

I. DISPOSICIONS GENERALS

MINISTERI DE LA PRESIDÈNCIA, RELACIONS AMB LES CORTS I MEMÒRIA DEMOCRÀTICA

5868 *Reial decret 265/2021, de 13 d'abril, sobre els vehicles al final de la seva vida útil i pel qual es modifica el Reglament general de vehicles, aprovat pel Reial decret 2822/1998, de 23 de desembre.*

I

L'any 2000, davant el problema creixent que comportava gestionar els residus generats pel desballestament dels vehicles, la Unió Europea va adoptar la Directiva 2000/53/CE del Parlament Europeu i del Consell, de 18 de setembre de 2000, relativa als vehicles al final de la seva vida útil, l'objectiu fonamental de la qual era disminuir la quantitat i la perillositat dels residus procedents dels vehicles, així com la gestió adequada dels residus que en tot cas es generessin. Amb aquesta finalitat, la Directiva instava els fabricants o importadors de vehicles de la Unió Europea a reduir l'ús de substàncies perilloses en els seus vehicles nous, a dissenyar i construir vehicles que facilitessin la reutilització i el reciclatge, i a fomentar l'ús de materials reciclats. Així mateix i amb algunes excepcions, es prohibia l'ús de mercuri, crom hexavalent, cadmi i plom en els components dels vehicles comercialitzats amb posterioritat a l'1 de juliol de 2003.

La Directiva 2000/53/CE del Parlament Europeu i del Consell, de 18 de setembre de 2000, es va incorporar a l'ordenament jurídic espanyol mitjançant el Reial decret 1383/2002, de 20 de desembre, sobre gestió de vehicles al final de la seva vida útil, que va establir una sèrie de mesures preventives des de la fase de concepció del vehicle, tendents a disminuir i limitar la utilització de substàncies perilloses en la seva fabricació, així com a facilitar la reutilització, el reciclatge i la valorització dels seus diferents elements, per reduir l'afecció ambiental produïda pels vehicles.

Van constituir determinacions prioritàries del Reial decret garantir el lliurament per l'usuari del vehicle al final de la seva vida útil; la recollida dels vehicles per a la seva descontaminació en centres de tractament específicament autoritzats; la gestió ambiental correcta dels elements i components extrets del vehicle; el compliment dels objectius de reutilització, reciclatge i valorització establerts per la Directiva, així com l'aplicació del principi de responsabilitat ampliada dels productors, pel qual aquests s'havien de fer càrrec dels vehicles al final de la seva vida útil que se'ls lliuressin, i garantir la suficiència de les instal·lacions de recollida.

Adquiria una rellevància particular l'acreditació del final de la vida útil del vehicle mitjançant el certificat de destrucció emès pel centre de tractament, els requisits mínims de la qual, establerts per la Comissió Europea, van quedar incorporats al Reial decret.

També es regulaven les operacions de descontaminació i altres operacions de tractament, es fixaven les condicions d'emmagatzematge i s'establien els requisits tècnics que havien de complir les instal·lacions de recollida, emmagatzematge i tractament.

Finalment, la possibilitat que oferia la Directiva de donar compliment a determinades obligacions mitjançant la subscripció d'acords voluntaris va quedar recollida igualment en el Reial decret, vinculada a la consecució dels objectius de reutilització, reciclatge i valorització.

Posteriorment, l'aprovació de la Llei 22/2011, de 28 de juliol, de residus i sòls contaminats, va introduir modificacions importants en el règim aplicable a la producció i gestió de residus i concretament, pel que fa a la jerarquia de residus, a la responsabilitat ampliada del productor i a les obligacions d'informació dels agents que intervenen en la producció i gestió de residus.

Per això, es va aprovar el Reial decret 20/2017, de 20 de gener, sobre els vehicles al final de la seva vida útil, amb la finalitat d'adaptar la regulació d'aquest flux de residus a la Llei 22/2011, de 28 de juliol, sobretot pel que fa a la preparació per a la reutilització com el tractament, així com a la regulació dels sistemes de responsabilitat ampliada del productor. Encara que el Reial decret esmentat va mantenir, en essència, la regulació preexistent sobre els vehicles al final de la seva vida útil, s'hi van incloure algunes novetats com una regulació més detallada de les operacions que han de dur a terme els centres autoritzats per al tractament dels vehicles al final de la seva vida útil (CAT) o les mesures per evitar que es produís un doble finançament de la gestió dels vehicles o dels seus components, així com l'adaptació del seu règim sancionador.

Recentment, la Directiva 2000/53/CE, de 18 de setembre de 2000, ha estat modificada per la Directiva (UE) 2018/849 del Parlament Europeu i del Consell, de 30 de maig de 2018, per la qual es modifiquen la Directiva 2000/53/CE, relativa als vehicles al final de la seva vida útil; la Directiva 2006/66/CE, relativa a les piles i els acumuladors i als residus de piles i acumuladors, i la Directiva 2012/19/UE, sobre residus d'aparells elèctrics i electrònics. Les modificacions introduïdes per la nova Directiva consoliden, en aquest flux de residus, el principi de jerarquia de residus que estableix la Directiva 2008/98/CE del Parlament Europeu i del Consell, de 19 de novembre de 2008, sobre els residus i per la qual es deroguen determinades directives, i obliguen a l'adopció de les mesures necessàries que permetin garantir l'aplicació pràctica de l'ordre de prioritats en la gestió dels residus. I assenyalava que la comunicació fiable de dades relatives a la gestió de residus és primordial per a una aplicació eficient de la normativa i garantir la comparabilitat de dades entre els estats membres, per la qual cosa encomana a aquests que utilitzin les normes més recents desplegades per la Comissió i la metodologia desplegada per les corresponents autoritats nacionals competents responsables de l'aplicació de la Directiva esmentada. Aquestes dues qüestions que aborda la Directiva (UE) 2018/849 del Parlament Europeu i del Consell, de 30 de maig de 2018, s'han d'incorporar a la normativa aplicable en la matèria.

Finalment, també s'ha constatat la necessitat d'aprovar un nou Reial decret, que, a més d'incorporar al nostre ordenament l'esmentada Directiva (UE) 2018/849 del Parlament Europeu i del Consell, de 30 de maig de 2018, inclogui la millora de la gestió d'aquests residus d'una manera homogènia per part dels CAT i doti de més seguretat jurídica els operadors del sector esmentat.

II

Aquest Reial decret consta de dotze articles distribuïts en set capítols, tres disposicions addicionals, dues disposicions transitòries, una disposició derogatòria i cinc disposicions finals. Així mateix, es completa amb vuit annexos tècnics.

El capítol I regula les disposicions generals del Reial decret, això és, l'objecte i l'àmbit d'aplicació, així com les definicions dels termes que s'hi empren. La novetat principal en aquest capítol respecte a la normativa anterior és que s'hi precisa la diferència entre vehicle i automòbil: un vehicle és qualsevol mitjà de transport autopropulsat susceptible de matricular-se davant la Direcció General de Trànsit, mentre que automòbils són només els vehicles afectats per la Directiva 2000/53/CE del Parlament Europeu i del Consell, de 18 de setembre de 2000.

D'aquesta manera, a la norma es poden diferenciar els preceptes que són aplicables a tots els vehicles dels que afecten únicament els automòbils en derivar directament de la Directiva 2000/53/CE del Parlament Europeu i del Consell, de 18 de setembre de 2000.

Aquest és el cas del capítol II, que regula les obligacions relatives a la prevenció de residus i a la posada en el mercat d'automòbils, mentre que el capítol III regula les obligacions relatives a la gestió dels residus de vehicles al final de la seva vida útil. Com a novetat principal en aquest capítol i a causa de l'afecció especial que tenen per a la seguretat i salut dels treballadors de tota la cadena de gestió determinats elements de la descontaminació, s'hi remarca la retirada i la gestió imprescindibles i correctes d'aquests residus durant l'operació de descontaminació i s'hi inclou una previsió de capacitat per

part dels treballadors dels CAT que treballin amb vehicles elèctrics i híbrids, que desplega l'annex VI, per vetllar així per la seguretat i higiene dels treballadors.

El capítol IV regula els objectius en el tractament d'automòbils al final de la seva vida útil, que inclou els de preparació per a la reutilització, el reciclatge i la valorització, que han de complir tots els agents econòmics que intervenen en els processos esmentats en l'àmbit de la seva activitat, inclosos els CAT. Aquests objectius són els que estipula l'annex VII.

El capítol V regula les obligacions en l'àmbit de la responsabilitat ampliada del productor per als automòbils i els sistemes individuals i col·lectius de responsabilitat ampliada del productor que s'han de constituir per donar compliment a les obligacions esmentades. Per la seva banda, el capítol VI regula les obligacions d'informació que incumbeixen als operadors en els seus àmbits d'actuació respectius, i especifica el contingut de les memòries anuals que han de presentar els CAT, així com els informes anuals que han de presentar els sistemes de responsabilitat ampliada del productor d'automòbils, que han d'informar sobre la posada en el mercat d'automòbils, els residus generats, recollits i tractats, l'organització, el funcionament i el finançament del sistema, així com sobre els acords que, si s'escau, subscriguin amb altres agents econòmics. També s'hi regulen les obligacions d'informació que tenen tant les comunitats autònomes com el Ministeri per a la Transició Ecològica i el Repte Demogràfic.

Finalment, el capítol VII regula el règim sancionador. La novetat principal és que es preveu que les autoritats competents davant l'incompliment per part del sistema de responsabilitat ampliada del que preveu la seva comunicació o autorització poden fer ús del que preveuen els articles 44, 47 i 53 de la Llei 22/2011, de 28 de juliol, de manera que, si l'incompliment es produeix en una comunitat autònoma, es pot revocar parcialment la comunicació o l'autorització en aquest territori, mentre que, si l'incompliment es produeix en dues o més comunitats autònomes, es pot revocar la comunicació o l'autorització en tot el territori i donar de baixa el sistema en el Registre de producció i gestió de residus.

La part final del Reial decret es compon de tres disposicions addicionals; la primera es refereix a l'aplicació d'una altra normativa i en particular en el cas dels trasllats de components dins i fora del territori espanyol; la segona regula els casos de cessió temporal de vehicles donats de baixa definitiva a la Direcció General de Trànsit, per a fins específics de formació, recerca, protecció civil o simulacres, i la tercera disposició addicional constitueix una novetat d'aquest Reial decret i es refereix a la possibilitat de rehabilitar vehicles amb certificat de destrucció, quan s'acrediti que tenen un interès històric o una singularitat especial.

Així mateix, el Reial decret consta de dues disposicions transitòries relatives al règim transitori dels CAT i al règim d'adaptació de les administracions públiques al nou règim, respectivament, una disposició derogatòria de totes les disposicions del mateix rang o inferior que s'oposin a aquest Reial decret i, en particular, del Reial decret 20/2017, de 20 de gener, així com de l'Ordre INT/624/2008, de 26 de febrer, per la qual es regula la baixa electrònica dels vehicles descontaminats al final de la seva vida útil, pel fet de quedar inclosa en l'annex III d'aquest Reial decret. Així mateix, i atès que hi ha terceres normes encara vigents que citen les derogades, s'estableix que les referències al Reial decret 1383/2002, de 20 de desembre, o a qualsevol de les disposicions derogades, contingudes en altres normes, acords, contractes i documents, tant públics com privats, s'entenen fetes a aquest Reial decret, com és el cas de l'Ordre INT/2535/2015, d'11 de novembre, sobre compliment de les obligacions de registre documental i informació pels centres autoritzats per al tractament de vehicles al final de la seva vida útil, o del Reial decret 731/1982, de 17 de març, sobre control dels establiments dedicats al desballestament de vehicles de motor. Finalment, el Reial decret conté cinc disposicions finals. La primera modifica el Reial decret 2822/1998, de 23 de desembre, pel qual s'aprova el Reglament general de vehicles; la segona regula els títols competencials de la norma; la tercera versa sobre la incorporació del dret de la Unió Europea; la quarta, sobre l'habilitació del seu desplegament normatiu, i la cinquena, sobre la seva entrada en vigor.

Finalment, la norma es completa amb vuit annexos tècnics: l'annex I inclou les excepcions de la prohibició d'utilitzar plom, mercuri, cadmi i crom hexavalent en els

materials i components dels automòbils; l'annex II conté els requisits tècnics de les instal·lacions de recollida i tractament de vehicles al final de la seva vida útil; l'annex III incorpora els avenços fets en el grup de treball sobre vehicles de la comissió de coordinació en matèria de residus i regula la tramitació electrònica de la baixa definitiva del vehicle i l'emissió del certificat de destrucció o del certificat de tractament mediambiental d'un vehicle al final de la seva vida útil; l'annex IV regula les operacions de descontaminació del vehicle al final de la seva vida útil i altres operacions de tractament; l'annex V regula els requisits de les instal·lacions dedicades a la preparació per a la reutilització; l'annex VI estableix la qualificació necessària per als professionals dels CAT que s'encarreguin de la manipulació dels vehicles elèctrics i híbrids; l'annex VII estableix els objectius de preparació per a la reutilització, el reciclatge i la valorització, i l'annex VIII estableix la «Codificació LER-VEH».

