

Agricultura, Pesca e Alimentación, constituirase un órgano colexiado competente para a proposta e elaboración das denominacións comerciais de especies pesqueiras, no que poderán participa-las comunidades autónomas.

Disposición derradeira segunda. *Título competencial.*

Este real decreto dítase ó abeiro do establecido no artigo 149.1.13.^a da Constitución española, relativo ás bases e coordinación da planificación xeral da actividade económica.

Disposición derradeira terceira. *Entrada en vigor.*

Este real decreto entrará en vigor o día seguinte ó da súa publicación no «Boletín Oficial del Estado».

Dado en Madrid o 20 de decembro de 2002.

JUAN CARLOS R.

O vicepresidente primeiro do Goberno
e ministro da Presidencia,
MARIANO RAJOY BREY

ANEXO

Zonas de captura e de cría

Pesca extractiva

Zona de captura	Definición da zona
Atlántico Noroeste.	Zona FAO n.º 21.
Atlántico Nordés.	Zona FAO n.º 27.
Mar Báltico.	Zona FAO n.º 27, III d.
Atlántico Centro-Oeste.	Zona FAO n.º 31.
Atlántico Centro-Leste.	Zona FAO n.º 34.
Atlántico Sudoeste.	Zona FAO n.º 41.
Atlántico Sueste.	Zona FAO n.º 47.
Mar Mediterráneo.	Zona FAO n.º 37.1, 37.2 e 37.3.
Mar Negro.	Zona FAO n.º 37.4.
Océano Índico.	Zona FAO n.º 51 e 57.
Océano Pacífico.	Zona FAO n.º 61, 67, 71, 77, 81 e 87.
Antártico.	Zona FAO n.º 48, 58 e 88.

Pesca en augas doces e cultivo

Tanto para os produtos pescados en augas doces como para os produtos cultivados, indícase o estado membro ou país terceiro onde se pescase ou cultivase o produto na súa fase final de desenvolvemento.

A indicación das zonas de captura, pesca en augas doces ou de cría pode facerse máis precisa por parte de calquera operador interveniente no proceso de produción ou comercialización dun produto, mantendo, en todo caso, a zona xenérica.

92 REAL DECRETO 1383/2002, do 20 de decembro, sobre xestión de vehículos ó final da súa vida útil. («BOE» 3, do 3-1-2003.)

A Directiva 2000/53/CE do Parlamento Europeo e do Consello, do 18 de setembro de 2002, relativa ós vehículos ó final da súa vida útil, ten por finalidade redu-

ci-las repercusións dos vehículos sobre o medio, establecendo para iso non só normas para a súa correcta xestión ambiental ó final da súa vida útil, senón tamén medidas preventivas que deberán tomarse en consideración desde a fase do seu deseño e fabricación. Todas estas medidas deben aplicarse garantindo os principios de libre competencia.

Este real decreto, que incorpora ó dereito interno a citada directiva, dítase ó abeiro do establecido nos artigos 1 e 7 da Lei 10/1998, do 21 de abril, de residuos, que facultan o Goberno, respectivamente, para fixar disposicións particulares relativas á produción e xestión de determinados tipos de residuos, e para impor obrigas e limitacións ós responsables da posta no mercado de produtos que co seu uso se convertan en residuos, de maneira que se facilite a súa reutilización, reciclaxe e valorización.

A necesaria cobertura legal desta disposición atópase, así mesmo, no disposto no capítulo I do título III da Lei 21/1992, do 16 de xullo, de industria, que, en materia de seguridade industrial, permite establecer limitacións ás actividades e produtos industriais que poidan ocasionar danos ó medio.

De acordo co anterior, establécense neste real decreto medidas preventivas desde a fase de concepción do vehículo, tendentes a diminuír e limita-la utilización de substancias perigosas na súa fabricación, así como a facilita-la reutilización, a reciclaxe e a valorización dos seus distintos elementos, para reduci-la afección ambiental producida polos vehículos. Concretamente, a limitación de utilizar substancias perigosas será máis esixente a partir do 1 de xaneiro de 2003, de conformidade coa Decisión da Comisión do 27 de xuño de 2002, pola que se modifica o anexo II da Directiva 2000/53/CE.

Constitúen determinacións prioritarias deste real decreto garanti-la recollida dos vehículos para a súa descontaminación en centros de tratamento especificamente autorizados, a correcta xestión ambiental dos elementos e compoñentes extraídos do vehículo e o cumprimento dos obxectivos de reutilización, reciclaxe e valorización establecidos pola Directiva 2000/53/CE.

