda redactado da seguinte forma:

«Artigo 35. *Baixas definitivas.*

Os vehículos matriculados causarán baixa definitiva no Rexistro de Vehículos nos casos seguintes:

1. Cando os seus titulares ou terceiras persoas que acrediten suficientemente a súa propiedade manifesten expresamente a vontade de retiralos permanentemente da circulación.

A solicitude de baixa dirixirase a calquera xefatura provincial de Tráfico, acompañada dos documentos que se indican no anexo XV.

2. No caso de que calquera xefatura de Tráfico acorde de oficio, mediante a oportuna resolución, a súa retirada definitiva da circulación, logo de informe do órgano competente en materia de industria acreditativo de que o estado do vehículo constitúe, por desgaste ou deterioración dos seus elementos mecánicos, un evidente perigo para os seus ocupantes ou para a seguridade da circulación en xeral.

3. Cando calquera xefatura de Tráfico acorde de oficio, mediante a oportuna resolución, a retirada definitiva da circulación respecto dos vehículos que fosen retirados das vías públicas polos axentes encargados da vixilancia e regulación do tráfico, unha vez comprobado que foron abandonados polos seus titulares, de acordo coa normativa prevista no anexo I, suposto en que poderá procederse ao seu despezamento.

4. Por petición do titular ou de terceira persoa que acredite a súa propiedade, por traslado do vehículo a outro país onde vaia ser matriculado, e deberán xuntarse os documentos que se establecen no anexo XV.

Unha vez tramitada a baixa por traslado a outro país, o traslado efectivo do vehículo deberase levar a cabo nos seguintes 3 meses. No caso de que, pasados 3 meses, exista constancia de que o vehículo continúa circulando en España, procederase de oficio á rehabilitación do vehículo.



5. No caso de que calquera xefatura de Tráfico acorde a baixa definitiva de oficio, mediante a oportuna resolución, por existir a presunción de que o vehículo non existe ou non circula ao non cumprirse as exixencias en materia de inspección ITV obrigatoria e de seguro de responsabilidade civil de subscripción obrigatoria nos últimos dez anos. Esta baixa definitiva de oficio, en calquera caso, non impide que, se o vehículo cumpre *a posteriori* as condicións para poder volver obter a autorización administrativa para circular, poida ser rehabilitado.»

Catro. Modifícase o punto 1.a) do artigo 36, que queda redactado da seguinte forma:

«1. Os vehículos matriculados causarán baixa temporal no Rexistro de Vehículos nos casos seguintes:

a) Cando o seu titular manifieste expresamente a vontade de retiralos temporalmente da circulación.

As baixas temporais dos vehículos cuxo titular manifieste a súa vontade de retiralos temporalmente da circulación terán unha duración de 1 ano desde a data de solicitude de baixa temporal. Pasado ese prazo sen que previamente o interesado solicite a prórroga á situación de baixa temporal, finalizará a baixa temporal e o vehículo volverá estar en situación activa.

As prórrogas do prazo de baixa temporal poderanse solicitar á Xefatura de Tráfico, como máximo, 2 meses antes da data de finalización da baixa temporal.»

Cinco. Modifícase o anexo XIII, letra C), para engadir unha subepígrafe 9, coa seguinte redacción:

«9.º Se se trata dun vehículo que foi previamente declarado como sinistro total por unha entidade aseguradora, tras un accidente ou outra causa, cando o vehículo sufrise un dano importante que poida afectar algún elemento de seguridade, documento acreditativo de superar favorablemente unha inspección ITV con data posterior á declaración de sinistro total.»

Seis. Engádesse a subepígrafe 11.º ao anexo XV, letra A) coa seguinte redacción:

«11.º Para o traslado a outro país e como xustificación de que non se trata dun residuo, exixírase acreditación de superar unha inspección técnica, con base no Real decreto 920/2017, do 23 de outubro, polo que se regula a inspección técnica de vehículos, nos 30 días previos á solicitude da baixa por traslado a outro país ou da baixa por exportación, se a dita inspección non consta xa anotada telematicamente no Rexistro de Vehículos, nos seguintes casos:

A) Vehículos con antigüidade superior a catro anos desde a súa data de primeira matriculación.

B) Para calquera vehículo que, tras un accidente ou outra causa, sufrise un dano importante que poida afectar algún elemento de seguridade.»

Disposición derradeira segunda. *Títulos competenciais.*

Este real decreto dítase ao abeiro das competencias exclusivas do Estado en materia de bases e coordinación da planificación xeral da actividade económica, tráfico e circulación de vehículos de motor, e lexislación básica sobre protección do medio natural, establecidas nos artigos 149.1.13.ª, 21.ª e 23.ª da Constitución, respectivamente.

Disposición derradeira terceira. *Incorporación de dereito de Unión Europea.*

O presente real decreto constitúe a norma española de transposición ao dereito interno da Directiva 2000/53/CE do Parlamento Europeo e do Consello, do 18 de setembro de 2000, relativa aos vehículos ao final da súa vida útil e as súas modificacións posteriores

e, en particular, constitúe a norma española de transposición parcial da Directiva (UE) 2018/849 do Parlamento Europeo e do Consello, do 30 de maio de 2018, pola que se modifican a Directiva 2000/53/CE relativa aos vehículos ao final da súa vida útil, a Directiva 2006/66/CE relativa ás pilas e acumuladores e aos residuos de pilas e acumuladores e a Directiva 2012/19/UE sobre residuos de aparellos eléctricos e electrónicos no que afecta a modificación que esta directiva leva a cabo na Directiva 2000/53/CE.

Disposición derradeira cuarta. *Habilitación de desenvolvemento.*

Facúltanse as persoas titulares dos ministerios para a Transición Ecolóxica e o Reto Demográfico, do Interior e de Industria, Comercio e Turismo para ditar, no ámbito das súas respectivas competencias, as disposicións necesarias para a aplicación e desenvolvemento do establecido neste real decreto e, en particular, para adaptar os anexos ás disposicións e modificacións que establezan as normas internacionais, o dereito de Unión Europea ou o estado da técnica.

Disposición derradeira quinta. *Entrada en vigor.*

O presente real decreto entrará en vigor o día seguinte ao da súa publicación no «Boletín Oficial del Estado».

Dado en Madrid o 13 de abril de 2021.

FELIPE R.