III

Pel que fa a la modificació del Reial decret 2822/1998, de 23 de desembre, pel qual s'aprova el Reglament general de vehicles, feta per la disposició final primera, les novetats principals se centren en les qüestions següents:

Es garanteix la seguretat viària del parc de vehicles establint la necessitat de superar una inspecció ITV en els vehicles que han estat declarats sinistre total per les companyies asseguradores i que posteriorment han de ser transferits a un altre titular, amb l'objectiu de certificar que el vehicle compleix les condicions tècniques necessàries per circular i el nou titular és coneixedor de l'historial tècnic del vehicle.

D'altra banda, per a una exportació correcta dels vehicles a altres països, s'estableix un termini temporal de tres mesos entre la sol·licitud de baixa definitiva en el Registre de vehicles i la sortida efectiva del vehicle del país.

Així mateix, en vehicles d'una antiguitat determinada, s'exigeix que, abans de ser donats de baixa definitiva per trasllat a un altre país, superin una inspecció tècnica per certificar que no són un residu sinó un vehicle que segueix complint els requisits per circular per les vies públiques.

Finalment, per diferenciar els efectes administratius entre la baixa temporal i la baixa definitiva en el Registre de vehicles, la baixa temporal té una durada establerta d'un any, prorrogable successivament si el titular del vehicle manifesta la seva voluntat de mantenir el vehicle fora de la circulació.

IV

Aquest Reial decret es dicta a l'empara dels articles 149.1.13a i 23a de la Constitució, que atribueixen a l'Estat la competència exclusiva en matèria de bases i coordinació de la planificació general de l'activitat econòmica i en matèria de legislació bàsica sobre protecció del medi ambient, respectivament, sense perjudici que la disposició final primera es dicta a l'empara de la competència exclusiva atribuïda a l'Estat sobre trànsit i circulació de vehicles de motor per l'article 149.1.21a de la Constitució.

L'habilitació per portar a terme aquest desplegament reglamentari està continguda en la disposició final tercera de la Llei 22/2011, de 28 de juliol, que faculta el Govern de la nació per dictar, en l'àmbit de les seves competències, les disposicions reglamentàries necessàries per al desplegament i l'aplicació d'aquesta Llei i, en particular, per establir normes per als diferents tipus de residus, en les quals es fixin disposicions particulars relatives a la seva producció i gestió.

Per la seva banda, la modificació del Reial decret 2822/1998, de 23 de desembre, es fa a l'empara de l'habilitació que preveu la disposició final segona del text refós de la Llei sobre trànsit, circulació de vehicles de motor i seguretat viària, aprovat pel Reial decret legislatiu 6/2015, de 30 d'octubre, que habilita el Govern per dictar les disposicions necessàries per desplegar o modificar la llei.

Aquest Reial decret s'adequa als principis de bona regulació, en compliment de l'article 129 de la Llei 39/2015, d'1 d'octubre, del procediment administratiu comú de les

administracions públiques, de conformitat amb els quals han d'actuar les administracions públiques en l'exercici de la iniciativa legislativa i la potestat reglamentària.

De conformitat amb els principis de necessitat i eficàcia, aquest Reial decret es fonamenta en l'interès general, en la mesura que procura la protecció del medi ambient amb la reducció dels impactes adversos causats per la generació i gestió dels vehicles al final de la seva vida útil. A més, aquesta norma propugna la millor gestió possible d'aquests residus, i en garanteix el tractament correcte, la qual cosa, en definitiva, minimitza els danys potencials en la salut de les persones i evita la contaminació del medi ambient.

Aquesta norma compleix el principi de proporcionalitat, ja que estableix una nova regulació, i incorpora els aspectes necessaris per a més claredat i seguretat jurídica de la normativa vigent, juntament amb la transposició necessària de les directives de la Unió Europea.

Així mateix, es garanteix el principi de seguretat jurídica en la mesura que aquesta iniciativa normativa s'exerceix de manera coherent amb la resta de l'ordenament jurídic, tant nacional com de la Unió Europea.

El principi de transparència està garantit, atès que es compleixen els tràmits d'informació i audiència públiques que donen participació als agents implicats, a més de procedir-se a la informació pública a través de la publicació a la pàgina web del departament.

Finalment, en aplicació del principi d'eficiència, aquest projecte de Reial decret no incorpora més càrregues administratives que les estrictament necessàries per a la incorporació adequada al nostre ordenament de les directives de la Unió europea. I, a més, en els annexos proveeix de models i formularis que faciliten l'aplicació de la norma als operadors econòmics subjectes al seu compliment.

En l'elaboració d'aquest Reial decret, s'ha seguit el tràmit d'audiència que preveu l'article 26.6 de la Llei 50/1997, de 27 de novembre, del Govern, s'han consultat les comunitats autònomes i les ciutats de Ceuta i Melilla, així com les entitats representatives dels sectors afectats, i s'ha sotmès el projecte al tràmit de participació pública que estableix l'article 16 en connexió amb l'article 18.1.h) de la Llei 27/2006, de 18 de juliol, per la qual es regulen els drets d'accés a la informació, de participació pública i d'accés a la justícia en matèria de medi ambient. Així mateix, en compliment de l'article 19.2.a) de la mateixa Llei, s'ha sotmès al Consell Assessor de Medi Ambient.

En virtut d'això, a proposta de la vicepresidenta quarta del Govern i ministra per a la Transició Ecològica i el Repte Demogràfic, del ministre de l'Interior i de la ministra d'Indústria, Comerç i Turisme, amb l'aprovació prèvia de la ministra de Política Territorial i Funció Pública, d'acord amb el Consell d'Estat i amb la deliberació prèvia del Consell de Ministres en la reunió del dia 13 d'abril de 2021,

DISPOSO:

CAPÍTOL I

Disposicions generals

Article 1. *Objecte.*

Aquest Reial decret té per objecte establir mesures destinades a la prevenció de la generació de residus procedents de vehicles i a la recollida, a la preparació per a la reutilització, al reciclatge i altres formes de valorització dels vehicles al final de la seva vida útil, inclosos els seus components, per així reduir l'eliminació de residus i millorar l'eficàcia en la protecció de la salut humana i del medi ambient al llarg del cicle de vida dels vehicles.

Article 2. *Àmbit d'aplicació.*

1. Aquest Reial decret s'aplica als vehicles al final de la seva vida útil, inclosos els components i materials que en formin part en el moment de convertir-se en residus.

2. Els residus generats durant la vida útil dels vehicles s'han de gestionar d'acord amb les obligacions que estableixen la Llei 22/2011, de 28 de juliol, de residus i sòls contaminats, i la normativa sobre els fluxos específics de residus que els siguin aplicables.

El text refós de la Llei general per a la defensa dels consumidors i usuaris i altres lleis complementàries, aprovat pel Reial decret legislatiu 1/2007, de 16 de novembre, i la Llei 7/1996, de 15 de gener, d'ordenació del comerç detallista, són aplicables a les parts reutilitzables quan procedeixen de reparacions de vehicles durant la seva vida útil.

3. Queden exclosos de l'àmbit d'aplicació d'aquest Reial decret els vehicles d'època, és a dir, els històrics o amb valor de col·lecció o destinats a museus, en funcionament o desmuntats per peces.

Article 3. *Definicions.*

A més de les definicions que conté la Llei 22/2011, de 28 de juliol, als efectes d'aquest Reial decret s'entén per:

a) Vehicle: mitjà de transport autopropulsat, que incorpori almenys dues rodes, sigui complet, completat o incomplet, i amb una velocitat màxima de disseny superior a 25 km/h, susceptible de ser matriculat davant la Direcció General de Trànsit.

b) Automòbil: el vehicle de motor concebut i fabricat principalment per al transport de persones i el seu equipatge que tingui, com a màxim, vuit places de seient, a més de la del conductor (categoria M1); el vehicle de motor concebut i fabricat principalment per al transport de mercaderies la massa màxima del qual no sigui superior a 3,5 tones (categoria N1), i el vehicle amb tres rodes simètriques i amb un motor la cilindrada del qual sigui superior a 50 cm³ per als motors de combustió interna, o amb una velocitat màxima per construcció superior a 45 km/h, a exclusió dels ciclomotors. Les categories M1 i N1 esmentades es defineixen en el Reglament (UE) núm. 678/2011 de la Comissió, de 14 de juliol de 2011, que substitueix l'annex II i modifica els annexos IV, IX i XI de la Directiva 2007/46/CE del Parlament Europeu i del Consell, per la qual es crea un marc per a l'homologació dels vehicles de motor i dels remolcs, els sistemes, els components i les unitats tècniques independents destinats a aquests vehicles (Directiva marc).

c) Vehicle al final de la seva vida útil: qualsevol vehicle al qual li és aplicable la Llei 22/2011, de 28 de juliol. El vehicle al final de la seva vida útil té la consideració de residu a partir del moment en què es compleixin les dues condicions següents: que un CAT hagi emès el certificat de destrucció o el certificat de tractament mediambiental del vehicle, i que el vehicle es trobi en el recinte del CAT que ha emès el certificat de destrucció o el certificat de tractament mediambiental del vehicle.

Així mateix, tenen la consideració de residu els vehicles abandonats, així com els sotmesos a operacions de descontaminació, separació de components, parts o peces en llocs diferents dels CAT o les sotmeses a operacions de fragmentació o cisallament en llocs diferents de les instal·lacions de fragmentació. Aquests vehicles s'han de gestionar en un CAT autoritzat i han d'obtenir el certificat de destrucció o de tractament mediambiental corresponent.

d) Automòbil al final de la seva vida útil: qualsevol automòbil al qual li és aplicable la Llei 22/2011, de 28 de juliol. L'automòbil al final de la seva vida útil té la consideració de residu a partir del moment en què es compleixin les dues condicions següents: que un CAT hagi emès el certificat de destrucció i que l'automòbil es trobi en el recinte del CAT que ha emès el certificat de destrucció.

Així mateix, tenen la consideració de residu domèstic els automòbils abandonats segons el que estableix l'article 3.b de la Llei 22/2011, de 28 de juliol, de residus i sòls contaminats, així com els sotmesos a operacions de descontaminació, separació de components, parts o peces en llocs diferents dels CAT o les sotmeses a operacions de fragmentació o cisallament en llocs diferents de les instal·lacions de fragmentació. Aquests automòbils s'han de gestionar en un CAT autoritzat i han d'obtenir el certificat de destrucció corresponent.

e) Centres autoritzats per al tractament dels vehicles al final de la seva vida útil (CAT): instal·lacions, públiques o privades, autoritzades per dur a terme les operacions de descontaminació i la resta d'operacions de tractament que estableix l'article 7.

f) Agents econòmics: els productors d'automòbils, els concessionaris, els distribuïdors, les entitats asseguradores d'automòbils, les instal·lacions de recepció, els tallers de reparació, els CAT, així com les instal·lacions de fragmentació, postfragmentació i altres gestors autoritzats que duguin a terme operacions de tractament de l'automòbil al final de la seva vida útil, o dels seus components i materials.

g) Productors d'automòbils: els fabricants nacionals, els importadors o els adquirents professionals d'automòbils en altres estats membres de la Unió Europea.

h) Instal·lacions de recepció de vehicles: instal·lacions, que representin un CAT o hi tinguin convenis, que per raó de la seva activitat econòmica es fan càrrec temporalment del vehicle al final de la seva vida útil per al seu trasllat posterior al CAT que n'ha de dur a terme la descontaminació, com ara les instal·lacions dels productors de vehicles, les dels concessionaris i les de les entitats asseguradores o altres instal·lacions associades als CAT.

i) Dipòsits de les administracions públiques: instal·lacions de titularitat pública o privada en les quals s'efectua el servei públic de retirada i dipòsit temporal de vehicles segons el que preveu l'article 105 del text refós de la Llei sobre trànsit, circulació de vehicles de motor i seguretat viària, aprovat pel Reial decret legislatiu 6/2015, de 30 d'octubre.

j) Instal·lacions de fragmentació: instal·lacions autoritzades que, després de la descontaminació i el tractament del vehicle en un CAT, segons les previsions de l'article 7 d'aquesta norma, n'efectuen la trituració, i la segregació i classificació dels diferents materials i fraccions que el componen.

k) Instal·lacions de postfragmentació: instal·lacions autoritzades, integrades o no en una instal·lació de fragmentació, que fan la segregació i classificació de diferents materials d'una o diverses fraccions resultants del procés de fragmentació.

CAPÍTOL II

Obligacions relatives a la prevenció de residus i a la posada en el mercat de vehicles

Article 4. Obligacions relatives a la prevenció de residus i a la posada en el mercat de vehicles.

1. Els productors d'automòbils, en relació amb la prevenció de residus i la posada en el mercat dels automòbils, estan obligats a:

a) Dissenyar, en col·laboració amb els fabricants de materials i equipaments, els diferents elements dels automòbils de manera que en la seva fabricació es limiti l'ús de substàncies perilloses. A aquest efecte, queda prohibida la utilització de plom, mercuri, cadmi i crom hexavalent en els materials i components dels automòbils, amb les excepcions, condicions i dates que figuren a l'annex I.

b) Dissenyar i fabricar els automòbils i els elements que els integren de manera que es faciliti la reutilització, el desmuntatge, la descontaminació, la preparació per a la reutilització i la valorització dels automòbils al final de la seva vida útil, i s'afavoreixi la integració en els nous models de materials i components reciclats.

c) Utilitzar normes de codificació de les peces dels automòbils que permetin la identificació adequada dels components que siguin susceptibles de reutilització o valorització.

d) Proporcionar als gestors d'automòbils al final de la seva vida útil la informació oportuna per al desmuntatge que permeti la identificació dels diferents components i la localització de substàncies perilloses, així com el tractament adequat. Aquesta informació

s'ha de facilitar, en el suport que en cada cas es consideri convenient, en el termini màxim de sis mesos a partir de la posada en el mercat de cada nou tipus d'automòbil.

e) Informar els consumidors sobre els criteris de protecció del medi ambient tinguts en compte tant en la fase de disseny i fabricació de l'automòbil com els adoptats per garantir un tractament ambiental correcte de l'automòbil al final de la seva vida útil. Entre altres qüestions, els fabricants han d'informar sobre:

1r El disseny dels automòbils i dels seus components amb vista a la seva aptitud per a la valorització.