A figura central deste proceso de mellora ambiental é o usuario, ó que se lle impón a obriga de entrega-lo vehículo ó final da súa vida útil —ben directamente ou a través dunha instalación de recepción— a un centro autorizado de tratamento que realizará a súa descontaminación. Para lle facilitar ó usuario o cumprimento desta obriga, e en aplicación do principio de responsabilidade dos produtores, estes deberán facerse cargo dos vehículos que lles sexan entregados da marca que comercialicen ou comercializasen, garantindo a suficiencia das instalacións de recepción.

Particular relevancia adquire a acreditación da fin da vida útil do vehículo e, conseguintemente, a súa consideración como residuo, da que se deriva a obriga de aplicar á súa descontaminación o réxime normativo sobre residuos perigosos. Por iso, a entrega do vehículo no centro de tratamento que realiza a descontaminación quedará documentada mediante o certificado de destrución emitido polo devandito centro, os requisitos mínimos da cal veñen determinados pola Decisión 2002/151/CE da Comisión, do 19 de febreiro de 2002, que así mesmo se incorpora neste real decreto.

Para evita-la contaminación dos elementos que integran o medio, incluído o solo, regúlanse tamén as operacións de descontaminación e demais operacións de tratamento, fíxanse ademais as condicións de almacenamento e establécense os requisitos técnicos que deberán reuni-las instalacións de recollida, almacenamento e tratamento (incluída a descontaminación) dos vehículos e dos elementos que os compoñen.

Finalmente, a posibilidade que ofrece a directiva de dar cumprimento a determinadas obrigas mediante a subscripción de acordos voluntarios queda recollida igualmente neste real decreto vinculada á consecución dos obxectivos de reutilización, reciclaxe e valorización, de tal forma que, opcionalmente e coa autorización das comunidades autónomas, os axentes económicos poidan subscribi-los devanditos acordos e participar en sistemas integrados de xestión.

Na elaboración deste real decreto foron consultadas as comunidades autónomas e os sectores afectados.

Na súa virtude, por proposta dos ministros de Medio Ambiente, do Interior e de Ciencia e Tecnoloxía, de acordo co Consello de Estado e logo de deliberación do Consello de Ministros na súa reunión do día 20 de decembro de 2002,

DISPONGO:

Artigo 1. *Obxecto e ámbito de aplicación.*

1. É obxecto deste real decreto establecer medidas para previla xeración de residuos procedentes dos vehículos, regula-la súa recollida e descontaminación ó final da súa vida útil, así como as demais operacións de tratamento, coa finalidade de mellora-la eficacia da protección ambiental durante o ciclo de vida dos vehículos.

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

Artigo 2. *Definicións.*

Para os efectos deste real decreto enténdese por:

a) Vehículos: os vehículos de motor con polo menos catro rodas, destinados ó transporte de persoas e que teñan, ademais do asento do conductor, oito prazas sentadas como máximo; os vehículos de motor con polo menos catro rodas, destinados ó transporte de mercadorías e que teñan unha masa máxima non superior a 3,5 toneladas, e os vehículos de tres rodas simétricas provistos dun motor de cilindrada superior a 50 centímetros cúbicos, se é de combustión interna, ou deseñados e fabricados para non superar unha velocidade de 45 km/h, con exclusión dos ciclomotores.

b) Vehículos ó final da súa vida útil: aqueles ós que lles é de aplicación a Lei 10/1998, do 21 de abril, de residuos, así como os vehículos abandonados nos termos previstos no artigo 71.1 do texto articulado da Lei sobre tráfico, circulación de vehículos a motor e seguridade vial, aprobado polo Real decreto lexislativo 339/1990, modificado pola Lei 11/1999, do 21 de abril, pola que se modifica a Lei 7/1985, do 2 de abril, reguladora das bases do réxime local e outras medidas para o desenvolvemento do goberno local, en materia de tráfico, circulación de vehículos a motor e seguridade vial e en materia de augas.

En todo caso, os vehículos só terán a consideración de residuos a partir do momento en que sexan entregados nun centro autorizado de tratamento que proceda á súa descontaminación e expida o certificado de destrución.

c) Axentes económicos: os produtores, concesionarios ou distribuidores, compañías de seguros de vehículos, instalacións de recepción, talleres de reparación, centros autorizados para realiza-la descontaminación ou outras operacións de tratamento, así como empresas

que realicen operacións de valorización ou eliminación de vehículos ou dos seus compoñentes e materiais.

d) Productores: os fabricantes nacionais, importadores ou adquirentes profesionais noutros estados membros da Unión Europea de vehículos ou dos seus compoñentes.

e) Xestores de vehículos ó final da súa vida útil: persoas, físicas ou xurídicas, titulares de centros autorizados de tratamento para realizar operacións de descontaminación ou outras operacións de tratamento de vehículos ó final da súa vida útil ou dos seus compoñentes ou materiais, así como calquera outra que realice operacións de xestión dos residuos extraídos dos vehículos ó final da súa vida útil.