A vicepresidenta primeira do Goberno e ministra da Presidencia,  
Relacións coas Cortes e Memoria Democrática,  
CARMEN CALVO POYATO

## ANEXO I

**Exencións á prohibición de utilizar chumbo, mercurio, cadmio e cromo hexavalente nos materiais e compoñentes dos automóviles, prevista no artigo 4.1.a).  
Obrigación de marcación de materiais e compoñentes**

Materiais e compoñentes	Alcance e data de vencemento da exención	Etiquetaranse ou identificaranse de acordo co artigo 4.1.c)
<i>Chumbo como elemento de aliaxe.</i>		
1.a) Aceiro para fins de mecanización e compoñentes de aceiro galvanizado en quente por procedemento descontinuo que conteñan ata un 0,35 % do seu peso en chumbo.		
1.b) Chapas de aceiro galvanizado en continuo que conteñan ata un 0,35 % do seu peso en chumbo.	Automóviles homologados antes do 1 de xaneiro de 2016 e pezas de recambio para eses automóviles.	
2.a) Aluminio para fins de mecanización cun contido en chumbo de ata o 2 % en peso.	Pezas de recambio para automóviles que saísen ao mercado antes do 1 de xullo de 2005.	
2.b) Aluminio cun contido en chumbo de ata o 1,5 % en peso.	Pezas de recambio para automóviles que saísen ao mercado antes do 1 de xullo de 2008.	
2.c.i) Aliaxes de aluminio para fins de mecanización cun contido en chumbo de ata o 0,4 % en peso.	(1)	
2.c.ii) Aliaxes de aluminio non incluídas na entrada 2.c.i) cun contido en chumbo de ata o 0,4 % en peso <sup>(1a)</sup> .	(1)	
3. Aliaxe de cobre que conteña ata un 4 % do seu peso en chumbo.	(1)	
4.a) Chumaceiras e cascos.	Pezas de recambio para automóviles que saísen ao mercado antes do 1 de xullo de 2008.	
4.b) Chumaceiras e cascos para motores, transmisións e compresores de aire acondicionado.	Pezas de recambio para automóviles que saísen ao mercado antes do 1 de xullo de 2011.	
Chumbo e compostos de chumbo nos compoñentes		
5.a) Chumbo en baterías de sistemas de alta tensión <sup>(2a)</sup> que se utilizan soamente para a propulsión de vehículos M1 e N1.	Vehículos M1 e N1 homologados antes do 1 de xaneiro de 2019 e pezas de recambio para eses vehículos.	X
5.b) Chumbo en baterías para aplicacións de baterías non incluídas na entrada 5.a).		X
6. Amortecedores de vibracións.	Automóviles homologados antes do 1 de xaneiro de 2016 e pezas de recambio para eses automóviles.	X
7.a) Axentes de vulcanización e estabilizadores para elastómeros en tubos de freo, tubos de combustible, tubos de ventilación, pezas de elastómero/metal para aplicacións de chasis, e bastidores de motor.	Pezas de recambio para automóviles que saísen ao mercado antes do 1 de xullo de 2005.	
7.b) Axentes de vulcanización e estabilizadores para elastómeros en tubos de freo, tubos de combustible, tubos de ventilación, pezas de elastómero/metal para aplicacións de chasis, e bastidores de motor que conteñan ata o 0,5 % do seu peso en chumbo.	Pezas de recambio para automóviles que saísen ao mercado antes do 1 de xullo de 2006.	

Materiais e compoñentes	Alcance e data de vencemento da exención	Etiquetaranse ou identificaranse de acordo co artigo 4.1.c)
7.c) Axentes reticulantes para elastómeros en aplicacións do sistema de propulsión que conteñan ata un 0,5 % do seu peso en chumbo.	Pezas de recambio para automóviles que saísen ao mercado antes do 1 de xullo de 2009.	
8.a) Chumbo en soldaduras para fixar compoñentes eléctricos e electrónicos a paneis de circuitos electrónicos e chumbo en acabamentos sobre terminacións de compoñentes distintos dos condensadores electrolíticos de aluminio, sobre caravillas de compoñentes e sobre paneis de circuitos electrónicos.	Automóviles homologados antes do 1 de xaneiro de 2016 e pezas de recambio para eses automóviles.	X(4)
8.b) Chumbo en soldaduras en aplicacións eléctricas, excepto sobre paneis de circuitos electrónicos ou sobre vidro.	Automóviles homologados antes do 1 de xaneiro de 2011 e pezas de recambio para eses automóviles.	X(4)
8.c) Chumbo en acabamentos sobre terminais de condensadores electrolíticos de aluminio.	Automóviles homologados antes do 1 de xaneiro de 2013 e pezas de recambio para eses automóviles.	X(4)
8.d) Chumbo utilizado en soldaduras sobre vidro en sensores de fluxo de masa de aire.	Automóviles homologados antes do 1 de xaneiro de 2015 e pezas de recambio deses automóviles.	X(4)
8.e) Chumbo en pastas de soldadura de alta temperatura de fusión (é dicir, aliaxes de chumbo que conteñan en peso un 85 % de chumbo ou máis).	(2)	X
8.f.a) Chumbo en sistemas de conectores de caravillas elásticas («compliant pin connector»).	Automóviles homologados antes do 1 de xaneiro de 2017 e pezas de recambio para eses automóviles.	X(4)
8.f.b) Chumbo en sistemas de conectores de caravillas elásticas («compliant pin connector»), con excepción da zona de unión dos conectores dos cables de automóviles	Automóviles homologados antes do 1 de xaneiro de 2024 e pezas de recambio para eses automóviles.	X
8.g.i) Chumbo en soldaduras deseñadas para crear unha conexión eléctrica viable entre o cubo de semiconductor e o portador en cápsulas de circuito integrado «flip-chip»	Automóviles homologados antes do 1 de outubro de 2022 e pezas de recambio para eses automóviles.	X
8.g.ii) Chumbo en soldaduras deseñadas para crear unha conexión eléctrica viable entre o cubo de semiconductor e o portador en cápsulas de circuito integrado «flip-chip», sempre que a conexión eléctrica consista nalgún dos elementos seguintes: i) un nodo tecnolóxico semiconductor de 90 nm ou máis; ii) un cubo único de 300 mm <sup>2</sup> ou maior en calquera nodo tecnolóxico semiconductor; iii) cápsulas de cubos amontoados con cubo de 300 mm <sup>2</sup> ou maior, ou interpoñedores de silicio de 300 mm <sup>2</sup> ou maiores	(2) Válido para os automóviles homologados a partir do 1 de outubro de 2022 e as pezas de recambio para eses automóviles	X
8.h) Chumbo en soldaduras para fixar placas difusoras ao dissipador de calor en ensamblaxes de semicondutores de potencia cun <i>chip</i> de 1 cm <sup>2</sup> de superficie de proxección mínima e cunha densidade de corrente nominal de, polo menos, 1 A/mm <sup>2</sup> de superficie do chip de silicio.	Automóviles homologados antes do 1 de xaneiro de 2016 e pezas de recambio para eses automóviles.	X(4)
8.i) Chumbo en soldaduras en aplicacións eléctricas sobre vidro, excepto no caso de soldaduras en cristais de vidro laminado.	Automóviles homologados antes do 1 de xaneiro de 2016 e pezas de recambio para eses automóviles.	X(4)
8.j) Chumbo en soldaduras de cristais de vidro laminado.	Automóviles homologados antes do 1 de xaneiro de 2020 e pezas de recambio para eses automóviles.	X(4)