2n El tractament correcte, pel que fa al medi ambient, dels automòbils al final de la seva vida útil, en particular sobre la forma de retirar tots els líquids i de desmuntatge.

3r El desenvolupament i l'optimització de les formes de preparar per a la reutilització, de reciclar i de valoritzar els automòbils al final de la seva vida útil i els seus components.

4t Els avenços aconseguits quant a la valorització i el reciclatge per reduir els residus que és necessari eliminar i quant a l'augment dels nivells de valorització i reciclatge.

La informació descrita en aquesta lletra e) es considera informació prèvia al contracte en el sentit de l'article 60 del text refós de la Llei general per a la defensa dels consumidors i usuaris i altres lleis complementàries, aprovat pel Reial decret legislatiu 1/2007, de 16 de novembre, i s'ha de recollir en el material publicitari que s'utilitzi en la comercialització d'automòbils.

2. Poden ser objecte de compravenda els vehicles complets, usats o de segona mà, que no hagin estat baixa definitiva per retirar-los de la circulació a la Direcció General de Trànsit.

3. En cas de desaparició o pèrdua d'un vehicle al final de la seva vida útil, el seu titular ha d'informar immediatament les forces i els cossos de seguretat de l'Estat i l'Administració competent en matèria de residus de la seva comunitat autònoma.

CAPÍTOL III

Gestió de residus de vehicles al final de la seva vida útil

Article 5. Obligacions relatives al lliurament i la recollida dels vehicles per al seu tractament.

1. El titular d'un vehicle, quan se'n desprengui, queda obligat a acreditar que la seva destinació final ha estat un CAT. El lliurament del vehicle es pot fer directament en el CAT o a través d'una instal·lació de recepció.

Per als automòbils, aquest lliurament no implica cap cost per al seu titular quan l'automòbil al final de la seva vida útil no tingui valor de mercat o aquest sigui negatiu, sempre que contingui, almenys, la carrosseria i el grup motopropulsor, i que no inclogui altres elements no pertanyents a aquest ni se li hagi fet cap tipus d'operació prèvia de desmuntatge de components, parts o peces.

2. Els ajuntaments han de lliurar, sense cap cost per a ells, els automòbils abandonats a un centre de tractament per a la seva descontaminació i tractament, sense perjudici del compliment de la normativa sobre trànsit, circulació de vehicles de motor i seguretat viària.

Els vehicles traslladats a un CAT per a la seva descontaminació i destrucció posteriors, de conformitat amb l'article 106 del text refós de la Llei sobre trànsit, circulació de vehicles de motor i seguretat viària, aprovat pel Reial decret legislatiu 6/2015, de 30 d'octubre, es consideren residus en el moment del lliurament al CAT.

3. Els agents econòmics poden organitzar sistemes de recollida dels automòbils al final de la seva vida útil per a la seva descontaminació posterior i gestió ambiental correcta.

4. Les instal·lacions de recepció i els dipòsits de vehicles al final de la seva vida útil de les administracions públiques han de complir els requisits tècnics d'emmagatzematge que exigeix l'annex II.1.

Article 6. *Documentació del lliurament.*

1. El CAT en què s'hagi de descontaminar i tractar el vehicle, una vegada hagi rebut el vehicle a les seves instal·lacions i n'hagi comprovat les característiques, ha de fer la tramitació electrònica de la baixa definitiva del vehicle en el Registre de vehicles de la Direcció General de Trànsit, i ha d'emetre el certificat de destrucció o de tractament mediambiental, de conformitat amb el que disposa l'annex III, que ha de lliurar al titular del vehicle o, si s'escau, a la instal·lació de recepció.

El certificat de destrucció o el certificat de tractament mediambiental constitueix el justificant del lliurament i la posada a disposició del vehicle per a la seva descontaminació i tractament.

En cas que el titular del vehicle lliuri el vehicle en una instal·lació de recepció de vehicles, ha de rebre del titular d'aquesta el certificat de lliurament, de conformitat amb el que disposa l'annex III, amb la indicació del CAT en què s'hagi de descontaminar i tractar el vehicle.

La instal·lació de recepció de vehicles disposa d'un termini de deu dies naturals per al lliurament del vehicle rebut al CAT en què s'hagi de descontaminar i tractar el vehicle i per facilitar el certificat de destrucció o de tractament mediambiental emès vàlidament pel CAT al titular del vehicle.

2. L'emissió del certificat de destrucció o de tractament mediambiental dona lloc a l'obligació de descontaminació del vehicle al final de la seva vida útil en el termini de trenta dies naturals.

3. Els certificats de destrucció o de tractament mediambiental emesos vàlidament en altres estats membres de la Unió Europea tenen els efectes que preveu l'apartat anterior respecte a la baixa definitiva en el Registre de vehicles de la Direcció General de Trànsit. En aquests casos, els seus titulars han de formalitzar la baixa davant les prefectures de Trànsit corresponents mitjançant el compliment dels requisits a què es refereix l'annex XV del Reglament general de vehicles, aprovat pel Reial decret 2822/1998, de 23 de desembre.

4. El CAT ha de conservar una còpia dels certificats de destrucció i de tractament mediambiental emesos durant, almenys, tres anys i n'ha d'enviar una còpia:

- a) A l'òrgan ambiental que ho sol·liciti i amb la periodicitat que ho requereixi.
- b) A la Prefectura Provincial de Trànsit corresponent, amb la periodicitat que aquesta estableixi, juntament amb la resta de documents presentats pel titular del vehicle, que va servir per tramitar la baixa definitiva del vehicle.
- c) Al titular, o si s'escau a la instal·lació de recepció, en el moment en què es faci el traspàs del vehicle com a document acreditatiu de la descontaminació i baixa definitiva del vehicle.

Els documents s'han de remetre en format electrònic quan sigui procedent.

5. Es poden establir mecanismes de col·laboració entre les autoritats competents per a l'intercanvi de les dades relatives als certificats de destrucció i de tractament mediambiental remeses a la Prefectura Provincial de Trànsit corresponent.

Article 7. *Instal·lacions i operacions de tractament.*

1. Cada CAT està obligat a fer, per a cada vehicle per al qual sol·liciti la baixa definitiva davant la Direcció General de Trànsit, totes i cadascuna de les operacions d'aquest article. Els CAT no poden vendre vehicles sencers sense descontaminar, ni com a residu ni com a producte.

2. Els vehicles al final de la seva vida útil, abans de ser sotmesos a un altre tractament posterior, s'han de sotmetre en un CAT a les operacions de tractament per a la descontaminació que estableix l'annex IV.1. El CAT ha de prioritzar, quan sigui viable des del punt de vista mediambiental, la preparació per a la reutilització i ha de destinar a un gestor autoritzat la resta de residus procedent de la descontaminació per al seu tractament

d'acord amb el principi de jerarquia de residus, que estableix l'article 8 de la Llei 22/2011, de 28 de juliol.

3. Una vegada efectuada la descontaminació dels vehicles al final de la seva vida útil, els CAT han de fer totes les operacions que s'esmenten a continuació:

a) Han de separar els components, les parts o les peces que es puguin preparar per a la reutilització i les han de comercialitzar com a components, parts o peces de segona mà, d'acord amb la normativa aplicable, com la normativa sobre seguretat industrial, i d'acord amb el que estableixen el text refós de la Llei general per a la defensa dels consumidors i usuaris i altres lleis complementàries, aprovat pel Reial decret legislatiu 1/2007, de 16 de novembre, i la Llei 7/1996, de 15 de gener, d'ordenació del comerç al detall, i com el capítol IV del Reial decret de 24 de juliol de 1889 pel qual es publica el Codi civil, sobre les obligacions del venedor, aplicable a la venda entre professionals.

L'extracció de components, parts o peces per a la seva preparació per a la reutilització i comercialització únicament es pot efectuar en un CAT i sempre de vehicles que prèviament hagin estat descontaminats i dels quals s'hagi emès el certificat de destrucció o de tractament mediambiental corresponent.

En cap cas no es pot preparar per a la reutilització un vehicle complet donat de baixa definitiva a la Direcció General de Trànsit, ni sencer ni per peces o parts, que posteriorment puguin ser soldades o acoblades per formar un vehicle complet.

Una vegada finalitzat el procés de preparació per a la reutilització de conformitat amb els requisits i criteris que estableix les parts A i B de l'annex V, els components, les parts o les peces resultants de la preparació per a la reutilització, amb el certificat que esmenta la part C de l'annex V, no tenen la consideració de residus.

b) Han de dur a terme les operacions de tractament per fomentar el reciclatge, que estableix l'annex IV.2, i han de lliurar a un gestor autoritzat tots els materials, les peces i els components procedents d'aquestes operacions de tractament, i prioritzar quan sigui viable des del punt de vista mediambiental el reciclatge davant d'altres formes de valorització.

L'emmagatzematge dels components, les parts o les peces extrets del vehicle s'ha de fer de manera diferenciada, evitant danyar els components que continguin fluids, o els components, les parts o les peces de recanvi valoritzables i complint el que estipula l'annex V.

c) Han de remetre, directament o a través d'un gestor autoritzat, la resta del vehicle, que no ha d'incloure cap material o element que no hi pertanyi, així com els components, les parts o les peces preparades per a la seva reutilització i posteriorment no comercialitzades, a un gestor autoritzat per a la seva fragmentació.

En cas que el gestor autoritzat es trobi fora de la Unió Europea, s'ha d'aportar una justificació del tractament en condicions equivalents a les que haurien tingut lloc a la UE.

4. Els CAT, les instal·lacions de fragmentació i postfragmentació i totes les instal·lacions en les quals es duguin a terme operacions de tractament de vehicles al final de la seva vida útil han de disposar d'una autorització de les que preveu la Llei 22/2011, de 28 de juliol, i han de complir els requisits tècnics que els siguin aplicables de l'annex II.

Així mateix, els CAT han d'exhibir una placa identificativa, que s'ha d'ajustar al que disposi la Direcció General de Trànsit, que, en particular, ha de mostrar el número d'autorització assignat per la comunitat autònoma respectiva.

Els CAT, com a gestors de residus perillosos, han de complir els aspectes que assenyala l'article 20.4.b) i c) de la Llei 22/2011, de 28 de juliol.

5. El CAT que prepari pneumàtics per a la reutilització procedents de pneumàtics al final de la seva vida útil de vehicles al final de la seva vida útil ha de justificar que ha enviat a un gestor autoritzat una quantitat equivalent a la quantitat de pneumàtics que ha preparat per a la reutilització i ha comercialitzat com a pneumàtics de segona mà en l'exercici esmentat. Pot donar compliment a aquesta obligació bé a través d'acords amb gestors autoritzats per al tractament de pneumàtics fora d'ús, acords amb sistemes de responsabilitat ampliada del productor o bé mitjançant un certificat anual i una còpia de la

documentació dels lliuraments efectuats pels professionals que hagin adquirit aquests pneumàtics de segona mà a un gestor autoritzat per al tractament de la mateixa quantitat de pneumàtics fora d'ús.

6. Les administracions públiques han de fomentar que els establiments o les empreses que portin a terme operacions de tractament estableixin sistemes certificats de gestió del medi ambient, com ara el sistema comunitari de gestió i auditoria mediambientals (EMAS).

7. Per a la manipulació adequada dels vehicles elèctrics i híbrids, i en especial per a l'extracció de les bateries d'aquests, els professionals dels CAT que operen amb aquests residus han de disposar de la qualificació necessària de conformitat amb el que estipula l'annex VI.

CAPÍTOL IV

Objectius en el tractament d'automòbils al final de la seva vida útil

Article 8. *Objectius de preparació per a la reutilització, el reciclatge i la valorització d'automòbils.*

1. Els agents econòmics han de complir, en l'àmbit de la seva activitat, els objectius de preparació per a la reutilització, el reciclatge i la valorització d'automòbils que estipula l'annex VII.

2. En les autoritzacions que s'atorguin per a l'exercici de les operacions de tractament d'automòbils que esmenta aquest Reial decret s'han d'incloure els objectius establerts anteriorment adaptats a l'àmbit de cada activitat.

En les autoritzacions dels CAT s'ha de fer constar la seva obligació de recuperar i comercialitzar components, parts o peces per a la seva preparació per a la reutilització en els percentatges que fixa aquest apartat per als automòbils que tractin. A aquests efectes, es consideren components, parts o peces preparades per a la reutilització els extrems dels automòbils i venuts com a peces de segona mà, així com els extrems i passats al magatzem amb l'objectiu de vendre'ls.

En altres autoritzacions que s'atorguin per a l'exercici de les operacions de tractament d'automòbils que esmenta aquest Reial decret s'han d'incloure els objectius establerts anteriorment adaptats a l'àmbit de cada activitat.