Non terán a condición de xestores de vehículos ó final da súa vida útil os titulares de instalacións de recepción ou depósitos municipais, onde se realicen operacións de agrupamento temporal dos vehículos para o seu traslado ós centros autorizados de tratamento para a súa descontaminación.

f) Tratamento: toda actividade, posterior á entrega do vehículo ó final da súa vida útil, consistente en operacións de descontaminación, desmontaxe, fragmentación, así como calquera outra operación efectuada para posibilita-la reutilización, a reciclaxe, a valorización ou a eliminación de vehículos ó final da súa vida útil, as súas pezas e residuos.

g) Centros autorizados de tratamento: instalacións, públicas ou privadas, autorizadas para realizar calquera das operacións de tratamento dos vehículos ó final da súa vida útil. Os devanditos centros garantirán a reutilización, reciclaxe e valorización do vehículo, ben por si mesmos ou a través doutros centros de tratamento.

h) Instalacións de recepción de vehículos: instalacións de titularidade privada, tales como as dos produtores, concesionarios, compañías de seguros, desmanteladores, fragmentadores, entre outros, que, por razón da súa actividade económica, se fan cargo temporalmente do vehículo ó final da súa vida útil para o seu traslado ós centros de tratamento que realizan a descontaminación. As instalacións de recepción cumprirán os requisitos técnicos esixidos no parágrafo a) do anexo I.

k) Depósitos municipais: instalacións de titularidade pública nas que se realiza o servizo público de recollida e almacenamento temporal dos vehículos abandonados nos correspondentes termos municipais. Os depósitos municipais axustarán as súas instalacións ós requisitos técnicos establecidos na alínea a) do anexo I.

l) Sistemas integrados de xestión: entidades creadas mediante acordos voluntarios adoptados entre os produtores e outros axentes económicos do sector para asegurar e financia-la correcta xestión ambiental dos vehículos ó final da súa vida útil e garanti-lo logro dos obxectivos considerados no artigo 9.

Artigo 3. *Medidas de prevención.*

Os fabricantes de vehículos e, se é o caso, os fabricantes de materiais e equipamentos están obrigados a:

a) Deseña-los distintos elementos dos vehículos de forma que na súa fabricación se limite o uso de substancias perigosas. Para tal efecto, queda prohibida a utilización de chumbo, mercurio, cadmio e cromo hexavalente nos materiais e compoñentes dos vehículos, coas excepcións, condicións e datas que figuran no anexo II.

b) Deseñar e fabrica-los vehículos e os elementos que os integran de forma que se facilite a desmontaxe, a descontaminación, a reutilización e a valorización dos

vehículos ó final da súa vida útil, e se favoreza a integración nos novos modelos de materiais e compoñentes reciclados.

c) Utilizar normas de codificación que permitan a axeitada identificación dos compoñentes que sexan susceptibles de reutilización ou valorización.

d) Proporcionarlles ós xestores de vehículos ó final da súa vida útil a oportuna información para a desmontaxe que permita a identificación dos distintos compoñentes e a localización de substancias perigosas. A devandita información facilitarase, no soporte que en cada caso se estime conveniente, no prazo máximo de seis meses a partir da posta no mercado de cada novo tipo de vehículo.

e) Informa-los consumidores sobre os criterios de protección do medio tomados en consideración tanto nas fases de deseño e fabricación do vehículo como os adoptados para garantir un correcto tratamento ambiental ó final da súa vida útil. A devandita información recollerase no material publicitario que se utilice na comercialización dos vehículos.

Artigo 4. *Entrega dos vehículos para o seu tratamento.*

1. Tódolos vehículos deberán descontaminarse ó final da súa vida útil, antes de ser sometidos a calquera outro tratamento. Para tal efecto, o titular dun vehículo que se vaia desprender deste queda obrigado a entregalo a un centro autorizado de tratamento.

2. A entrega do vehículo poderá realizarse directamente no centro a que se refire o punto anterior ou a través dunha instalación de recepción. En calquera caso, a entrega non suporá custo ningún para o seu titular cando o vehículo careza de valor de mercado ou este sexa negativo, sempre que conteña polo menos a carrocería e o grupo motopropulsor, e non inclúa outros elementos non pertencentes a este nin se lle realizara ningún tipo de operación previa de desmontaxe de pezas ou compoñentes.

3. Os concellos entregarán os vehículos abandonados a un centro de tratamento para a súa descontaminación, sen prexuízo do cumprimento da normativa sobre tráfico, circulación de vehículos de motor e seguridade vial.

Artigo 5. *Documentación da entrega.*

1. A entrega do vehículo nunha instalación de recepción deberá ser acreditada gratuitamente pola devandita instalación mediante un certificado de entrega, demostrativo da posta á disposición do vehículo para a súa descontaminación. O prazo, que se computará a partir do día da entrega e que finalizará ó ingresar-lo vehículo nun centro autorizado de tratamento que proceda á súa descontaminación, en ningún caso será superior a trinta días.