Materiais e compoñentes	Alcance e data de vencemento da exención	Etiquetaranse ou identificaranse de acordo co artigo 4.1.c)
8.k) Soldaduras de aplicacións de calefacción cunha corrente de calefacción de 0,5 A ou máis por cada conexión soldada a un cristal de vidro laminado cun grosor de parede non superior a 2,1 mm. Esta exención non se aplica ás soldaduras en contactos inseridos no polímero intermedio	Automóviles homologados antes do 1 de xaneiro de 2024 e pezas de recambio para eses automóviles	X <sup>(4)</sup>
9. Asentos das válvulas.	Pezas de recambio para tipos de motor desenvolvidos antes do 1 de xullo de 2003.	
10.a) Compoñentes eléctricos e electrónicos que conteñan chumbo en vidro ou cerámica, en pezas matrizes de vidro ou cerámica, en materiais vitrocerámicos ou en pezas matrizes vitrocerámicas. Esta exención non se aplica ao uso de chumbo en: – vidro de lámpadas e buxías de acendido, – materiais cerámicos dieléctricos dos compoñentes indicados nos puntos 10.b), 10.c) e 10.d).		X <sup>(5)</sup> (compoñentes que non sexan os piezoeléctricos incluídos no motor)
10.b) Chumbo en materiais cerámicos dieléctricos a base de PZT de condensadores que forman parte de circuítos integrados ou semicondutores discretos.		
10.c) Chumbo en materiais cerámicos dieléctricos de condensadores cunha tensión nominal inferior a 125 V CA ou 250 V CC.	Automóviles homologados antes do 1 de xaneiro de 2016 e pezas de recambio para eses automóviles.	
10.d) Chumbo nos materiais cerámicos dieléctricos de condensadores que compensan as diferenzas relacionadas coa temperatura dos sensores de sistemas de sonar de ultrasóns.	Automóviles homologados antes do 1 de xaneiro de 2017 e pezas de recambio para eses automóviles.	
11. Iniciadores pirotécnicos.	Automóviles homologados antes do 1 de xullo de 2006 e pezas de recambio para eses automóviles.	
12. Materiais termoeléctricos que conteñen chumbo en aplicacións eléctricas para automóviles que permiten reducir as emisións de CO <sub>2</sub> por recuperación da calor do escape.	Automóviles homologados antes do 1 de xaneiro de 2019 e pezas de recambio para eses automóviles.	X
<i>Cromo hexavalente.</i>		
13.a) Revestimentos antioxidantes.	Pezas de recambio para automóviles que saísen ao mercado antes do 1 de xullo de 2007.	
13.b) Revestimentos antioxidantes para os pernos e porcas que se utilizan na ensamblaxe de chasis.	Pezas de recambio para automóviles que saísen ao mercado antes do 1 de xullo de 2008.	
14. Cromo hexavalente como protección anticorrosiva para os sistemas de refrixeración de aceiro ao carbono en refrixeradores de absorción, ata un máximo do 0,75 % en peso na solución refrixerante: i) deseñados para funcionar total ou parcialmente con quentadores eléctricos dunha potencia eléctrica media utilizada < 75 W en condicións de funcionamento constante; ii) deseñados para funcionar total ou parcialmente con quentadores eléctricos dunha potencia eléctrica media utilizada ≥ 75 W en condicións de funcionamento constante; iii) deseñados para funcionar totalmente con quentadores non eléctricos.	Automóviles homologados antes do 1 de xaneiro de 2020 e pezas de recambio para eses automóviles. Automóviles homologados antes do 1 de xaneiro de 2026 e pezas de recambio para eses automóviles.	X
<i>Mercurio</i>		
15.a) Lámpadas de descarga para faros.	Automóviles homologados antes do 1 de xullo de 2012 e pezas de recambio para eses automóviles.	X

Materiais e compoñentes	Alcance e data de vencemento da exención	Etiquetaranse ou identificaranse de acordo co artigo 4.1.c)
15.b) Tubos fluorescentes usados en indicadores do cadro de mandos.	Automóviles homologados antes do 1 de xullo de 2012 e pezas de recambio para eses automóviles.	X
<i>Cadmio.</i>		
16. Baterías para automóviles eléctricos.	Pezas de recambio para automóviles que saísen ao mercado antes do 31 de decembro de 2008.	

(<sup>1</sup>) Esta exención revisarase en 2021.

(<sup>1a</sup>) Aplícase ás aliaxes de aluminio en que o chumbo non se introduciu de forma deliberada, pero está presente porque se utilizou aluminio reciclado.

(<sup>2</sup>) Esta exención revisarase en 2024.

(<sup>2a</sup>) Sistemas cunha voltaxe de máis de 75V CC segundo a definición do Real decreto 187/2016, do 6 de maio, polo que se regulan as exixencias de seguridade do material eléctrico destinado a ser utilizado en determinados límites de tensión.

(<sup>4</sup>) Desmontaxe obrigatoria se, en correlación co punto 10.a), se supera un limiar medio de 60 gramos por automóbil. Para a aplicación desta cláusula non se terán en conta os dispositivos electrónicos non instalados polo fabricante na cadea de produción.