El control del compliment dels objectius que preveu aquest article per a automòbils s'ha de portar a terme segons que estableix la Decisió 2005/293 de la Comissió, d'1 d'abril de 2005, per la qual s'estableixen normes de desplegament per controlar el compliment dels objectius de reutilització i valorització, així com de reutilització i reciclatge que fixa la Directiva 2000/53/CE del Parlament Europeu i del Consell relativa als vehicles al final de la seva vida útil.

3. Els objectius anuals que preveu aquest article s'han de complir en cada comunitat autònoma en proporció als automòbils que s'hagin donat de baixa definitiva a la Direcció General de Trànsit en aquest territori i aquest any.

CAPÍTOL V

Responsabilitat ampliada del productor d'automòbils

Article 9. *Obligacions en l'àmbit de la responsabilitat ampliada del productor d'automòbils.*

1. Els productors d'automòbils han de garantir i, si s'escau, finançar la recollida i el tractament adequats dels automòbils al final de la seva vida útil.

Quan l'automòbil al final de la seva vida útil tingui un valor negatiu de mercat, el productor de l'automòbil ha de sufragar aquest cost o s'ha de fer càrrec directament del tractament de l'automòbil. S'entén que hi ha un valor negatiu de mercat quan els costos de descontaminació, preparació per a la reutilització, valorització i, si s'escau, eliminació dels

materials i components resultants superin els ingressos pels elements preparats per a la reutilització i els materials recuperats en la fragmentació i postfragmentació.

Per a l'aplicació d'aquesta mesura, els productors i les associacions representatives dels diferents sectors afectats poden recórrer a la realització d'avaluacions per entitats independents que quantifiquin aquests costos.

2. Els productors d'automòbils, per si mateixos, o juntament amb altres agents econòmics, han de garantir la disponibilitat d'instal·lacions de recollida en tot el territori nacional.

3. Els components i materials previstos de sèrie o en la primera muntada de l'automòbil queden sotmesos a la responsabilitat ampliada del productor de l'automòbil i no els són aplicables els règims de responsabilitat ampliada dels fluxos específics de residus, per tal d'evitar la seva doble regulació i finançament.

Article 10. Sistemes individuals i col·lectius de responsabilitat ampliada del productor.

1. Els productors d'automòbils poden donar compliment a les obligacions derivades d'aquest Reial decret de manera individual o col·lectiva, de conformitat amb el títol IV de la Llei 22/2011, de 28 de juliol. Els productors d'automòbils poden subscriure acords amb altres agents econòmics, així com integrar aquests agents en els sistemes de responsabilitat ampliada del productor.

2. El contingut de la comunicació dels sistemes individuals de responsabilitat ampliada ha de ser, com a mínim, el que recull l'annex IX de la Llei 22/2011, de 28 de juliol. La sol·licitud de l'autorització dels sistemes col·lectius s'ha d'ajustar a l'annex X de la Llei esmentada. En tots dos casos, el sistema ha d'informar dels acords que ha subscrit, o té intenció de subscriure, amb altres agents econòmics.

CAPÍTOL VI

Obligacions d'informació

Article 11. Obligacions d'informació.

1. Els codis LER-VEH pertinents dels inclosos en l'annex VIII s'han d'utilitzar en les autoritzacions, en l'arxiu cronològic i en les memòries dels gestors, així com en les obligacions d'informació i identificació.

2. Els CAT que facin operacions de tractament de vehicles al final de la seva vida útil han de presentar una memòria anual relativa a tots els residus que gestionin, i han de seguir les previsions de l'article 41 de la Llei 22/2011, de 28 de juliol. Aquesta memòria s'ha de presentar abans de l'1 de maig de cada any i s'ha de referir a la gestió feta l'any natural anterior. El format i el contingut de la memòria s'han d'acordar a la comissió de coordinació en matèria de residus o en els seus grups de treball. Les comunitats autònomes poden sol·licitar l'aportació de documentació complementària acreditativa del compliment dels objectius quan sigui necessari.

Els CAT han de fer constar en la seva memòria la quantitat de pneumàtics lliurats a un gestor autoritzat per al seu tractament correcte i els preparats per a la reutilització i comercialitzats com a pneumàtics de segona mà, i hi han d'indicar aquells per als quals no disposa del certificat que preveu l'article 7.5.

A fi de comprovar la informació de la memòria anual, l'òrgan ambiental competent pot requerir la presentació, almenys, de la documentació següent:

- a) Els certificats corresponents a la gestió dels pneumàtics.
- b) La informació relativa al compliment dels objectius que preveu l'article 8.1 relatius als automòbils que tractin, així com la indicació de les operacions de destinació per a cada flux segregat i l'eficiència de la valorització que inclogui la traçabilitat fins a l'operació final.
- c) Els documents d'identificació associats als trasllats de residus generats en el CAT que no hagin estat presentats a l'Administració.

3. Les persones físiques o jurídiques que siguin titulars d'instal·lacions de fragmentació i postfragmentació que duguin a terme operacions de tractament de vehicles al final de la seva vida útil ja descontaminats han de presentar una memòria anual relativa a tots els residus que gestionin, i han de seguir les previsions de l'article 41 de la Llei 22/2011, de 28 de juliol.

Les memòries anuals s'han de presentar abans de l'1 de maig de cada any i s'han de referir a la gestió duta a terme l'any natural anterior. El format i el contingut d'aquestes memòries s'han d'acordar en el grup de treball sobre vehicles al final de la seva vida útil de la comissió de coordinació en matèria de residus. Mentre se n'acorden el format i el contingut, s'han de presentar les memòries en els formats establerts per l'autoritat competent per a l'autorització de les instal·lacions.

4. Abans del 30 de juny de cada any, els sistemes de responsabilitat ampliada del productor d'automòbils han de presentar al Ministeri per a la Transició Ecològica i el Repte Demogràfic, que ha de donar trasllat a les comunitats autònomes de la informació relativa al seu territori, un informe anual, relatiu a l'any natural anterior, que ha de contenir informació sobre la posada en el mercat de productes, els residus generats, recollits i tractats que inclogui, almenys, la informació sobre gestió de residus que conté la Decisió 2005/293/CE de la Comissió, d'1 d'abril de 2005, l'organització, el funcionament i el finançament del sistema, així com sobre els acords que, si s'escau, subscriuguin amb altres agents econòmics. En aquest últim supòsit, han d'informar sobre els integrants i el contingut de l'acord, els objectius que s'estableixin i la responsabilitat de cada agent econòmic.

El format i el contingut detallat d'aquest informe s'han d'acordar en el grup de treball sobre vehicles al final de la seva vida útil de la comissió de coordinació en matèria de residus.

5. Les comunitats autònomes han de remetre anualment al Ministeri per a la Transició Ecològica i el Repte Demogràfic un informe resum amb la informació que recull l'apartat 2. Aquesta tramesa s'ha de fer abans de l'1 d'octubre de cada any.

6. El Ministeri per a la Transició Ecològica i el Repte Demogràfic ha de remetre a la Comissió Europea informes sobre l'aplicació d'aquest Reial decret. Els informes s'han d'elaborar de conformitat amb la Decisió 2005/293/CE de la Comissió, d'1 d'abril de 2005. Les dades comunicades han d'anar acompanyades amb un informe de control de qualitat. El Ministeri per a la Transició Ecològica i el Repte Demogràfic pot establir els criteris per elaborar aquest informe.

CAPÍTOL VII

Règim sancionador

Article 12. Règim sancionador.

1. Als incompliments de les obligacions que estableix aquest Reial decret els és aplicable el que disposa el títol VII de la Llei 22/2011, de 28 de juliol, el títol V de la Llei 21/1992, de 16 de juliol, d'indústria, així com el que disposen les previsions que els siguin aplicables del text refós de la Llei general per a la defensa dels consumidors i usuaris i altres lleis complementàries, aprovat pel Reial decret legislatiu 1/2007, de 16 de novembre, i la Llei 7/1996, de 15 de gener, d'ordenació del comerç al detall.

2. En el supòsit que un sistema de responsabilitat ampliada no compleixi el que s'estableix en la seva comunicació o en l'autorització que li hagi estat concedida, inclosos els acords voluntaris que subscriuguin, les autoritats competents en el territori on es produeixin els incompliments, en aplicació de les mesures que preveuen els articles 44, 47 i 53 de la Llei 22/2011, de 28 de juliol, poden iniciar un procediment sancionador, suspendre l'eficàcia de la comunicació o revocar parcialment l'autorització i fins i tot suspendre l'activitat del sistema en el seu territori.

Quan l'incompliment es produeixi en dues o més comunitats autònomes, es pot procedir a la revocació de l'autorització o de la comunicació i a la baixa en el Registre de

producció i gestió de residus per part de l'autoritat competent que va registrar al sistema, amb la valoració prèvia per part de la comissió de coordinació en matèria de residus a través dels seus grups de treball.

Disposició addicional primera. *Aplicació d'altra normativa.*

1. Aquest Reial decret s'aplica sense perjudici de la legislació comunitària i nacional en vigor, en particular la relativa a la prevenció de riscos laborals, normes de seguretat, emissions a l'atmosfera, limitació de sorolls, i protecció del sòl i l'aigua.

2. Als efectes de trasllats de components, parts o peces de vehicles al final de la seva vida útil, dins i fora del territori espanyol, aquests han de complir els requisits que estableix l'annex V i disposar de l'acreditació que garanteixi que han estat preparats per a la reutilització en un CAT a aquest efecte, autoritzat sobre la base d'aquest Reial decret i que compleixi les característiques de l'annex II.

En cas contrari, es consideren residus i, per tant, s'han de traslladar de conformitat amb el que estableixen el Reial decret 553/2020, de 2 de juny, pel qual es regula el trasllat de residus a l'interior del territori de l'Estat, i el Reglament (CE) 1013/2006 del Parlament Europeu i del Consell, de 14 de juny de 2006, relatiu als trasllats de residus.

Disposició addicional segona. *Cessió temporal per a finalitats específiques de vehicles al final de la seva vida útil donats de baixa definitiva a la Direcció General de Trànsit.*

Els CAT poden cedir temporalment els vehicles al final de la seva vida útil donats de baixa definitiva a la Direcció General de Trànsit, per a fins de formació, recerca, protecció civil o simulacres. La cessió requereix l'aplicació del procediment que estableixi a aquest efecte la Direcció General de Trànsit, en què s'ha de fer constar, almenys: el vehicle o vehicles afectats, la finalitat i el temps màxim previst per a la cessió; s'ha d'informar del moment efectiu de la devolució del vehicle o vehicles afectats.

El cessionari assumeix la responsabilitat de: l'ús adequat i segur per a les persones, les coses i el medi ambient dels vehicles cedits, l'aplicació de la Llei 22/2011, de 28 de juliol, als residus generats per l'ús del vehicle durant la cessió temporal, així com de la devolució del vehicle o restes del vehicle al CAT d'origen.

Disposició addicional tercera. *Rehabilitació de vehicles amb certificat de destrucció o amb certificat de tractament mediambiental emès per un centre autoritzat de tractament, quan s'acrediti que tenen un interès històric o una singularitat especials.*

Es pot sol·licitar la rehabilitació dels vehicles donats de baixa definitiva i amb certificat de destrucció o de tractament mediambiental emès per un CAT, sempre que s'acrediti que tenen un interès històric o una singularitat especials.

Aquests vehicles han de conservar sense fondre, almenys, el bastidor original amb el número de xassís indeleble gravat.

Si el sol·licitant no coincideix amb l'últim titular del vehicle que consti en el Registre de vehicles de la Direcció General de Trànsit, ha d'acreditar-ne la propietat o presentar una autorització del titular per procedir a la seva restauració i rehabilitació.

Per a la rehabilitació del vehicle, l'interessat ha de sol·licitar a la Prefectura Provincial de Trànsit la matriculació del vehicle com a històric, i ha d'aportar tota la documentació necessària per al tràmit, entre d'altres, la resolució de l'òrgan competent de la comunitat autònoma en què es cataloga el vehicle com a «històric».

En aquest cas, la restauració del vehicle s'ha de fer necessàriament amb peces originals, noves, usades o reconstruïdes seguint de manera fidedigna els plans de l'original, d'acord amb el que disposa el capítol I del Reglament de vehicles històrics, aprovat pel Reial decret 1247/1995, de 14 de juliol.

Disposició transitòria primera. *Adaptació dels CAT a les previsions d'aquest Reial decret.*

1. Els titulars dels CAT que ja disposin d'una autorització de conformitat amb el Reial decret 20/2017, de 20 de gener, han de comunicar a les autoritats competents de les comunitats autònomes en matèria de residus, en el termini màxim de sis mesos des de l'entrada en vigor d'aquest Reial decret, la incorporació en la seva autorització dels codis LER nacionals que estableix l'annex VIII. La comunicació té eficàcia des de la data en què es presenti.

2. Les autoritats competents han d'actualitzar el contingut de les autoritzacions, i hi han d'incorporar els nous codis comunicats, així com les condicions addicionals que, si s'escau, hagin de complir els titulars de les instal·lacions. Tot això, sense perjudici de les facultats de comprovació, control i inspecció que tinguin atribuïdes les administracions públiques.

Disposició transitòria segona. *Adaptació de les administracions públiques competents.*

Les administracions públiques competents han d'adaptar els seus procediments i autoritzacions, així com els documents de trasllat, al que preveu aquest Reial decret en el termini d'un any des de la seva entrada en vigor.