2. A entrega do vehículo nun centro autorizado de tratamento que proceda á súa descontaminación, tanto se a realiza directamente o seu titular coma se procede dunha instalación de recepción, será documentada mediante o correspondente certificado de destrución, que deberá cumprilos requisitos mínimos establecidos no anexo IV, e que será emitido gratuitamente polo devandito centro.

3. O certificado de destrución acredita a fin da vida útil do vehículo, dando lugar á súa inmediata descontaminación como residuo perigoso, e xustificará a baixa definitiva en circulación do vehículo no Rexistro de Vehículos da Dirección Xeral de Tráfico, e para tal efecto

o centro de tratamento emisor remitirá á referida dirección xeral unha relación identificativa dos vehículos descontaminados, coa acreditación do 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. Os certificados de destrución validamente emitidos noutros estados membros da Unión Europea producirán os efectos previstos no punto anterior respecto á baixa definitiva dos vehículos a que se refiran, aínda que nestes casos deberán os seus titulares formalizala ante as xefaturas de Tráfico correspondentes mediante o cumprimento dos requisitos a que se refire o anexo XV do Regulamento xeral de vehículos.

5. Do certificado de destrución proporcionado ó titular do vehículo o centro emisor conservará copia, e enviará así mesmo outra copia á respectiva comunidade autónoma no prazo de quince días.

Artigo 6. *Obrigas e actuacións dos axentes económicos.*

1. Os axentes económicos poderán establecer sistemas de recollida de vehículos ou dos seus compoñentes para a súa posterior descontaminación e correcta xestión ambiental.

2. Non obstante o disposto no punto anterior, os produtores de vehículos faranse cargo dos da marca que comercialicen ou comercializasen que lles sexan entregados, para os efectos do seu traslado a un centro autorizado de tratamento para que proceda á súa descontaminación, garantindo a dispoñibilidade de instalacións de recepción en todo o territorio nacional.

Así mesmo, os produtores de compoñentes dos vehículos establecerán sistemas de recollida daqueles, cando por avaría, razóns de seguridade ou obsolescencia se deban substituír, para que sexan entregados a xestores autorizados que os traten e valoricen.

3. Cando o vehículo teña un valor negativo de mercado, o produtor sufragará o devandito custo ou farase cargo directamente da xestión do vehículo. Entenderase que existe un valor negativo de mercado cando os custos de descontaminación, reutilización, fragmentación e valorización dos materiais resultantes superen os ingresos polos elementos reutilizados e os materiais recuperados na fragmentación.

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

4. Os produtores poderán cumprilas obrigas establecidas nos puntos anteriores ben directamente ou mediante sistemas integrados de xestión, creados a partir de acordos voluntarios, e nos que poidan participar outros axentes económicos.

5. Para garanti-lo cumprimento dos obxectivos previstos no artigo 9, os diferentes axentes económicos poderán, igualmente, subscribir acordos voluntarios que cumpran os requisitos establecidos no artigo 7 para os sistemas integrados de xestión.

Artigo 7. *Sistemas integrados de xestión.*

1. Os sistemas integrados de xestión deberán ser autorizados polas comunidades autónomas nas que se implanten territorialmente e daráselle publicidade á súa autorización no correspondente diario oficial.

2. As solicitudes de autorización dos sistemas integrados de xestión conterán, polo menos, as seguintes determinacións:

a) Obxectivos de reutilización, reciclaxe e valorización cos seus correspondentes prazos, indicando ademais outras metas ambientais que pretendan alcanzarse. Estes obxectivos non serán en ningún caso inferiores ós establecidos no artigo 9.

b) Mecanismos de financiamento.

c) Mecanismos de seguimento, control de funcionamento e verificación do grao de cumprimento dos obxectivos ecolóxicos previstos.

d) Identificación das entidades ás que se atribúe a xestión dos vehículos ó final da súa vida útil e o auto-financiamento do propio sistema.

e) Sistema de recollida de datos e subministración de información ás administracións públicas. Información sobre as instalacións de recepción dispoñibles no territorio en que se pretende actuar.

3. As comunidades autónomas só concederán a autorización cando da documentación achegada polo solicitante se deduza a adecuación do correspondente sistema integrado de xestión ó establecido neste real decreto, e a súa suficiencia para cumprir as obrigas establecidas nel.

Artigo 8. *Operacións de tratamento.*

1. As operacións de descontaminación dos vehículos ó final da súa vida útil cumprirán o establecido no anexo III, de maneira que se favoreza a reutilización e a reciclaxe, por esta orde. O prazo de realización das devanditas operacións, contado a partir da recepción do vehículo no centro autorizado de tratamento que realiza a descontaminación, non será superior a trinta días.