(<sup>5</sup>) Desmontaxe obrigatoria se, en correlación cos puntos 8.a) a 8.j), se supera un limiar medio de 60 gramos por automóbil. Para a aplicación desta cláusula non se terán en conta os dispositivos electrónicos non instalados polo fabricante na cadea de produción.

#### Notas:

Tolerarase un valor de concentración máximo de ata o 0,1 % en peso de chumbo, cromo hexavalente e mercurio en material homoxéneo, e de ata o 0,01 % en peso de cadmio en material homoxéneo.

Autorízanse sen limitación a reutilización e a preparación para a reutilización de pezas de automóviles xa comercializadas antes da data de vencemento dunha exención, debido a que neste caso non se aplica o artigo 4.1.a). As pezas de recambio comercializadas despois do 1 de xullo de 2003 e que se utilicen en automóviles que saísen ao mercado antes do 1 de xullo de 2003 quedan exentas do establecido no artigo 4.1.a)\*.

\* Esta cláusula non se aplicará aos contrapesos de equilibradura de rodas, ás vasoiriñas de carbón para motores eléctricos nin aos forros de freo.

## ANEXO II

### **Requisitos técnicos das instalacións de recepción de vehículos, dos depósitos das administracións públicas e das instalacións de tratamento de vehículos ao final da súa vida útil**

As instalacións de recepción de vehículos, os depósitos das administracións públicas e as de xestión dos vehículos ao final da súa vida útil teñen que cumprir os seguintes requisitos técnicos, sen prexuízo dos requisitos adicionais que poida impoñer a normativa autonómica:

1. Os lugares de recollida e almacenamento, mesmo temporal, previo á descontaminación dos vehículos ao final da súa vida útil, deberán dispoñer de:

a) Zonas adecuadas ao número de vehículos que vaian almacenar e dotadas de pavimento impermeable, con instalacións para a recollida de derramamentos, de decantación e separación de graxas.

b) Equipamentos para o tratamento de augas, incluídas as pluviais, que deben ser tratadas conforme a regulamentación sanitaria e ambiental antes de desfacerse delas.

2. As instalacións dos CAT dispoñerán de:

a) Zonas adecuadas ao número de vehículos que vaian almacenar antes da súa descontaminación, dotadas de pavimento impermeable e con instalacións de recollida de derramamentos, no caso de atopárense a cuberto, ou instalacións de recollida e tratamento de augas, incluído separador de hidrocarburos, antes da súa vertedura, no caso de zonas descubertas. Todos os sistemas serán conforme a normativa sanitaria e ambiental establecida polas distintas administracións públicas.»

b) Zonas cubertas para a descontaminación, con pavimento impermeable e con instalacións para a recollida de derramamentos, e con equipamentos e instalacións adecuados para a cantidade e tipoloxía dos vehículos que se vaian descontaminar (elevadores ou fosos, sistemas de aspiración/extracción de fluídos, etc).

c) Zonas cubertas e con pavimento impermeable para almacenar os compoñentes retirados do vehículo e que conteñan residuos perigosos, en especial para aqueles que conteñan aceite.

d) Contedores adecuados para almacenar as baterías (con posibilidade, en caso de accidente, de neutralización do electrólito alí mesmo ou en sitio próximo), filtros e condensadores de policlorobifenilos/ policloroterfenilos (PCB/PCT).

e) Depósitos adecuados para almacenar separadamente os fluídos dos vehículos ao final da súa vida útil, é dicir: combustible, aceites –de motor, de caixas de cambio, de transmisión e hidráulicos e líquido de freos–, líquidos de refrixeración, líquido anticongelante, fluídos do equipamento do aire acondicionado e calquera outro fluído retirado do vehículo.

f) Equipamentos de recolla e tratamento de augas, incluídas as de choiva nas zonas non cubertas, as cales deben ser tratadas previamente á súa vertedura, de conformidade coa normativa ambiental e sanitaria establecidas polas distintas administracións públicas.

g) Zonas apropiadas para almacenar pneumáticos usados, que inclúan medidas contra incendios e prevención de riscos derivados do almacenamento.

h) Zonas apropiadas para o almacenamento dos vehículos descontaminados, que estarán valadas ou pechadas en todo o seu perímetro; o solo da zona de almacenamento estará, polo menos, debidamente compactado e acondicionado para realizar a súa función específica nas debidas condicións de seguridade e dotado dun sistema de recollida de augas superficiais.

3. As instalacións de fragmentación, posfragmentación e reciclaxe posterior á descontaminación dos vehículos ao final da súa vida útil, en que se poida dar lugar a lixiviados de substancias perigosas por auga de choiva, terán, onde proceda, zonas cubertas e zonas dotadas de pavimento impermeable, así como equipamentos de recollida de augas sucias e pluviais, que serán tratadas de conformidade coa normativa ambiental e sanitaria.

### ANEXO III

#### **Tramitación electrónica da baixa definitiva do vehículo e emisión do certificado de destrución ou certificado de tratamento ambiental dun vehículo ao final da súa vida útil e do certificado de entrega de conformidade emitido pola instalación de recepción cando compete, expedidos en cumprimento do artigo 6.1**

##### *Entrega do vehículo*

Os vehículos que vaian ser refugados ao final da súa vida útil deberán ser entregados polos seus titulares a un CAT ou a unha instalación de recepción, acompañados da seguinte documentación:

a) Solicitude de baixa definitiva do vehículo en impreso modelo oficial cos datos e sinatura da persoa titular ou propietaria do vehículo. A solicitude incluírá unha declaración xurada que indique que o solicitante ten facultade de disposición sobre o vehículo, conforme o disposto no Código civil.

b) Documentos que sobre a identidade e representación se especifican na letra A), números 1.º e 3.º, do anexo XIII do Regulamento xeral de vehículos, aprobado polo Real decreto 2822/1998, do 23 de decembro, salvo que a comprobación dos datos de identidade se efectúe de acordo co disposto no Real decreto 522/2006, do 28 de abril, polo que se suprime a achega de fotocopias de documentos de identidade nos procedementos administrativos da Administración xeral do Estado e dos seus organismos públicos vinculados ou dependentes.

c) Permiso de circulación e tarxeta de inspección técnica do vehículo, ou declaración xurada de telos extraviado.