Mentre es produeix aquesta adaptació, s'han de seguir aplicant els procediments, les autoritzacions i els documents de trasllat de conformitat amb el règim anterior.

Disposició derogatòria única. *Derogació normativa.*

Queden derogades totes les disposicions del mateix rang o inferior que s'oposin a aquest i, en particular, el Reial decret 20/2017, de 20 de gener, sobre els vehicles al final de la seva vida útil, i l'Ordre INT/624/2008, de 26 de febrer, per la qual es regula la baixa electrònica dels vehicles descontaminats al final de la seva vida útil.

Les referències al Reial decret 1383/2002, de 20 de desembre, o a qualsevol de les disposicions que deroga el paràgraf anterior, contingudes en altres normes vigents, acords, contractes i documents tant públics com privats s'entenen fetes a aquest Reial decret.

Disposició final primera. *Modificació del Reglament general de vehicles, aprovat pel Reial decret 2822/1998, de 23 de desembre.*

El Reial decret 2822/1998, de 23 de desembre, queda modificat de la manera següent:

U. Es modifica l'apartat 8 de l'article 32, que queda redactat de la manera següent:

«8. Quan la transmissió afecti un vehicle sobre el qual prèviament s'hagi travat un embargament per una autoritat judicial o administrativa inscrit en el Registre de vehicles, la Prefectura de Trànsit n'ha d'efectuar el canvi de titularitat, n'ha de renovar el permís o la llicència de circulació, i ha de notificar l'existència de l'embargament a l'adquirent, i la identificació i el domicili d'aquest a l'autoritat que el va acordar.

Si la transmissió afecta un vehicle sobre el qual prèviament s'hagi acordat el precintament per una autoritat judicial o administrativa inscrit en el Registre de vehicles, la Prefectura de Trànsit ha d'efectuar el canvi de titularitat, sense expedir un nou permís o una llicència de circulació, i ha de notificar l'existència d'aquesta trava a l'adquirent, i la identificació i el domicili d'aquest a l'autoritat que ho va acordar.

Si la transmissió afecta un vehicle que ha estat declarat prèviament com a sinistre total per una entitat asseguradora, després d'un accident o una altra causa, quan el vehicle hagi sofert un dany important que pugui afectar algun element de seguretat, només se'n practica el canvi de titularitat si s'acredita que s'ha superat favorablement una inspecció ITV amb data posterior a la declaració de sinistre total.»

Dos. Es modifica l'apartat 5 de l'article 33, que queda redactat de la manera següent:

«5. Quan la transmissió afecti un vehicle sobre el qual prèviament s'hagi travat un embargament per una autoritat judicial o administrativa inscrit en el Registre de vehicles, la Prefectura de Trànsit n'ha d'efectuar el canvi de titularitat i renovar el permís o la llicència de circulació, i ha de notificar l'existència de l'embargament a l'adquirent, i la identificació i domicili d'aquest a l'autoritat que el va acordar.

Si la transmissió afecta un vehicle sobre el qual prèviament s'hagi acordat el precintament per una autoritat judicial o administrativa inscrit en el Registre de vehicles, la Prefectura de Trànsit n'ha d'efectuar el canvi de titularitat sense expedir un nou permís o una llicència de circulació, i ha de notificar l'existència d'aquesta trava a l'adquirent i la identificació i el domicili d'aquest a l'autoritat que el va acordar.

Si la transmissió afecta un vehicle que ha estat declarat prèviament com a sinistre total per una entitat asseguradora, després d'un accident o una altra causa, quan el vehicle hagi sofert un dany important que pugui afectar algun element de seguretat, només se'n practica el canvi de titularitat si s'acredita que s'ha superat favorablement una inspecció ITV amb data posterior a la declaració de sinistre total.»

Tres. Se substitueix l'article 35, que queda redactat de la manera següent:

«Article 35. *Baixes definitives.*

Els vehicles matriculats són baixa definitiva en el Registre de vehicles en els casos següents:

1. Quan els seus titulars o les terceres persones que acreditin prou la seva propietat manifestin expressament la voluntat de retirar-los permanentment de la circulació.

La sol·licitud de baixa s'ha de dirigir a qualsevol Prefectura Provincial de Trànsit, acompanyada amb els documents que indica l'annex XV.

2. En cas que qualsevol Prefectura de Trànsit acordi d'ofici mitjançant la resolució oportuna la seva retirada definitiva de la circulació, amb l'informe previ de l'òrgan competent en matèria d'indústria acreditatiu del fet que l'estat del vehicle constitueix, per desgast o deteriorament dels seus elements mecànics, un perill evident per als seus ocupants o per a la seguretat de la circulació en general.

3. Quan qualsevol Prefectura de Trànsit acordi d'ofici, mitjançant la resolució oportuna, la retirada definitiva de la circulació respecte dels vehicles que hagin retirat de les vies públiques els agents encarregats de la vigilància i regulació del trànsit, una vegada comprovat que han estat abandonats pels seus titulars, d'acord amb la normativa que preveu l'annex I, supòsit en què es pot procedir al desballestament.

4. A petició del titular o d'una tercera persona que n'acrediti la propietat, per trasllat del vehicle a un altre país on s'hagi de matricular, i s'hi han d'adjuntar els documents que estableix l'annex XV.

Una vegada tramitada la baixa per trasllat a un altre país, el trasllat efectiu del vehicle s'ha de portar a terme en els 3 mesos següents. En cas que, passats 3 mesos, hi hagi constància que el vehicle continua circulant a Espanya, s'ha de procedir d'ofici a la rehabilitació del vehicle.

5. En cas que qualsevol Prefectura de Trànsit n'acordi la baixa definitiva d'ofici, mitjançant la resolució oportuna, perquè hi ha la presumpció que el vehicle no existeix o no circula perquè no s'han complert les exigències en matèria d'inspecció ITV obligatòria i d'assegurança de responsabilitat civil de subscripció obligatòria en els últims deu anys. Aquesta baixa definitiva d'ofici, en tot cas, no impedeix que, si el vehicle compleix a posteriori les condicions per poder tornar a obtenir l'autorització administrativa per circular, pugui ser rehabilitat.»

Quatre. Es modifica l'apartat 1.a) de l'article 36, que queda redactat de la manera següent:

«1. Els vehicles matriculats són baixa temporal en el Registre de vehicles en els casos següents:

a) Quan el seu titular manifesti expressament la voluntat de retirar-los temporalment de la circulació.

Les baixes temporals dels vehicles el titular dels quals manifesti la seva voluntat de retirar-los temporalment de la circulació tenen una durada d'1 any des de la data de sol·licitud de baixa temporal. Passat aquest termini sense que prèviament l'interessat sol·liciti la pròrroga de la situació de baixa temporal, finalitza la baixa temporal i el vehicle torna a estar en situació activa.

Les pròrrogues del termini de baixa temporal es poden sol·licitar a la Prefectura de Trànsit com a màxim 2 mesos abans de la data de finalització de la baixa temporal.»

Cinc. Es modifica l'annex XIII, apartat C), per afegir-hi un subapartat 9, amb la redacció següent:

«9è Si es tracta d'un vehicle que ha estat declarat prèviament com a sinistre total per una entitat asseguradora, després d'un accident o una altra causa, quan el vehicle hagi sofert un dany important que pugui afectar algun element de seguretat, el document acreditatiu d'haver superat favorablement una inspecció ITV amb data posterior a la declaració de sinistre total.»

Sis. S'afegeix el subapartat 11è a l'annex XV, apartat A), amb la redacció següent:

«11è Per al trasllat a un altre país i com a justificació que no es tracta d'un residu, s'exigeix l'acreditació d'haver superat una inspecció tècnica, sobre la base del Reial decret 920/2017, de 23 d'octubre, pel qual es regula la inspecció tècnica de vehicles, en els 30 dies previs a la sol·licitud de la baixa per trasllat a un altre país o de la baixa per exportació, si aquesta inspecció no consta ja anotada telemàticament en el Registre de vehicles, en els casos següents:

A) Vehicles amb una antiguitat superior a quatre anys des de la seva data de primera matriculació.

B) Per a qualsevol vehicle que, després d'un accident o una altra causa, hagi sofert un dany important que pugui afectar algun element de seguretat.»

Disposició final segona. *Títols competencials.*

Aquest Reial decret es dicta a l'empara de les competències exclusives de l'Estat en matèria de bases i coordinació de la planificació general de l'activitat econòmica, trànsit i circulació de vehicles de motor, i legislació bàsica sobre protecció del medi ambient, que estableixen els articles 149.1.13a, 21a i 23a de la Constitució, respectivament.

Disposició final tercera. *Incorporació de dret de la Unió Europea.*

Aquest Reial decret constitueix la norma espanyola de transposició al dret intern de la Directiva 2000/53/CE del Parlament Europeu i del Consell, de 18 de setembre de 2000, relativa als vehicles al final de la seva vida útil i les seves modificacions posteriors, i, en particular, constitueix la norma espanyola de transposició parcial de la Directiva (UE) 2018/849 del Parlament Europeu i del Consell, de 30 de maig de 2018, per la qual es modifiquen la Directiva 2000/53/CE, relativa als vehicles al final de la seva vida útil; la Directiva 2006/66/CE, relativa a les piles i els acumuladors i als residus de piles i acumuladors, i la Directiva 2012/19/UE, sobre residus d'aparells elèctrics i electrònics, en el que afecta la modificació que aquesta Directiva porta a terme en la Directiva 2000/53/CE.

Disposició final quarta. *Habilitació de desplegament.*

Es faculta les persones titulars dels ministeris per a la Transició Ecològica i el Repte Demogràfic, de l'Interior i d'Indústria, Comerç i Turisme per dictar, en l'àmbit de les seves competències respectives, les disposicions necessàries per a l'aplicació i el desplegament del que estableix aquest Reial decret i, en particular, per adaptar els annexos a les disposicions i modificacions que estableixin les normes internacionals, el dret de la Unió Europea o l'estat de la tècnica.

Disposició final cinquena. *Entrada en vigor.*

Aquest Reial decret entra en vigor l'endemà de la publicació en el «Butlletí Oficial de l'Estat».

Madrid, 13 d'abril de 2021.

FELIPE R.

La vicepresidenta primera del Govern i ministra de la Presidència,
Relacions amb les Corts i Memòria Democràtica,
CARMEN CALVO POYATO

ANNEX I

Exempcions a la prohibició d'utilitzar plom, mercuri, cadmi i crom hexavalent en els materials i components dels automòbils, prevista a l'article 4.1.a). Obligació de marcatge de materials i components

Materials i components	Abast i data de venciment de l'exempció	S'han d'etiquetar o identificar d'acord amb l'article 4.1.c)
<i>Plom com a element d'aliatge.</i>		
1.a) Acer per a fins de mecanització i components d'acer galvanitzat en calent per procediment discontinu que continguin fins a un 0,35% del seu pes en plom.		
1.b) Xapes d'acer galvanitzat en continu que continguin fins a un 0,35% del seu pes en plom.	Automòbils homologats abans de l'1 de gener de 2016 i peces de recanvi per a aquests automòbils.	
2.a) Alumini per a fins de mecanització amb un contingut en plom de fins al 2% en pes.	Peces de recanvi per a automòbils que hagin sortit al mercat abans de l'1 de juliol de 2005.	
2.b) Alumini amb un contingut en plom de fins a l'1,5% en pes.	Peces de recanvi per a automòbils que hagin sortit al mercat abans de l'1 de juliol de 2008.	
2.c.i) Aliatges d'alumini per a fins de mecanització amb un contingut en plom de fins al 0,4% en pes.	(1)	
2.c.ii) Aliatges d'alumini no inclosos a l'entrada 2.c.i) amb un contingut en plom de fins al 0,4% en pes. ^(1a)	(1)	
3. Aliatge de coure que contingui fins a un 4% del seu pes en plom.	(1)	
4.a) Coixinets i dolles.	Peces de recanvi per a automòbils que hagin sortit al mercat abans de l'1 de juliol de 2008.	
4.b) Coixinets i dolles per a motors, transmissions i compressors d'aire condicionat.	Peces de recanvi per a automòbils que hagin sortit al mercat abans de l'1 de juliol de 2011.	
<i>Plom i compostos de plom en els components.</i>		
5.a) Plom en bateries de sistemes d'alta tensió ^(2a) que s'utilitzen només per a la propulsió de vehicles M1 i N1.	Vehicles M1 i N1 homologats abans de l'1 de gener de 2019 i peces de recanvi per a aquests vehicles.	X
5.b) Plom en bateries per a aplicacions de bateries no incloses a l'entrada 5.a).		X
6. Amortidors de vibracions.	Automòbils homologats abans de l'1 de gener de 2016 i peces de recanvi per a aquests automòbils.	X