2. O almacenamento dos compoñentes extraídos do vehículo realizarase de forma diferenciada, evitando danar aqueles que conteñan fluídos ou sexan reutilizables. En todo caso, o almacenamento realizarase en instalacións que cumpran os requisitos técnicos establecidos no anexo I.

3. Nas operacións posteriores á descontaminación, realizadas ou non no mesmo centro de tratamento, deberá procederse separando as pezas e compoñentes que poidan ser reutilizados dos que deban reciclarse, comercializándose as primeiras de acordo coa normativa sobre seguridade industrial. As instalacións cumprirán os requisitos técnicos establecidos no anexo I.

4. As administracións públicas promoverán a adopción de sistemas de verificación e certificación das actividades de xestión ambiental dos vehículos ó final da súa vida útil.

5. Ás actividades de valorización posteriores á descontaminación dos vehículos ó final da súa vida útil seralles de aplicación o correspondente réxime xurídico establecido na Lei de residuos, atendendo ás características das operacións e á perigosidade dos compoñentes que constitúan o obxecto da xestión.

Artigo 9. *Obxectivos de reutilización, reciclaxe e valorización.*

1. Os axentes económicos cumprirán, no ámbito da súa actividade, os obxectivos de reutilización, reciclaxe e valorización seguintes:

a) Como máis tarde o 1 de xaneiro do ano 2006 reutilizarase ou valorizarase, como mínimo, o 85 por 100 do peso medio por vehículo e ano da totalidade dos

vehículos ó final da súa vida útil que se xeren, e reutilizarase e reciclarse o 80 por 100 ou máis, do peso medio por vehículo e ano da totalidade dos vehículos ó final da súa vida útil xerados.

Para os vehículos fabricados antes do 1 de xaneiro de 1980 estas porcentaxes serán superiores ó 70 por cento do peso medio por vehículo e ano para reutilización e reciclaxe, e ó 75 por 100 tamén do peso medio, para reutilización e valorización.

b) Como máis tarde o 1 de xaneiro do ano 2015, reutilizarase e valorizarase polo menos o 95 por 100 do peso medio por vehículo e ano. Antes desa mesma data deberase reutilizar e reciclar como mínimo o 85 por 100 do peso medio por vehículo e ano.

2. Nas autorizacións que se outorguen para o exercicio das operacións referidas neste real decreto, sexan ou non de xestión de residuos perigosos, incluíranse os obxectivos anteriormente establecidos adaptados ó ámbito de cada actividade.

Artigo 10. *Información á Administración.*

1. Os xestores que realicen operacións de tratamento de vehículos ó final da súa vida útil levarán un rexistro estatístico dos residuos xestionados. No primeiro trimestre de cada ano remitiranlles ás comunidades autónomas un informe resumo no que figure polo menos o número e tipos de vehículos tratados, o seu peso e as porcentaxes reutilizadas, recicladas e valorizadas.

Tal información poderá proporcionarse directamente ou a través das entidades xestoras, cando se trate de acordos voluntarios e sistemas integrados de xestión.

2. Para dar cumprimento ás obrigas de subministrar información á Comisión Europea, as comunidades autónomas remitirán ó Ministerio de Medio Ambiente copia dos informes a que se refire o punto anterior.

Artigo 11. *Réxime sancionador.*

O incumprimento das obrigas establecidas neste real decreto será sancionado conforme o disposto nos capítulos II e III do título VI da Lei 10/1998, do 21 de abril, de residuos, así como no título V da Lei 21/1992, do 16 de xullo, de industria.

Disposición transitoria primeira. *Utilización de substancias perigosas.*

A prohibición de utilizar determinadas substancias perigosas nos materiais e compoñentes dos vehículos, recollida na alínea a) do artigo 3, só será esixible ós vehículos que saian ó mercado español despois do 1 de xullo de 2003.

Disposición transitoria segunda. *Vehículos que carezan de valor de mercado.*

A entrega sen custo para o seu titular cando o vehículo careza de valor de mercado ou este sexa negativo, disposta no punto 2 do artigo 4, non será de aplicación ata o día 1 de xaneiro de 2007 para aqueles vehículos postos no mercado con anterioridade á entrada en vigor deste real decreto.

Disposición derradeira primeira. *Fundamento constitucional.*

Este real decreto ten a consideración de lexislación básica sobre planificación xeral da actividade económica

e sobre protección do medio, conforme o disposto no artigo 149, 1.13.^a e 23.^a da Constitución.