#### *Procedemento*

Realizada a entrega do vehículo e da documentación no CAT, a tramitación da baixa definitiva electrónica efectuarase de acordo co seguinte procedemento:

I. Cando se trate de automóviles, o CAT expedirá o certificado de destrución: para o resto de vehículos, o CAT expedirá o certificado de tratamento ambiental, que se axustará aos modelos e contidos establecidos no presente anexo, e quedará obrigado ao tratamento do vehículo de conformidade co presente real decreto e calquera outra normativa que lle sexa aplicable.

II. O CAT, que deberá ter autorización para acceder á aplicación de tramitación de Baixas telemáticas de vehículos (BTVE) e dispoñer dun certificado de identificación electrónica de acordo co que se indica no punto quinto, consultará telematicamente a situación administrativa do vehículo no Rexistro de Vehículos da Dirección Xeral de Tráfico, conforme as instrucións que esta dite.

III. No caso de que a situación sexa conforme, o CAT comunicará, por vía telemática, á Xefatura de Tráfico da provincia onde radique a solicitude de baixa definitiva do vehículo. A Xefatura de Tráfico anotará a baixa definitiva e emitirá un certificado acreditativo daquela, que remitirá telematicamente ao CAT para a súa entrega ao titular do vehículo.

A data de anotación da baixa definitiva coincidirá coa de expedición do certificado de destrución ou certificado de tratamento ambiental.

IV. Se existe algún impedimento para poder anotar a baixa definitiva, a Xefatura Provincial de Tráfico, de oficio, emitirá telematicamente un documento acreditativo do defecto que haxa que emendar, ao CAT, que este entregará no acto ao titular do vehículo, co obxecto de que proceda a emendalo ou, se é o caso, á instalación de recepción.

#### *Conservación da documentación*

Os CAT conservarán a solicitude de baixa definitiva e o resto da documentación indicada no punto primeiro deste anexo, así como o certificado de destrución ou certificado de tratamento ambiental de cada vehículo, polo período establecido na normativa arquivística correspondente ao Ministerio do Interior e de acordo co disposto na Lei orgánica 3/2018, do 5 de decembro, de protección de datos persoais e garantía de dereitos dixitais. Durante ese período, a Xefatura de Tráfico da provincia, así como a comunidade autónoma onde radique, poderá solicitar do CAT a documentación que acredite a comunicación efectuada, co obxecto de realizar as comprobacións oportunas.

Transcorrido o período sinalado, os CAT eliminarán da documentación conforme o establecido nas disposicións citadas no parágrafo anterior.

#### *Excepcións*

I. As baixas definitivas de vehículos por traslado a outro país presentaranse na Xefatura de Tráfico correspondente, de acordo co previsto no Regulamento xeral de vehículos, e deberanse xuntar coa documentación prevista no seu anexo XV.

II. As baixas definitivas de vehículos catalogados como históricos estarán exentas de seren tramitadas a través dos CAT e seguiranse solicitando nas xefaturas de Tráfico.



III. Naqueles casos en que exista a presunción de que o vehículo xa non existe ou deixou de circular definitivamente por non cumprirse as obrigacións en materia de inspección ITV obrigatoria e de seguro de responsabilidade civil de subscripción obrigatoria nos últimos dez anos, a solicitude de baixa definitiva deberase solicitar nas xefaturas de Tráfico.

*Proceso de autorización para acceder á aplicación de tramitación de baixas telemáticas de vehículos (BTVE)*

Os CAT solicitarán na Xefatura de Tráfico correspondente a alta nos sistemas informáticos da Dirección Xeral de Tráfico como centros autorizados de tratamento ambiental, e xuntarán os seguintes documentos:

- a) Fotocopia da autorización expedida pola comunidade autónoma en que estea instalado, cotexada polos rexistros dos órganos en que se presenta a solicitude.
- b) Escrito asinado polo representante legal do CAT, en que identifique a persoa responsable deste e que o represente para efectos de comunicación coa Dirección Xeral de Tráfico.

A Xefatura de Tráfico poderá suspender a autorización para acceder á aplicación BTVE en caso de que detecte irregularidades na comunicación ou documentación dos vehículos destruídos polo CAT.

*Instrucións de formalización*

Pódense dar dous casos:

A. Caso de entrega do vehículo polo seu titular nun CAT.

O CAT cubrirá o certificado de destrución ou certificado de tratamento ambiental do vehículo, coa seguinte información:

- Datos do vehículo que se vaia descontaminar.
  - i. Se se achegan o permiso de circulación e a ficha técnica, verificarase que corresponden ao vehículo depositado.
  - ii. Se non se presentan permiso de circulación e ficha técnica, cubriranse os datos que se poidan obter a partir do vehículo depositado.
    - Datos do titular do vehículo que se vaia descontaminar e, se é o caso, do representante deste que fai a entrega.
    - Datos da instalación de recepción. Déixanse en branco.
    - Datos do CAT de vehículos. Farase constar no recadro correspondente se se achegou o documento de matriculación ou a inexistencia deste.

B. Caso de entrega do vehículo polo seu titular nunha instalación de recepción.

A instalación de recepción cubrirá o certificado de entrega coa seguinte información:

- Datos do vehículo que se vai descontaminar.
- Datos do titular do vehículo que se van descontaminar e, se é o caso, do representante deste que fai a entrega.
- Datos da instalación de recepción.
- Datos do CAT que vai descontaminar e tratar o vehículo.

A instalación de recepción entregará copia ao titular do certificado de entrega no momento en que se faga o traspaso do vehículo e solicitará para iso a mesma documentación necesaria que se require no CAT para a súa aceptación, a cal entregará ao CAT cando se entregue o vehículo. Posteriormente, entregaralle ao titular do vehículo a baixa e o certificado de destrución ou certificado de tratamento ambiental obtido do CAT.