Materials i components	Abast i data de venciment de l'exempció	S'han d'etiquetar o identificar d'acord amb l'article 4.1.c)
7.a) Agents de vulcanització i estabilitzadors per a elastòmers en tubs de fre, tubs de combustible, tubs de ventilació, peces d'elastòmer/metall per a aplicacions de xassís, i bastidors de motor.	Peces de recanvi per a automòbils que hagin sortit al mercat abans de l'1 de juliol de 2005.	
7.b) Agents de vulcanització i estabilitzadors per a elastòmers en tubs de fre, tubs de combustible, tubs de ventilació, peces d'elastòmer/metall per a aplicacions de xassís, i bastidors de motor que continguin fins al 0,5% del seu pes en plom.	Peces de recanvi per a automòbils que hagin sortit al mercat abans de l'1 de juliol de 2006.	
7.c) Agents reticulants per a elastòmers en aplicacions del sistema de propulsió que continguin fins a un 0,5% del seu pes en plom.	Peces de recanvi per a automòbils que hagin sortit al mercat abans de l'1 de juliol de 2009.	
8.a) Plom en soldadures per fixar components elèctrics i electrònics a panells de circuits electrònics i plom en acabats sobre terminacions de components diferents dels condensadors electrolítics d'alumini, sobre clavilles de components i sobre panells de circuits electrònics.	Automòbils homologats abans de l'1 de gener de 2016 i peces de recanvi per a aquests automòbils.	X(4)
8.b) Plom en soldadures en aplicacions elèctriques, excepte sobre panells de circuits electrònics o sobre vidre.	Automòbils homologats abans de l'1 de gener de 2011 i peces de recanvi per a aquests automòbils.	X(4)
8.c) Plom en acabats sobre terminals de condensadors electrolítics d'alumini.	Automòbils homologats abans de l'1 de gener de 2013 i peces de recanvi per a aquests automòbils.	X(4)
8.d) Plom utilitzat en soldadures sobre vidre en sensors de flux de massa d'aire.	Automòbils homologats abans de l'1 de gener de 2015 i peces de recanvi d'aquests automòbils.	X(4)
8.e) Plom en pastes de soldadura d'alta temperatura de fusió (és a dir, aliatges de plom que continguin en pes un 85% de plom o més).	(2)	X
8.f.a) Plom en sistemes de connectors de clavilles elàstiques («compliant pin connector»).	Automòbils homologats abans de l'1 de gener de 2017 i peces de recanvi per a aquests automòbils.	X(4)
8.f.b) Plom en sistemes de connectors de clavilles elàstiques («compliant pin connector»), a excepció de la zona d'unió dels connectors del cablatge d'automòbils	Automòbils homologats abans de l'1 de gener de 2024 i peces de recanvi per a aquests automòbils.	X
8.g.i) Plom en soldadures dissenyades per crear una connexió elèctrica viable entre el cub de semiconductor i el portador en càpsules de circuit integrat «flip-chip»	Automòbils homologats abans de l'1 d'octubre de 2022 i peces de recanvi per a aquests automòbils.	X
8.g.ii) Plom en soldadures dissenyades per crear una connexió elèctrica viable entre el cub de semiconductor i el portador en càpsules de circuit integrat «flip-chip», sempre que la connexió elèctrica consisteixi en algun dels elements següents: i) un node tecnològic semiconductor de 90 nm o més; ii) un cub únic de 300 mm ² o més gran en qualsevol node tecnològic semiconductor; iii) càpsules de cubs apilats amb un cub de 300 mm ² o més gran, o interponedors de silici de 300 mm ² o més grans.	(2) Vàlid per als automòbils homologats a partir de l'1 d'octubre de 2022 i les peces de recanvi per a aquests automòbils.	X

Materials i components	Abast i data de venciment de l'exempció	S'han d'etiquetar o identificar d'acord amb l'article 4.1.c)
8.h) Plom en soldadures per fixar plaques difusores al dissipador de calor en acoblaments de semiconductors de potència amb un xip d'1 cm ² de superfície de projecció mínima i amb una densitat de corrent nominal d'almenys 1 A/mm ² de superfície del xip de silici.	Automòbils homologats abans de l'1 de gener de 2016 i peces de recanvi per a aquests automòbils.	X ⁽⁴⁾
8.i) Plom en soldadures en aplicacions elèctriques sobre vidre, excepte en el cas de soldadures en cristalls de vidre laminat.	Automòbils homologats abans de l'1 de gener de 2016 i peces de recanvi per a aquests automòbils.	X ⁽⁴⁾
8.j) Plom en soldadures de cristalls de vidre laminat.	Automòbils homologats abans de l'1 de gener de 2020 i peces de recanvi per a aquests automòbils.	X ⁽⁴⁾
8.k) Soldadures d'aplicacions de calefacció amb un corrent de calefacció de 0,5 A o més per cada connexió soldada a un cristall de vidre laminat amb un gruix de paret no superior a 2,1 mm. Aquesta exempció no s'aplica a les soldadures en contactes inserits en el polímer intermedi.	Automòbils homologats abans de l'1 de gener de 2024 i peces de recanvi per a aquests automòbils.	X ⁽⁴⁾
9. Assentaments de les vàlvules.	Peces de recanvi per a tipus de motor desenvolupats abans de l'1 de juliol de 2003.	
10.a) Components elèctrics i electrònics que continguin plom en vidre o ceràmica, en peces matrius de vidre o ceràmica, en materials vitroceràmics o en peces matrius vitroceràmiques. Aquesta exempció no s'aplica a l'ús de plom en: – vidre de bombetes i bugies d'encesa, – materials ceràmics dielèctrics dels components indicats en els punts 10.b), 10.c) i 10.d).		X ⁽⁵⁾ (components que no siguin els piezoelèctrics inclosos en el motor)
10.b) Plom en materials ceràmics dielèctrics a base de PZT de condensadors que formen part de circuits integrats o semiconductors discrets.		
10.c) Plom en materials ceràmics dielèctrics de condensadors amb una tensió nominal inferior a 125 V CA o 250 V CC.	Automòbils homologats abans de l'1 de gener de 2016 i peces de recanvi per a aquests automòbils.	
10.d) Plom en els materials ceràmics dielèctrics de condensadors que compensen les diferències relacionades amb la temperatura dels sensors de sistemes de sonar d'ultrasons.	Automòbils homologats abans de l'1 de gener de 2017 i peces de recanvi per a aquests automòbils.	
11. Iniciadors pirotècnics.	Automòbils homologats abans de l'1 de juliol de 2006 i peces de recanvi per a aquests automòbils.	
12. Materials termoelèctrics que contenen plom en aplicacions elèctriques per a automòbils que permeten reduir les emissions de CO ₂ per recuperació de la calor de l'escapament.	Automòbils homologats abans de l'1 de gener de 2019 i peces de recanvi per a aquests automòbils.	X
<i>Crom hexavalent.</i>		
13.a) Revestiments antioxidants.	Peces de recanvi per a automòbils que hagin sortit al mercat abans de l'1 de juliol de 2007.	

Materials i components	Abast i data de venciment de l'exempció	S'han d'etiquetar o identificar d'acord amb l'article 4.1.c)
13.b) Revestiments antioxidants per als pernys i les femelles que s'utilitzen en l'acoblament de xassís.	Peces de recanvi per a automòbils que hagin sortit al mercat abans de l'1 de juliol de 2008.	
14. Crom hexavalent com a protecció anticorrosiva per als sistemes de refrigeració d'acer al carboni en refrigeradors d'absorció, fins a un màxim del 0,75% en pes en la solució refrigerant: i) dissenyats per funcionar totalment o parcialment amb escalfadors elèctrics d'una potència elèctrica mitjana utilitzada < 75 W en condicions de funcionament constant; ii) dissenyats per funcionar totalment o parcialment amb escalfadors elèctrics d'una potència elèctrica mitjana utilitzada ≥ 75 W en condicions de funcionament constant; iii) dissenyats per funcionar totalment amb escalfadors no elèctrics.	Automòbils homologats abans de l'1 de gener de 2020 i peces de recanvi per a aquests automòbils. Automòbils homologats abans de l'1 de gener de 2026 i peces de recanvi per a aquests automòbils.	X
<i>Mercuri</i>		
15.a) Làmpades de descàrrega per a fars.	Automòbils homologats abans de l'1 de juliol de 2012 i peces de recanvi per a aquests automòbils.	X
15.b) Tubs fluorescents usats en indicadors del tauler de control.	Automòbils homologats abans de l'1 de juliol de 2012 i peces de recanvi per a aquests automòbils.	X
<i>Cadmi</i>		
16. Bateries per a automòbils elèctrics.	Peces de recanvi per a automòbils que hagin sortit al mercat abans del 31 de desembre de 2008.	

(1) Aquesta exempció s'ha de revisar el 2021.

(1a) S'aplica als aliatges d'alumini en què el plom no s'hagi introduït de manera deliberada però hi estigui present perquè s'ha utilitzat alumini reciclat.

(2) Aquesta exempció s'ha de revisar el 2024.

(2a) Sistemes amb un voltatge de més de 75 V CC segons la definició del Reial decret 187/2016, de 6 de maig, pel qual es regulen les exigències de seguretat del material elèctric destinat a ser utilitzat en determinats límits de tensió.

(4) Desmuntatge obligatori si, en correlació amb el punt 10.a), se supera un líndar mitjà de 60 grams per automòbil. Per a l'aplicació d'aquesta clàusula no es tenen en compte els dispositius electrònics no instal·lats pel fabricant a la cadena de producció.

(5) Desmuntatge obligatori si, en correlació amb els punts 8.a) a 8.j), se supera un líndar mitjà de 60 grams per automòbil. Per a l'aplicació d'aquesta clàusula no es tenen en compte els dispositius electrònics no instal·lats pel fabricant a la cadena de producció.

Notes:

Es tolera un valor de concentració màxim de fins al 0,1% en pes de plom, crom hexavalent i mercuri en material homogeni, i de fins al 0,01% en pes de cadmi en material homogeni.

S'autoritza sense limitació la reutilització i la preparació per a la reutilització de peces d'automòbils ja comercialitzades abans de la data de venciment d'una exempció, atès que en aquest cas no s'aplica l'article 4.1.a). Les peces de recanvi comercialitzades després de l'1 de juliol de 2003 i que s'utilitzin en automòbils que hagin sortit al mercat abans de l'1 de juliol de 2003 queden exemptes del que estableix l'article 4.1.a).*

* Aquesta clàusula no s'aplica als contrapesos d'equilibratge de rodes, a les escombretes de carbó per a motors elèctrics ni als ferodos.

ANNEX II

Requisits tècnics de les instal·lacions de recepció de vehicles, dels dipòsits de les administracions públiques i de les instal·lacions de tractament de vehicles al final de la seva vida útil

Les instal·lacions de recepció de vehicles, els dipòsits de les administracions públiques i les de gestió dels vehicles al final de la seva vida útil han de complir els requisits tècnics següents, sense perjudici dels requisits addicionals que pugui imposar la normativa autonòmica:

1. Els llocs de recollida i emmagatzematge, fins i tot temporal, previ a la descontaminació dels vehicles al final de la seva vida útil, han de disposar de:

a) Zones adequades al nombre de vehicles a emmagatzemar i dotades de paviment impermeable, amb instal·lacions per a la recollida de vessaments, de decantació i separació de greixos.

b) Equips per al tractament d'aigües, incloses les pluvials, que han de ser tractades d'acord amb la reglamentació sanitària i mediambiental abans de desfer-se'n.

2. Les instal·lacions dels CAT han de disposar de:

a) Zones adequades al nombre de vehicles a emmagatzemar abans de la seva descontaminació dotades de paviment impermeable i amb instal·lacions de recollida de vessaments en el cas de trobar-se a cobert, o instal·lacions de recollida i tractament d'aigües, inclòs un separador d'hidrocarburs, abans del seu abocament en el cas de zones descobertes. Tots els sistemes han de ser conformes amb la normativa sanitària i mediambiental establerta per les diferents administracions públiques.»

b) Zones cobertes per a la descontaminació, amb paviment impermeable i amb instal·lacions per a la recollida de vessaments, i amb equips i instal·lacions adequats per a la quantitat i tipologia dels vehicles a descontaminar (elevadors o fossats, sistemes d'aspiració/extracció de fluids, etc.).

c) Zones cobertes i amb paviment impermeable per emmagatzemar els components retirats del vehicle i que continguin residus perillosos, en especial per als que continguin oli.

d) Contenidors adequats per emmagatzemar les bateries (amb possibilitat, en cas d'accident, de neutralització de l'electròlit allà mateix o en un lloc proper), filtres i condensadors de policlorobifenils/policloroterfenils (PCB/PCT).

e) Dipòsits adequats per emmagatzemar separatament els fluids dels vehicles al final de la seva vida útil, és a dir: combustible, olis –de motor, de caixes de canvi, de transmissió i hidràulics i líquid de frens–, líquids de refrigeració, líquid anticongelant, fluids de l'equip de l'aire condicionat i qualsevol altre fluid retirat del vehicle.

f) Equips de recollida i tractament d'aigües, incloses les de pluja a les zones no cobertes, les quals han de ser tractades prèviament al seu abocament, de conformitat amb la normativa ambiental i sanitària establertes per les diferents administracions públiques.

g) Zones apropiades per emmagatzemar pneumàtics usats, que incloguin mesures contra incendis i prevenció de riscos derivats de l'emmagatzematge.

h) Zones apropiades per a l'emmagatzematge dels vehicles descontaminats, que han d'estar barrades o tancades en tot el seu perímetre; el sòl de la zona d'emmagatzematge ha d'estar, almenys, degudament compactat i condicionat per acomplir la seva funció específica en les degudes condicions de seguretat i dotat d'un sistema de recollida d'aigües superficials.