Disposición derradeira segunda. *Habilitación de desenvolvemento.*

Facúltanse os ministros de Medio Ambiente, do Interior e de Ciencia e Tecnoloxía para dictar, no ámbito das súas respectivas competencias, as disposicións necesarias para a aplicación e desenvolvemento do establecido neste real decreto e, en particular, para adaptalo ás disposicións e modificacións que estableza a normativa comunitaria.

Dado en Madrid o 20 de decembro de 2002.

JUAN CARLOS R.

O vicepresidente primeiro do Goberno
e ministro da Presidencia,
MARIANO RAJOY BREY

ANEXO I

Requisitos técnicos das instalacións de recepción de vehículos e de tratamento de vehículos ó final da súa vida útil

As instalacións de recepción de vehículos e as de xestión dos vehículos ó final da súa vida útil teñen que cumprir os seguintes requisitos técnicos:

A) Os lugares de recepción e almacenamento, mesmo temporal, previo á descontaminación dos vehículos ó final da súa vida útil, deberán dispoñer de:

1. Zonas axeitadas ó número de vehículos que se van almacenar e dotadas de pavimento impermeable, con instalacións para a recollida de verteduras, de decantación e separación de graxas.

2. Equipos para o tratamento de augas, incluídas as pluviais, que deberán ser tratadas conforme a regu-

lamentación sanitaria e ambiental antes de desfacerse delas.

B) As instalacións dos centros autorizados de tratamento que procedan á descontaminación disporán de:

1. Zonas cubertas axeitadas ó número de vehículos que se van descontaminar con pavimento impermeable e con instalacións para a recollida de verteduras, de decantación e de separación de graxas.

2. Zonas cubertas e con pavimento impermeable para almacenar os compoñentes retirados do vehículo e que estean contaminados, en especial para aqueles que estean impregnados de aceite.

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

4. Depósitos adecuados para almacenar separadamente os fluídos dos vehículos ó final da súa vida útil, é dicir: combustible, aceite de motor, aceite de caixas de cambio, aceite de transmisión, aceite hidráulico, líquidos de refrixeración, líquido anticongelante, líquido de freos, ácido de baterías, fluídos do equipo do aire acondicionado e calquera outro fluído contido no vehículo.

5. Equipos de recollida e tratamento de augas, incluídas as de chuvia nas zonas non cubertas, as cales terán que ser tratadas previamente á súa vertedura, de conformidade coa normativa ambiental e sanitaria establecida polas distintas administracións públicas.

6. Zonas apropiadas para almacenar pneumáticos usados, que inclúan medidas contra incendios e prevención de riscos derivados de almacenamentos excesivos.

C) As instalacións de reciclaxe e fragmentación posterior á descontaminación dos vehículos ó final da súa vida útil, nas que se poida dar lugar a lixiviados de substancias perigosas por auga de chuvia, terán zonas cubertas e dotadas de pavimento impermeable, así como equipos de recollida de augas sucias e pluviais, que serán tratadas de conformidade coa normativa ambiental e sanitaria.

ANEXO II

Excepcións á prohibición de utilizar chumbo, mercurio, cadmio e cromo hexavalente nos materiais e compoñentes dos vehículos, segundo o punto a) do artigo 3. Obriga de marcado

Materiais e compoñentes	Alcance e data de vencemento da excepción
<p>a) Chumbo como elemento de aliaxe:</p> <p>Aceiro para fins de mecanizado e aceiro galvanizado que conteñan ata un 0'35 por 100 do seu peso en chumbo.</p> <p>Aluminio para fins de mecanizado cun contido en chumbo de ata o 2 por 100 en peso</p> <p>Aluminio para fins de mecanizado cun contido en chumbo de ata o 1 por 100 en peso</p> <p>Aliaxe de cobre que conteña ata un 4 por 100 do seu peso en chumbo.</p> <p>Chumaceiras e pistóns que conteñan chumbo-bronce.</p> <p>b) Chumbo e compostos de chumbo como metal dos compoñentes:</p> <p>Baterías (*).</p> <p>Amortecedores de vibracións (*).</p> <p>Contrapesos de equilibrado de rodas (*)</p>	<p>1 de xullo de 2005.</p> <p>1 de xullo de 2008.</p> <p>Vehículos homologados antes do 1 de xullo de 2003 e contrapesos de equilibrado de rodas destinados ó mantemento deses vehículos: 1 de xullo de 2005.</p>