**MODELO DE CERTIFICADO DE DESTRUCCIÓN OU DE TRATAMENTO AMBIENTAL:  
COMUNIDADE AUTÓNOMA DE .....  
ORGANISMO COMPETENTE EN AMBIENTE DA COMUNIDADE AUTÓNOMA**

LOGOTIPO DA COMUNIDADE AUTÓNOMA

<b>Certificado de destrución/ de tratamento ambiental do vehículo ao final da súa vida útil</b> (Espazo para outras linguas oficiais, en diante, EOLO)	<b>0000</b>
---	-------------

<b>1. Datos do vehículo que se vai descontaminar (EOLO)</b>					
1.1 Marca (EOLO)		1.2 Modelo (EOLO)		1.3 Tipo (EOLO) <input type="checkbox"/>	
1.4. Matricula (EOLO)	1.5 Data de matriculación (EOLO)	1.6 País de matriculación (EOLO)	1.7 Combustible:		1.7.1 Gasolina (EOLO) (EOLO)
			1.7.2 Gasóleo (EOLO)		1.7.3 Outros (EOLO)
1.8 Número de identificación (bastidor) (EOLO)					
1.9 Estado (EOLO)		1.9.1 Enteiro (EOLO)		1.9.2 Parcialmente desmontado (EOLO)	
1.9.3 Sinistrado (EOLO)					
1.10 Outros datos de interese (EOLO)					
<b>2. Datos do titular do vehículo entregado (EOLO)</b>					
2.1 Nome e apelidos do titular ou denominación da razón social (EOLO)			que entregou o vehículo citado nesta instalación de recepción (EOLO)		
2.2 CIF / DNI / NIE / Outro (EOLO)		2.3. Nacionalidade (EOLO)		2.9 Nome e apelidos <sup>1</sup> (EOLO)	
2.4 Enderezo (EOLO)			2.10 CIF / DNI / NIE / Outro <sup>1</sup> (EOLO)		Sinatura do titular ou representante (EOLO) 2.12 Data (EOLO): ...../...../202..
2.5 Municipio (EOLO)		2.6. Código postal (EOLO)		2.11 Concepto de representación (EOLO)	
2.7. Provincia (EOLO)		2.8 País (EOLO)			
<b>3. Datos da instalación de recepción de vehículos (EOLO)</b>					
3.1 Nome ou razón social (EOLO)					
3.2 CIF (EOLO)		3.3 Enderezo (EOLO)			
3.4 Municipio (EOLO)		3.5 Código postal (EOLO)		Instalación de recepción (selo e sinatura) (EOLO) 3.8 Data (EOLO): ...../...../202..	
3.6 Provincia (EOLO)		3.7 País (EOLO)			
<b>4. Datos do centro autorizado de tratamento de vehículos (para cubrir polo propio centro (EOLO)</b>					
4.1 Nome ou razón social (EOLO)			4.2 CIF (EOLO)		
4.3. Número de inscrición no Rexistro de Produción e xestor de residuos como xestor de residuos perigosos: (EOLO)			4.4 N.I.R.I. (EOLO)		
4.5 Enderezo centro xestor (EOLO)			4.6 Municipio (EOLO)		
4.7 Código postal (EOLO)		4.8 Provincia (EOLO)		4.9 Teléfono (EOLO)	
4.11 Persoa responsable (EOLO)				4.10 Fax (EOLO)	
				4.12 Correo electrónico (EOLO)	
Número de identificación ambiental (NIMA) do centro (EOLO)					
CERTIFICO POLA PRESENTE: ter verificado sobre o mesmo vehículo que o seu número de serie, reproducido no chasis, así como na súa placa de matrícula, corresponden ao vehículo entregado. Cumpro o punto do artigo 7 do Real decreto 20/2017, realizando as operacións de descontaminación, e o establecido no anexo IV e de maneira que se favoreza a reutilización e a reciclaxe, por esta orde.			A persoa que asina faise responsable da aceptación do residuo descrito para o seu tratamento apropiado, de acordo co Real decreto 20/2017, do 20 de xaneiro, sobre os vehículos ao final da súa vida útil. (EOLO)		
DECLARO (EOLO)			5.3 Data (EOLO) Xestor (Selo e sinatura) (EOLO)		
Que se achega o correspondente documento de matriculación					
A inexistencia do documento de matriculación					

<sup>1</sup> Para cubrir só en caso de que o titular do vehículo non coincida coa persoa que realiza a entrega

## ANEXO IV

**Operacións de descontaminación do vehículo ao final da súa vida útil e outras operacións de tratamento**

1. Para a descontaminación dos vehículos ao final da súa vida útil, realizaranse todas e cada unha das operacións seguintes:

- a) Retirada de baterías<sup>(1)</sup>, depósitos de gas licuado.

---

<sup>(1)</sup> Para a adecuada manipulación dos vehículos eléctricos e híbridos e, en especial, para a extracción das baterías destes, os profesionais dos CAT que operan con estes residuos deberán dispoñer da cualificación necesaria.

b) Retirada ou neutralización de compoñentes potencialmente explosivos (por exemplo, *airbags*).

c) Retirada, así como recollida e almacenamento por separado, cando a súa mestura impida o seu tratamento conforme o artigo 18.2 da Lei 22/2011, do 28 de xullo, de: filtros de combustible, filtros de aceite, combustible, aceite –de motor, de transmisión, da caixa de cambios, hidráulico e líquido de freos–, líquido refrixerante<sup>(2)</sup>, anticongelante, fluído dos aparellos de aire acondicionado<sup>(2)</sup>, así como calquera outro fluído que conteñan os vehículos ao final da súa vida útil.

---

<sup>(2)</sup> Para a adecuada extracción dos fluídos do sistema de aire acondicionado, os profesionais do CAT que realicen as operacións de descontaminación descritas deben contar coa cualificación exixida de conformidade co Real decreto 115/2017, do 17 de febreiro, polo que se regula a comercialización e manipulación de gases fluorados e equipamentos baseados nestes, así como a certificación dos profesionais que os utilizan e polo que se establecen os requisitos técnicos para as instalacións que desenvolvan actividades que emitan gases fluorados.

Se os compoñentes, partes ou pezas retirados para a súa preparación para a reutilización se almacenan a cuberto, poderán incluír os líquidos necesarios para a súa reutilización con tapóns de contención que substitúan os filtros retirados. En calquera outro caso, tras substituír os filtros por tapóns para o efecto, poderán incluír líquidos, sempre que sexa necesario para a súa reutilización en cantidade que non molle a varíña de medición.

d) Retirada, sempre que sexa viable, de todos os compoñentes en que se determinou un contido en mercurio.