3. Les instal·lacions de fragmentació, postfragmentació i reciclatge posterior a la descontaminació dels vehicles al final de la seva vida útil, en què es pugui donar lloc a lixiviats de substàncies perilloses per aigua de pluja, han de tenir, on sigui procedent, zones cobertes i zones dotades de paviment impermeable, així com equips de recollida d'aigües brutes i pluvials, que s'han de tractar de conformitat amb la normativa ambiental i sanitària.

ANNEX III

Tramitació electrònica de la baixa definitiva del vehicle i emissió del certificat de destrucció o del certificat de tractament mediambiental d'un vehicle al final de la seva vida útil i del certificat de lliurament de conformitat emès per la instal·lació de recepció quan competeixi, expedits en compliment de l'article 6.1

Lliurament del vehicle

Els vehicles que hagin de ser rebutjats al final de la seva vida útil han de ser lliurats pels seus titulars a un CAT o a una instal·lació de recepció, acompanyats amb la documentació següent:

- a) Sol·licitud de baixa definitiva del vehicle en un imprès model oficial amb les dades i la signatura de la persona titular o propietària del vehicle. La sol·licitud ha d'incloure una declaració jurada que indiqui que el sol·licitant té facultat de disposició sobre el vehicle, de conformitat amb el que disposa el Codi civil.
- b) Documents sobre la identitat i representació que especifica l'apartat A), números 1r i 3r, de l'annex XIII del Reglament general de vehicles, aprovat pel Reial decret 2822/1998, de 23 de desembre, llevat que la comprovació de les dades d'identitat s'efectuï d'acord amb el que disposa el Reial decret 522/2006, de 28 d'abril, pel qual se suprimeix l'aportació de fotocòpies de documents d'identitat en els procediments administratius de l'Administració General de l'Estat i dels seus organismes públics vinculats o dependents.
- c) Permis de circulació i targeta d'inspecció tècnica del vehicle, o declaració jurada d'haver-los extraviat.

Procediment

Fet el lliurament del vehicle i de la documentació en el CAT, la tramitació de la baixa definitiva electrònica s'ha d'efectuar d'acord amb el procediment següent:

I. Quan es tracti d'automòbils, el CAT n'ha d'expedir el certificat de destrucció: per a la resta de vehicles, el CAT n'ha d'expedir el certificat de tractament mediambiental, que s'ha d'ajustar als models i continguts que estableix aquest annex, i queda obligat al tractament del vehicle de conformitat amb aquest Reial decret, i qualsevol altra normativa que li sigui aplicable.

II. El CAT, que ha de tenir autorització per accedir a l'aplicació de tramitació de baixes telemàtiques de vehicles (BTVE) i disposar d'un certificat d'identificació electrònica d'acord amb el que indica l'apartat cinquè, ha de consultar telemàticament la situació administrativa del vehicle en el Registre de vehicles de la Direcció General de Trànsit, de conformitat amb les instruccions que aquesta dicti.

III. En el supòsit que la situació sigui conforme, el CAT ha de comunicar per via telemàtica a la Prefectura de Trànsit de la província on radiqui la sol·licitud de baixa definitiva del vehicle. La Prefectura de Trànsit ha d'anotar la baixa definitiva, i emetre un certificat acreditatiu d'aquella, que ha de remetre telemàticament al CAT per al seu lliurament al titular del vehicle.

La data d'anotació de la baixa definitiva ha de coincidir amb la d'expedició del certificat de destrucció o del certificat de tractament mediambiental.

IV. Si hi ha algun impediment per poder anotar la baixa definitiva, la Prefectura Provincial de Trànsit, d'ofici, ha d'emetre telemàticament un document acreditatiu del defecte a reparar al CAT, que aquest ha de lliurar a l'acte al titular del vehicle perquè procedeixi a reparar-lo o, si s'escau, a la instal·lació de recepció.

Conservació de la documentació

Els CAT han de conservar la sol·licitud de baixa definitiva i la resta de la documentació que indica l'apartat primer d'aquest annex, així com el certificat de destrucció o el certificat

de tractament mediambiental de cada vehicle, pel període que estableix la normativa arxivística corresponent al Ministeri de l'Interior i d'acord amb el que disposa la Llei orgànica 3/2018, de 5 de desembre, de protecció de dades personals i garantia de drets digitals. Durant aquest període, la Prefectura de Trànsit de la província, així com la comunitat autònoma on radiqui, pot sol·licitar al CAT la documentació que acrediti la comunicació efectuada, a fi de fer-hi les comprovacions oportunes.

Transcorregut el període assenyalat, els CAT han de procedir a l'eliminació de la documentació de conformitat amb el que estableixen les disposicions que esmenta el paràgraf anterior.

Excepcions

I. Les baixes definitives de vehicles per trasllat a un altre país s'han de presentar a la Prefectura de Trànsit corresponent, d'acord amb el que preveu el Reglament general de vehicles, i s'hi ha d'adjuntar la documentació que preveu l'annex XV.

II. Les baixes definitives de vehicles catalogats com a històrics estan exemptes de ser tramitades a través dels CAT, i s'han de seguir sol·licitant a les prefectures de Trànsit.

III. En els casos en què hi hagi la presumpció que el vehicle ja no existeix o ha deixat de circular definitivament perquè no s'han complert les obligacions en matèria d'inspecció ITV obligatòria i d'assegurança de responsabilitat civil de subscripció obligatòria en els últims deu anys, la sol·licitud de baixa definitiva s'ha de sol·licitar a les prefectures de Trànsit.

Procés d'autorització per accedir a l'aplicació de tramitació de baixes telemàtiques de vehicles (BTVE)

a) Els CAT han de sol·licitar a la Prefectura de Trànsit corresponent l'alta en els sistemes informàtics de la Direcció General de Trànsit com a centres autoritzats de tractament mediambiental, i hi han d'adjuntar els documents següents: una fotocòpia de l'autorització expedida per la comunitat autònoma en què estigui instal·lat, confrontada pels registres dels òrgans en què es presenta la sol·licitud.

b) Un escrit signat pel representant legal del CAT, en què identifiqui la persona responsable d'aquest i que el representi als efectes de comunicació amb la Direcció General de Trànsit.

La Prefectura de Trànsit pot suspendre l'autorització per accedir a l'aplicació BTVE en el supòsit que detecti irregularitats en la comunicació o documentació dels vehicles destruïts pel CAT.

Instruccions d'emplenament

Es poden donar dos casos:

A. Cas de lliurament del vehicle pel seu titular en un CAT.

El CAT ha d'emplenar el certificat de destrucció o el certificat de tractament mediambiental del vehicle, amb la informació següent:

– Les dades del vehicle a descontaminar.

i. Si s'hi adjunten el permís de circulació i la fitxa tècnica, s'ha de verificar que correspon al vehicle dipositat.

ii. Si no s'hi presenten el permís de circulació i la fitxa tècnica, s'han d'emplenar les dades que es puguin obtenir a partir del vehicle dipositat.

– Les dades del titular del vehicle a descontaminar i, si s'escau, del representant d'aquest que en fa el lliurament.

- Les dades de la instal·lació de recepció. Es deixen en blanc.
- Les dades del CAT de vehicles. S'ha de fer constar a la casella corresponent si s'hi ha adjuntat el document de matriculació o la inexistència d'aquest.

B. Cas de lliurament del vehicle pel seu titular en una instal·lació de recepció.

La instal·lació de recepció ha d'emplenar el certificat de lliurament, amb la informació següent:

- Les dades del vehicle a descontaminar.
- Les dades del titular del vehicle a descontaminar i, si s'escau, del representant d'aquest que en fa el lliurament.
- Les dades de la instal·lació de recepció.
- Dades del CAT que ha de descontaminar i tractar el vehicle.

La instal·lació de recepció n'ha de lliurar una còpia al titular del certificat de lliurament en el moment en què es faci el traspàs del vehicle, i, per fer-ho, ha de sol·licitar la mateixa documentació necessària que es requereix en el CAT per a la seva acceptació, la qual ha de lliurar al CAT quan es lliuri el vehicle. Posteriorment ha de lliurar al titular del vehicle la baixa i el certificat de destrucció o el certificat de tractament mediambiental obtingut del CAT.

**MODEL DE CERTIFICAT DE DESTRUCCIÓ O DE TRACTAMENT MEDIAMBIENTAL:
COMUNITAT AUTÒNOMA D
ORGANISME COMPETENT EN MEDI AMBIENT DE LA COMUNITAT AUTÒNOMA**

LOGOTIP DE LA COMUNITAT AUTÒNOMA

Certificat de destrucció / de tractament mediambiental del vehicle al final de la seva vida útil (Espai per a altres llengües oficials, en endavant EALO)		000000	
1. Dades del vehicle a descontaminar (EALO)			
1.1 Marca (EALO)		1.2 Model (EALO)	1.3 Tipus (EALO) <input type="checkbox"/>
1.4 Matricula (EALO)	1.5 Data de matriculació (EALO)	1.6 País de matriculació (EALO)	1.7 Combustible (EALO) <input type="checkbox"/>
			1.7.1 Gasolina (EALO)
			1.7.2 Gasoil (EALO)
			1.7.3 Altres (EALO)
1.8 Número d'identificació (bastidor) (EALO)			
1.9 Estat (EALO)	1.9.1 Sencer (EALO)	1.9.2 Desmuntat parcialment (EALO)	1.9.3 Sinistrat (EALO)
1.10 Altres dades d'interès (EALO)			
2. Dades del titular del vehicle lliurat (EALO)			
2.1 Nom i cognoms del titular o denominació de la raó social (EALO)		Declaro que he lliurat el vehicle ressenyat en aquesta instal·lació de recepció (EALO)	
2.2 CIF/DNI/NIE/Altres (EALO)	2.3 Nacionalitat (EALO)	2.9 Nom i cognoms ¹ (EALO)	
2.4 Adreça (EALO)		2.10 CIF/DNI/NIE/Altres ¹ (EALO)	Signatura del titular o representant (EALO)
2.5 Municipi (EALO)	2.6 Codi postal (EALO)	2.11 Concepte de representació (EALO)	
2.7 Província (EALO)	2.8 País (EALO)		
3. Dades de la instal·lació de recepció de vehicles (EALO)			
3.1 Nom o raó social (EALO)		Instal·lació de recepció (segell i signatura) (EALO) 3.8 Data (EALO): / ... / 202...	
3.2 CIF (EALO)	3.3 Adreça (EALO)		
3.4 Municipi (EALO)	3.5 Codi postal (EALO)		
3.6 Província (EALO)	3.7 País (EALO)		
4. Dades del centre autoritzat de tractament de vehicles (a emplenar pel mateix centre) (EALO)			
4.1 Nom o raó social (EALO)		4.2 CIF (EALO)	
4.3 Número d'inscripció en el Registre de producció i gestió de residus com a gestor de residus perillosos: (EALO)		4.4 NIRI (EALO)	
4.5 Adreça del centre gestor (EALO)		4.6 Municipi (EALO)	
4.7 Codi postal (EALO)	4.8 Província (EALO)	4.9 Telèfon (EALO)	4.10 Fax (EALO)
4.11 Persona responsable (EALO)		4.12 Adreça electrònica (EALO)	
Número d'identificació mediambiental (NIMA) del centre (EALO)			
CERTIFICO AMB AQUEST DOCUMENT: que he verificat sobre el mateix vehicle que el seu número de sèrie, reproduït en el xassis, així com la seva placa de matriculació, corresponen al vehicle lliurat. Es procedeix a complir l'apartat de l'art. 7 de l'RD 20/2017, duent a terme les operacions de descontaminació, i es compleix així el que estableix l'annex IV i de manera que s'afavoreixin la reutilització i el reciclatge, per aquest ordre. DECLARO (EALO)		La persona que signa es fa responsable de l'acceptació del residu descrit per al seu tractament apropiat, d'acord amb el Reial decret 20/2017, de 20 de gener, sobre els vehicles al final de la seva vida útil. (EALO)	
Que s'adjunta el document de matriculació corresponent La inexistència del document de matriculació		5.3 Data (EALO) Gestor (segell i signatura) (EALO)	

1. A emplenar només en cas que el titular del vehicle no coincideixi amb la persona que en fa el lliurament.

Exemplar per a: organisme ambiental a la comunitat autònoma / Direcció General de Trànsit / centre autoritzat de tractament / instal·lació de recepció

ANNEX IV

Operacions de descontaminació del vehicle al final de la seva vida útil i altres operacions de tractament

1. Per a la descontaminació dels vehicles al final de la seva vida útil, s'han de dur a terme totes i cadascuna de les operacions següents:

a) Retirada de bateries,⁽¹⁾ dipòsits de gas líquat.

⁽¹⁾ Per a la manipulació adequada dels vehicles elèctrics i híbrids, i en especial per a l'extracció de les bateries d'aquests vehicles, els professionals dels CAT que operen amb aquests residus han de disposar de la qualificació necessària.

b) Retirada o neutralització de components potencialment explosius (per exemple, coixins de seguretat).

c) Retirada, així com recollida i emmagatzematge separatament, quan la mescla n'impedeixi el tractament de conformitat amb l'article 18.2 de la Llei 22/2011, de 28 de juliol, de: filtres de combustible, filtres d'oli, combustible, oli –de motor, de transmissió, de la caixa de canvis, hidràulic i líquid de frens–, líquid refrigerant,⁽²⁾ anticongelant, fluid dels aparells d'aire condicionat,⁽²⁾ així com qualsevol altre fluid que continguin els vehicles al final de la seva vida útil.