Materiais e compoñentes	Alcance e data de vencemento da excepción
Axentes de vulcanización e estabilizadores para elastómeros na manipulación de fluídos e aplicacións do sistema de propulsión Estabilizadores de pinturas de protección Vasoiras de carbón para motores eléctricos	1 de xullo de 2005. 1 de xullo de 2005. Vehículos homologados antes do 1 de xullo de 2003 e vasoiras de carbón para motores eléctricos destinadas ó mantemento deses vehículos: 1 de xaneiro de 2005.
Soldaduras de paneis de circuítos electrónicos e outras aplicacións eléctricas (*) Cobre en forros de freos que conteña máis dun 0,5 por 100 do seu peso en chumbo (*)	(1). Vehículos homologados antes do 1 de xullo de 2003 e mantemento deses vehículos: 1 de xullo de 2004.
Asentos das válvulas Compoñentes eléctricos que conteñan chumbo en pezas matrices de vidro ou cerámica, agás o vidro de faros e buxías de arranque (*)	Tipos de motores desenvolvidos antes do 1 de xullo de 2003: 1 de xullo de 2006. (2) Compoñentes que non sexan os piezoeléctricos contidos no motor.
Vidro de faros e buxías de arranque Iniciadores pirotécnicos c) Cromo hexavalente: Revestimentos antioxidantes Refrixeradores de absorción en caravanas (*).	1 de xaneiro de 2005. 1 de xullo de 2007. 1 de xullo de 2007.
d) Mercurio: Lámpadas de descarga e indicadores do cadro de instrumentos (*). e) Cadmio: Pastas de película grossa Baterías para vehículos eléctricos (*)	1 de xullo de 2006. 31 de decembro de 2005. Despois desta data, a comercialización de baterías de NiCd só se autorizará en forma de pezas de recambio para vehículos comercializados antes desa data.

(1) Desmontaxe obrigatoria se, en correlación cos compoñentes eléctricos que conteñan chumbo en pezas matrices de vidro ou cerámica, agás o vidro de faros e buxías de arranque, se supera un limiar medio de 60 gramos por vehículo. Para a aplicación desta cláusula non se terán en conta os dispositivos electrónicos non instalados polo fabricante na cadea de produción.

(2) Desmontaxe obrigatoria se, en correlación coas soldaduras de paneis de circuítos electrónicos e outras aplicacións eléctricas, se supera un limiar medio de 60 gramos por vehículo. Para a aplicación desta cláusula non se terán en conta os dispositivos electrónicos non instalados polo fabricante na cadea de produción.

Nota:

a) Tolerarase un valor de concentración máximo de ata o 0,1 por 100 en peso e por material homoxéneo de chumbo, cromo hexavalente e mercurio, e de ata un 0,01 por 100 en peso por material homoxéneo con respecto ó cadmio, sempre que esas substancias non fosen introducidas de forma intencionada. Entenderase por "introducción intencionada" a utilización deliberada dunha substancia na formulación dun material ou compoñente cando se desexa a súa presenza constante no produto final para conferirle unha característica, aparencia ou calidade determinada. A utilización de materiais reciclados para a fabricación de novos produtos non se considerará introducción intencionada, aínda cando unha parte dos materiais reciclados poida conter metais regulados.

b) Tolerarase así mesmo un valor de concentración máximo de ata 0,4 por 100 en peso de chumbo contido no aluminio, sempre que non fose introducido de forma intencionada.

c) Tolerarase ata o 1 de xullo de 2007 un valor de concentración máximo de ata o 0,4 por 100 en peso de chumbo contido no cobre destinado a produtos de fricción para forros de freos, sempre que non se introducise de forma intencionada.

d) Autorízase sen limitación a reutilización de partes de vehículos que xa se comercializaban antes da data de vencemento consignada para cada excepción.

e) Ata o 1 de xullo de 2007, as pezas de recambio novas destinadas a reparar partes de vehículos exentas do disposto no artigo 3.a) gozarán tamén das mesmas excepcións. Esta cláusula aplícase ás pezas de recambio e non ós compoñentes destinados ó mantemento normal de vehículos. Non se aplica ós contrapesos de equilibrado de rodas, ás vasoiras de carbón para motores eléctricos nin ós forros de freos posto que eses compoñentes son obxecto de anotacións específicas.

Os materiais sinalados cun asterisco na alínea anterior marcaranse ou identificaranse, para que poidan ser retirados antes de somete-lo vehículo a outro tratamento.

ANEXO III

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

1. Operacións de descontaminación:

a) Extraer e retirar de forma controlada os seguintes residuos perigosos: combustible, líquido de transmisión e outros aceites hidráulicos; aceites do motor, do diferencial e da caixa de cambios (salvo que se reutilice o bloque completo; neste caso pódese manter lubricado), líquidos de refrixeración, de freos e anti-conxelante; baterías de arranque; filtros de aceite e combustible; zapatas de freo con amianto e compoñentes con mercurio; fluídos do sistema do aire acondicionado, depósito de gas licuado e calquera outro fluído perigoso non necesario para a reutilización do elemento de que forme parte.

b) Retirada dos compoñentes e materiais que segundo o sinalado no anexo II (*) deben ir marcados ou identificados.