2. Para fomentar a preparación para a reutilización e a reciclaxe, realizaranse todas e cada unha das operacións de tratamento seguintes:

- a) Retirada de catalizadores,  
b) Retirada dos elementos metálicos que conteñan cobre, aluminio e magnesio, se estes metais non van ser retirados no proceso de fragmentación,  
c) Retirada de pneumáticos e compoñentes plásticos de gran tamaño (por exemplo, parachoques, cadros de mandos, depósitos de fluídos, etc.) se estes materiais non van ser retirados no proceso de fragmentación, de tal modo que se poidan reciclar efectivamente como materiais.  
d) Retirada de vidro.

3. As fraccións que non se puideron preparar para a reutilización ou reciclaxe destinaranse, con base no principio de xerarquía, á valorización enerxética.

## ANEXO V

## Preparación para a reutilización

A. *Requisitos dun centro ou instalación de preparación para a reutilización*

1. Unicamente se poderán preparar para a reutilización compoñentes, partes ou pezas que procedan de vehículos dados de baixa definitiva ante a Dirección Xeral de Tráfico, con certificado de destrución ou de tratamento ambiental validamente expedido por un CAT autorizado.

2. Só os CAT autorizados poderán realizar a preparación de compoñentes, partes, pezas ou fluídos para a reutilización, e serán os responsables de entregaren os certificados citados na letra C para os compoñentes, partes ou pezas recuperados.

3. Os combustibles só se poderán comercializar ou autoconsumir no propio CAT se cumpren os requisitos establecidos na súa normativa de aplicación. Cando un CAT realice operacións de preparación para a reutilización ou reciclaxe de gases de refrixeración e o devandito gas sexa utilizado en autoconsumo, comercializado ou utilizado en operacións de carga, recarga, reparación ou mantemento de vehículos, equipamentos ou aparellos dos seus clientes, deberase cumprir co establecido na normativa de aplicación respecto dos impostos sobre gases fluorados de efecto invernadoiro.

B. *Criterios para seleccionar as pezas, partes e compoñentes dos vehículos ao final da súa vida útil aptos para a preparación para a reutilización*

1. Serán susceptibles de preparación para a reutilización as pezas, partes e compoñentes que manteñan a funcionalidade e seguridade para o seu uso, de acordo coas normas que lles sexa de aplicación, así como aquelas que poidan ser reparadas. O resto deberán xestionarse como residuos.

2. Inspección visual: as pezas, partes e compoñentes dos vehículos ao final da súa vida útil que, tras unha inspección visual, se atopen nalgunha das situacións que se expoñen a continuación e que non poidan ser reparadas non serán susceptibles de preparación para a reutilización e deberán xestionarse como residuos:

- a) Ausencia de compoñentes esenciais.
- b) Pezas ou compoñentes en deficientes condicións xerais.
- c) Pezas ou compoñentes moi oxidados ou con numerosos danos superficiais (por exemplo, crocaduras, fendas, buracos, etc.) que non sexan reparables.

C. *Certificado que se deberá incluír xunto ás pezas, partes e componentes, tras a súa preparación para a reutilización*

1. Os compoñentes, partes ou pezas preparados para reutilización deberán ir acompañados do certificado do CAT que os preparou para a súa reutilización, que incluírá, como mínimo, a información do seguinte modelo:

<b>Compoñentes, partes ou pezas preparados para reutilización procedentes do vehículo ao final da súa vida útil</b>  (Espazo para outras linguas oficiais, en diante, EOLO)	<b>00</b>
---	-----------

<b>Compoñentes, partes ou pezas preparados para a reutilización (EOLO)</b>		
<b>1.1 Marca</b> (EOLO)	<b>1.2 Modelo</b> (EOLO)	<b>1.3 Pezas ou compoñentes</b> (EOLO)
<b>1.4 Outros datos de interese</b> (EOLO)		

<b>O centro autorizado de tratamento de vehículos ao final da súa vida útil que asina abaixo certifica que os compoñentes, partes ou pezas citados anteriormente corresponden a un vehículo dado de baixa definitiva ante a Dirección Xeral de Tráfico e que manteñen a funcionalidade e seguridade para o seu uso</b> (EOLO)			
<b>2.1. Nome ou razón social</b> (EOLO)		<b>2.2. CIF</b> (EOLO)	
<b>2.3. Número de inscrición no Rexistro de Produción e Xestor de Residuos como xestor de residuos perigosos</b> (EOLO)		<b>2.4. N.I.R.R.</b> (EOLO)	
<b>2.5 Enderezo centro xestor</b> (EOLO)		<b>2.6 Municipio</b> (EOLO)	
<b>2.7. Código postal</b> (EOLO)	<b>2.8. Provincia</b> (EOLO)	<b>2.9. Teléfono</b> (EOLO)	<b>2.10. Fax</b> (EOLO)
<b>2.11. Persoa responsable</b> (EOLO)		<b>2.12. Correo electrónico</b> (EOLO)	
<b>2.13. Número de identificación ambiental (NIMA)</b> (EOLO)			
<b>2.14. Data</b> (EOLO) .../.../202...		<b>2.15. Selo e sinatura</b> (EOLO)	

O contido do devandito certificado poderá ir incluído na factura correspondente.

2. No caso de que o certificado non dispoña da información antedita, que non sexa verificable, ou presente dúbidas ou incorreccións, os compoñentes, partes ou pezas serán considerados residuos e deberán xestionarse como tales.

3. No caso de preparación para a reutilización de pneumáticos, o CAT certificará que cumpren coas especificacións técnicas contidas na norma UNE 69051 – «Pneumáticos, lamias e válvulas. Ciclo de uso do pneumático. Pneumáticos de segunda man».

#### D. *Requisitos do traslado*

1. Os conxuntos de compoñentes, partes ou pezas preparados para reutilización que sexan obxecto dun traslado deberán ir acompañados durante o seu traslado do documento anterior, expedido polo CAT que os preparou para a súa reutilización, para acreditar que se trata de produtos e non de residuos. En caso de non xuntar o devandito certificado validamente emitido, serán considerados residuos.

2. Os conxuntos de compoñentes, partes ou pezas preparados para reutilización, que sexan obxecto dun traslado irán, segundo as súas características, adecuadamente separados, paletizados ou flexados para a súa correcta carga, descarga e traslado, e incluírán medios para evitar escapes, roturas ou fugas indesexadas.

#### E. *Requisitos da posventa en territorio nacional*

Os CAT proporcionarán aos consumidores de pezas e compoñentes preparados para a reutilización a garantía legalmente establecida segundo sexan particulares ou profesionais.