⁽²⁾ Per a l'extracció adequada dels fluids del sistema d'aire condicionat, els professionals del CAT que duguin a terme les operacions de descontaminació descrites han de disposar de la qualificació exigida de conformitat amb el Reial decret 115/2017, de 17 de febrer, pel qual es regulen la comercialització i la manipulació de gasos fluorats i equips basats en aquests, així com la certificació dels professionals que els utilitzen, i pel qual s'estableixen els requisits tècnics per a les instal·lacions que exerceixen activitats que emetin gasos fluorats.

Si els components, les parts o les peces retirats per a la seva preparació per a la reutilització s'emmagatzemen a cobert, poden incloure els líquids necessaris per a la reutilització amb taps de contenció que substitueixin els filtres retirats. En qualsevol altre cas, després de substituir els filtres per taps a aquest efecte, poden incloure líquids sempre que sigui necessari per a la seva reutilització en una quantitat que no nulli la vareta de mesurament.

d) Retirada, sempre que sigui viable, de tots els components en els quals s'hagi determinat un contingut en mercuri.

2. Per fomentar la preparació per a la reutilització i el reciclatge, s'han de dur a terme totes i cadascuna de les operacions de tractament següents:

a) Retirada de catalitzadors.

b) Retirada dels elements metàl·lics que continguin coure, alumini i magnesi, si aquests metalls no s'han de retirar en el procés de fragmentació.

c) Retirada de pneumàtics i components plàstics de gran mida (per exemple, paraxocs, taulers de control, dipòsits de fluids, etc.) si aquests materials no s'han de retirar en el procés de fragmentació de manera que es puguin reciclar efectivament com a materials.

d) Retirada de vidre.

3. Les fraccions que no s'hagin pogut preparar per a la reutilització o reciclar, s'han de destinar, sobre la base del principi de jerarquia, a la valorització energètica.

ANNEX V

Preparació per a la reutilització

A. *Requisits d'un centre o una instal·lació de preparació per a la reutilització*

1. Únicament es poden preparar per a la reutilització components, parts o peces que procedeixin de vehicles donats de baixa definitiva davant la Direcció General de Trànsit, amb un certificat de destrucció o de tractament mediambiental expedit vàlidament per un CAT autoritzat.

2. Només els CAT autoritzats poden dur a terme la preparació de components, parts, peces o fluids per a la reutilització, i són els responsables de lliurar els certificats que esmenta l'apartat C per als components, les parts o les peces recuperats.

3. Els combustibles només es poden comercialitzar o autoconsumir en el mateix CAT si compleixen els requisits que estableix la seva normativa d'aplicació. Quan un CAT dugui a terme operacions de preparació per a la reutilització o el reciclatge de gasos de refrigeració i aquest gas sigui utilitzat en autoconsum, comercialitzat o utilitzat en operacions de càrrega, recàrrega, reparació o manteniment de vehicles, equips o aparells dels seus clients, s'ha de complir el que s'estableix la normativa aplicable respecte als impostos sobre gasos fluorats d'efecte d'hivernacle.

B. *Criteris per seleccionar les peces, les parts i els components dels vehicles al final de la seva vida útil aptes per a la preparació per a la reutilització*

1. Són susceptibles de preparació per a la reutilització les peces, les parts i els components que mantinguin la funcionalitat i la seguretat per al seu ús, d'acord amb les normes que els siguin aplicables, així com les que es puguin reparar. La resta s'han de gestionar com a residus.

2. Inspecció visual: les peces, les parts i els components dels vehicles al final de la seva vida útil que després d'una inspecció visual estiguin en alguna de les situacions que s'exposen a continuació i que no es puguin reparar no seran susceptibles de preparació per a la reutilització i s'han de gestionar com a residus:

- a) Absència de components essencials.
- b) Peces o components en condicions generals deficientes.
- c) Peces o components molt oxidats o amb nombrosos danys superficials (per exemple, abonyegaments, esquerdes, forats, etc.) que no siguin reparables.

C. *Certificat a incloure juntament amb de les peces, les parts i els components després de la seva preparació per a la reutilització*

1. Els components, les parts o les peces preparats per a la reutilització han d'anar acompanyats amb el certificat del CAT que els hagi preparat per a la reutilització, que ha d'incloure, com a mínim, la informació del model següent:

Certificat de components, parts o peces preparats per a la reutilització procedents d'un vehicle al final de la seva vida útil (Espai per a altres llengües oficials, en endavant EALO)	00
---	----

Components, parts o peces preparats per a la reutilització (EALO)		
1.1 Marca (EALO)	1.2 Model (EALO)	1.3 Peces o components (EALO)
1.4 Altres dades d'interès (EALO)		

El centre autoritzat de tractament de vehicles al final de la seva vida útil sotasignat certifica que els components, les parts o les peces avantdits corresponen a un vehicle donat de baixa definitiva davant la Direcció General de Trànsit i que mantenen la funcionalitat i seguretat per al seu ús. (EALO)			
2.1 Nom o raó social (EALO)		2.2 CIF (EALO)	
2.3 Número d'inscripció en el Registre de producció i gestió de residus com a gestor de residus perillosos		2.4 NIRI (EALO)	
2.5 Adreça del centre gestor (EALO)		2.6 Municipi (EALO)	
2.7 Codi postal (EALO)	2.8 Província (EALO)	2.9 Telèfon (EALO)	2.10 Fax (EALO)
2.11 Persona responsable (EALO)		2.12 Adreça electrònica (EALO)	
2.13 Número d'identificació mediambiental (NIMA) (EALO)			
2.13 Data (EALO) / / 202...		2.14 Segell i signatura (EALO)	

El contingut d'aquest certificat pot anar inclòs en la factura corresponent.

2. En cas que el certificat no disposi de la informació avantdita, que no sigui verificable, o presenti dubtes o incorreccions, els components, les parts o les peces es consideren residus i s'han de gestionar com a tals.

3. En el cas de preparació per a la reutilització de pneumàtics, el CAT ha de certificar que compleixen les especificacions tècniques que conté la norma UNE 69051 – «Pneumàtics, llantes i vàlvules. Cicle d'ús del pneumàtic. Pneumàtics de segona mà».

D. *Requisits del trasllat*

1. Els conjunts de components, parts o peces preparats per a la reutilització, que siguin objecte d'un trasllat, han d'anar acompanyats durant el seu trasllat amb el document anterior, expedit pel CAT que els hagi preparat per a la reutilització, per acreditar que es tracta de productes i no de residus. En cas que no vagin acompanyats amb aquest certificat emès vàlidament, es consideren residus.

2. Els conjunts de components, parts o peces preparats per a la reutilització, que siguin objecte d'un trasllat, han d'anar, segons les seves característiques, separats, paletitzats o fleixats adequadament per a la càrrega, la descàrrega i el trasllat correctes, i han d'incloure mitjans per evitar escapaments, trencaments o fuites indesitjades.

E. *Requisits de la postvenda en el territori nacional*

Els CAT han de proporcionar als consumidors de peces i components preparats per a la reutilització la garantia establerta legalment segons que siguin particulars o professionals.

F. *Requisits d'informació*

Els CAT, en la seva memòria anual de gestió, han de proporcionar informació sobre les peces preparades per a la reutilització venudes i les emmagatzemades durant el període corresponent a la memòria esmentada. Així mateix, s'han de declarar en la memòria anual les peces que ja estaven comptabilitzades com a emmagatzemades en anys anteriors, i que en el període esmentat s'han rebutjat com a residus.

ANNEX VI

Qualificació necessària per als professionals dels CAT que s'encarreguin de la manipulació dels vehicles elèctrics i híbrids

El personal que manipula en els centres autoritzats de tractament (CAT) vehicles elèctrics i/o híbrids, ha d'estar capacitat per manipular de manera segura els vehicles esmentats i els seus components.

Aquesta persona ha de dur a terme la seva activitat en el si d'un CAT i ha de complir i poder acreditar davant l'Administració competent, quan aquesta ho requereixi així en l'exercici de les seves facultats d'inspecció, comprovació i control, una de les situacions següents:

a) Disposar d'un títol de formació professional que atorgui competències en instal·lació, muntatge o manteniment d'instal·lacions, línies elèctriques o electricitat del vehicle o una titulació equivalent. S'entén per titulació equivalent la recollida com a tal en la reglamentació que regula el títol exigít. Igualment, sempre que es prevegi en la reglamentació esmentada, es poden admetre els certificats de professionalitat reconeguts com a equivalents a un títol de formació professional en la regulació del títol esmentat, o bé els que cobreixin les unitats de competència corresponents a tots els mòduls professionals que formen els ensenyaments del títol de formació professional, d'acord amb el que estipula el Reial decret 1224/2009, de 17 de juliol, de reconeixement de les competències professionals adquirides per experiència laboral.

b) Tenir una certificació atorgada per una entitat acreditada per a la certificació de persones per l'ENAC o qualsevol altre organisme nacional d'acreditació designat d'acord amb el que estableix el Reglament (CE) núm. 765/2008 d'acord amb la norma UNE-EN ISO 17024. L'esquema de certificació ha d'incloure en el seu abast els treballs relatius al desballestament de vehicles híbrids i elèctrics i ha d'avaluar la competència per a l'acompliment de les tasques següents:

1. La utilització dels equips de protecció individual necessaris per al maneig segur d'un vehicle elèctric i/o híbrid que treballa en alta tensió.

2. El maneig d'aparells de mesura i eines.
3. La posada en seguretat d'un vehicle elèctric i/o híbrid que treballa en alta tensió.
4. L'extracció segura de la bateria d'un vehicle elèctric i/o híbrid que treballa en alta tensió després de la seva posada en seguretat.
5. L'emmagatzematge i l'embalatge de bateries de vehicles elèctrics i/o híbrids que treballen en alta tensió després de la seva posada en seguretat i la seva extracció del vehicle.
6. La preparació per al transport de les bateries de vehicles elèctrics i/o híbrids que treballen en alta tensió després de la seva posada en seguretat i la seva extracció del vehicle.

Per fer-ho, és necessari evidenciar la possessió dels coneixements i les destreses següents i la seva aplicació en la pràctica:

- a. La interpretació de plànols i esquemes.
- b. La seguretat per a treballs en vehicles elèctrics i/o híbrids que treballen en alta tensió.
- c. Les distàncies d'aïllament i els passadissos de seguretat.
- d. La relació de legislació vigent (europea, estatal i autonòmica) sobre aquest tipus de components.
- e. Les exigències per als equips de protecció i materials utilitzats en el tractament de vehicles elèctrics i/o híbrids que treballen en alta tensió.
- f. Els perills en la manipulació (inclòs el transport) de vehicles elèctrics i/o híbrids que treballen en alta tensió.
- g. Els components principals d'un vehicle elèctric i/o híbrid que treballa en alta tensió.
- h. La posada en seguretat d'un vehicle elèctric i/o híbrid que treballa en alta tensió
- i. El Sistema d'Informació Internacional per al Desballestament de Vehicles (IDIS). Descàrrega dels documents necessaris per a la posada en seguretat i l'extracció segura de la bateria d'un vehicle elèctric i/o híbrid que treballa en alta tensió específic.
- j. El maneig, l'emmagatzematge i l'embalatge de bateries de vehicles elèctrics i/o híbrids que treballen en alta tensió després de la seva posada en seguretat i la seva extracció del vehicle.
- k. Les mesures que ha d'adoptar en relació amb la prevenció de riscos laborals per dur a terme les tasques de manera segura tant per a la seva persona com per a la resta de les persones, els béns i el medi ambient.

ANNEX VII

Objectius de preparació per a la reutilització, el reciclatge i la valorització

1. Els agents econòmics han de complir, en l'àmbit de la seva activitat, els objectius de preparació per a la reutilització, el reciclatge i la valorització següents:
 - a) el percentatge total de preparació per a la reutilització i la valorització ha de ser almenys del 95 per 100 del pes mitjà per automòbil i any, i
 - b) el percentatge total de preparació per a la reutilització i el reciclatge ha de ser almenys del 85 per 100 del pes mitjà per automòbil i any.
2. Els CAT, a més, han de complir els objectius següents, sense perjudici del compliment dels exigits amb anterioritat a l'entrada en vigor d'aquest Reial decret:
 - a) Han de recuperar per a la seva preparació per a la reutilització, i han de comercialitzar components, parts o peces dels automòbils que signifiquin, almenys, un 10% del pes total dels automòbils que tractin anualment.
 - b) A partir de l'1 de gener de 2026 han de recuperar per a la seva preparació per a la reutilització, i han de comercialitzar components, parts o peces dels automòbils que signifiquin, almenys, un 15% del pes total dels automòbils que tractin anualment.

ANNEX VIII

Codificació LER-VEH

S'inclouen a continuació codis LER-VEH desagregats per ser utilitzats en normativa futura, i en aquest Reial decret únicament són aplicables els dos primers.

- 16 01 04* 10 Automòbils al final de la seva vida útil.
- 16 01 04* 20 Vehicles al final de la seva vida útil no inclosos en el LER 16 01 04* 10.
- 16 01 04* 30 Mitjà de transport que circula sobre raïls al final de la seva vida útil.
- 16 01 04* 40 Embarcacions al final de la seva vida útil.
- 16 01 04* 50 Aeronaus al final de la seva vida útil.
- 16 01 04* 90 Altres mitjans de transport autopropulsats (que es moguin pels seus propis mitjans).