2. Operacións de tratamento para fomenta-la reutilización e a reciclaxe:

Co obxecto de facilita-la reciclaxe retiraranse os seguintes residuos especiais: compoñentes metálicos que conteñan cobre, aluminio e magnesio (sempre que estes metais non se separen nos procesos de trituración); catalizadores, pneumáticos e compoñentes plásticos de gran tamaño (por exemplo parachoques, cadros de instrumentos, depósitos de fluído), se estes materiais non son retirados no proceso de fragmentación para ser reciclados como tales materiais; vidros, catalizador e sistemas de «air-bag» (retirada ou neutralización).

ANEXO IV

Requisitos mínimos do certificado de destrución dun vehículo ó final da súa vida útil, expedido en cumprimento do punto 2 do artigo 5 deste Real decreto

Os requisitos mínimos que debe cumpri-lo certificado de destrución dun vehículo ó final da súa vida útil son os seguintes:

1. Establecemento ou empresa que expide o certificado: nome, enderezo, código da autorización como xestor de residuos perigosos no rexistro de xestores de residuos correspondente, número de inscrición no rexistro industrial e sinatura do responsable do devandito establecemento ou empresa.

2. Órgano ou organismo administrativo outorgante da autorización do xestor de residuos perigosos (titular e enderezo)

3. Data de expedición do certificado de destrución.

4. Número de matrícula e distintivo de nacionalidade do vehículo (achegarase o documento de matriculación ou unha declaración do establecemento ou empresa que expida o certificado facendo constar a inexistencia deste documento).

5. Tipo de vehículo, marca e modelo.

6. Número de identificación do vehículo (bastidor).

7. Nome, enderezo, nacionalidade e sinatura do titular do vehículo entregado.

MINISTERIO DE FACENDA

701

REAL DECRETO 27/2003, do 10 de xaneiro, polo que se modifica o Regulamento do imposto sobre a renda das persoas físicas, aprobado polo Real decreto 214/1999, do 5 de febreiro. («BOE» 10, do 11-1-2003.)

A Lei 46/2002, do 18 de decembro, de reforma parcial do imposto sobre a renda das persoas físicas e pola que se modifican as leis dos impostos sobre sociedades e sobre a renda de non residentes, acometeu —en palabras da súa exposición de motivos— un novo proceso de reforma do imposto sobre a renda das persoas físicas para adaptalo á cambiante realidade da sociedade española e así fomenta-lo aforro, o investimento e o emprego, atender en maior medida as necesidades das familias e dos discapacitados e facer fronte ós novos retos que suscitan o envellecemento da poboación e a baixa natalidade.

O desenvolvemento regulamentario dos novos preceptos que a Lei de reforma parcial introduce na Lei 40/1998, do 9 de decembro, do imposto sobre a renda das persoas físicas e outras normas tributarias, xunto coa adaptación do texto do Regulamento do imposto sobre a renda das persoas físicas ós cambios legais, fan necesario este real decreto, que se estrutura en 46 artigos, unha disposición adicional, catro disposicións transitorias e dúas disposicións derradeiras.

Os artigos que responden ó desenvolvemento regulamentario dos novos preceptos da Lei do imposto correspondéndense —seguinto a orde do articulado do regulamento— coas seguintes materias: redución por mobilidade xeográfica, plans de previsión asegurados, dedución por maternidade, obrigas de subministración de información, regularización da entrega de opcións de compra sobre accións, procedemento especial de retención para perceptores de prestacións pasivas e procedemento para determina-las retencións sobre os rendementos do traballo por cambio de residencia.

Na regulación da redución por mobilidade xeográfica, que permite incrementar nun 100 por cento o importe da redución por rendementos do traballo, o precepto regulamentario recolle as condicións que permiten a súa aplicación.

Os plans de previsión asegurados incorpóranse ó articulado do regulamento para matizar cando se entende cumprido o requisito de ter como cobertura principal a xubilación e os requisitos e condicións para a mobilización da previsión matemática a outro plan de previsión asegurado.

A dedución por maternidade é obxecto de desenvolvemento para especifica-las condicións que se deben reunir para a súa aplicación, regulándose tamén os supostos en que se pode solicita-lo seu aboamento anticipado —en función das cotizacións de cada mes ó réxime correspondente da Seguridade Social ou mutualidade—, así como o procedemento para realiza-lo dito aboamento anticipado, que se cuantifica en 100 euros mensuais.

As novas obrigas de subministración de información afectan as entidades aseguradoras que comercialicen plans de previsión asegurados, os órganos e entidades xestores da Seguridade Social e mutualidades, o Rexistro Civil e as entidades en réxime de atribución de rendas que exerzan actividades económicas ou as rendas dos cales excedan de 3.000 euros anuais.

Nos plans xerais de entrega de opcións sobre accións, recóllese no texto regulamentario a regularización para