#### F. *Requisitos de información*

Os CAT, na súa memoria anual de xestión, proporcionarán información sobre as pezas preparadas para reutilización vendidas e as almacenadas durante o período correspondente á devandita memoria. Así mesmo, declararanse na memoria anual aquelas pezas que estaban xa contabilizadas como almacenadas en anos anteriores e que no devandito período se refugaron como residuos.

### ANEXO VI

#### **Cualificación necesaria para os profesionais dos CAT que se encarguen da manipulación dos vehículos eléctricos e híbridos**

O persoal que manipula nos centros autorizados de tratamento (CAT) vehículos eléctricos e/ou híbridos debe estar capacitado para manipular de forma segura os ditos vehículos e os seus compoñentes.

A dita persoa debe desenvolver a súa actividade no seo dun CAT e deberá cumprir e poder acreditar ante a Administración competente, cando esta así o requira no exercicio das súas facultades de inspección, comprobación e control, unha das seguintes situacións:

a) Dispoñer dun título de formación profesional que outorgue competencias en instalación, montaxe ou mantemento de instalacións, liñas eléctricas ou electricidade do vehículo ou titulación equivalente. Entenderase por titulación equivalente a recollida como tal na regulamentación que regula o título exixido. Igualmente, sempre que se recolla na dita regulamentación, poderán admitirse os certificados de profesionalidade recoñecidos como equivalentes a un título de formación profesional na regulación do devandito título, ou ben aqueles que cubran as unidades de competencia correspondentes a todos os módulos profesionais que forman as ensinanzas do título de formación profesional, de acordo co estipulado no Real decreto 1224/2009, do 17 de xullo, de recoñecemento das competencias profesionais adquiridas por experiencia laboral.

b) Posuír unha certificación outorgada por unha entidade acreditada para a certificación de persoas pola ENAC ou calquera outro organismo nacional de acreditación designado de acordo co establecido no Regulamento (CE) n.º 765/2008 de acordo coa norma UNE- EN ISO 17024. O esquema de certificación incluírá no seu alcance os

traballos relativos ao despezamento de vehículos híbridos e eléctricos e avaliará a competencia para o desempeño das seguintes tarefas:

1. Utilización dos equipamentos de protección individual necesarios para o manexo seguro dun vehículo eléctrico e/ou híbrido que traballa en alta tensión.
2. Manexo de aparellos de medida e ferramentas.
3. Posta en seguridade dun vehículo eléctrico e/ou híbrido que traballa en alta tensión.
4. Extracción segura da batería dun vehículo eléctrico e/ou híbrido que traballa en alta tensión, tras a súa posta en seguridade.
5. Almacenamento e embalaxe de baterías de vehículos eléctricos e/ou híbridos que traballan en alta tensión, tras a súa posta en seguridade e a súa extracción do vehículo.
6. Preparación para o transporte das baterías de vehículos eléctricos e/ou híbridos que traballan en alta tensión, tras a súa posta en seguridade e a súa extracción do vehículo.

Para iso, será necesario evidenciar a posesión dos seguintes coñecementos e destrezas e a súa aplicación na práctica:

- a. Interpretación de planos e esquemas.
- b. Seguridade para traballos en vehículos eléctricos e/ou híbridos que traballan en alta tensión.
- c. Distancias de illamento e corredores de seguridade.
- d. Relación de lexislación vixente (europea, estatal e autonómica) sobre este tipo de compoñentes.
- e. Exixencias para os equipamentos de protección e materiais utilizados no tratamento de vehículos eléctricos e/ou híbridos que traballan en alta tensión.
- f. Perigos na manipulación (incluído o transporte) de vehículos eléctricos e/ou híbridos que traballan en alta tensión.
- g. Principais compoñentes dun vehículo eléctrico e/ou híbrido que traballa en alta tensión.
- h. A posta en seguridade dun vehículo eléctrico e/ou híbrido que traballa en alta tensión,
- i. O Sistema de información internacional para o despezamento de vehículos (IDIS). Descarga dos documentos necesarios para a posta en seguridade e a extracción segura da batería dun vehículo eléctrico e/ou híbrido que traballa en alta tensión específico.
- j. Manexo, almacenamento e embalaxe de baterías de vehículos eléctricos e/ou híbridos que traballan en alta tensión, tras a súa posta en seguridade e a súa extracción do vehículo.
- k. Medidas que debe adoptar en relación coa prevención de riscos laborais para realizar os labores de forma segura tanto para a súa persoa como para o resto das persoas, bens e o ambiente.

## ANEXO VII

### Obxectivos de preparación para a reutilización, reciclaxe e valorización

1. Os axentes económicos cumprirán, no ámbito da súa actividade, os obxectivos de preparación para a reutilización, reciclaxe e valorización seguintes:
  - a) a porcentaxe total de preparación para a reutilización e valorización será, polo menos, do 95 por 100 do peso medio por automóbil e ano, e,
  - b) a porcentaxe total de preparación para a reutilización e reciclaxe será, polo menos, do 85 por 100 do peso medio por automóbil e ano.

2. Os CAT, ademais, cumprirán os seguintes obxectivos, sen prexuízo do cumprimento dos exixidos con anterioridade á entrada en vigor deste real decreto:

a) Recuperarán para a súa preparación para a reutilización e comercializarán compoñentes, partes ou pezas dos automóviles que supoñan, polo menos, un 10 % do peso total dos automóviles que traten anualmente.

b) A partir do 1 de xaneiro de 2026 recuperarán para a súa preparación para a reutilización e comercializarán compoñentes, partes ou pezas dos automóviles que supoñan, polo menos, un 15 % do peso total dos automóviles que traten anualmente.

## ANEXO VIII

### Codificación LER-VEH

Inclúense a continuación códigos LER-VEH desagregados para seren utilizados nunha futura normativa; son de aplicación no presente real decreto unicamente os dous primeiros.

- 16 01 04\* 10 Automóviles ao final da súa vida útil.
- 16 01 04\* 20 Vehículos ao final da súa vida útil non incluídos no LER 16 01 04\* 10.
- 16 01 04\* 30 Medio de transporte circula sobre raís ao final da súa vida útil.
- 16 01 04\* 40 Embarcacións ao final da súa vida útil.
- 16 01 04\* 50 Aeronaves ao final da súa vida útil.
- 16 01 04\* 90 Outros medios de transporte autopulsados (que se movan polos seus propios medios).