



LEGISLACIÓN CONSOLIDADA

Real Decreto 20/2017, de 20 de enero, sobre los vehículos al final de su vida útil.

Ministerio de la Presidencia y para las Administraciones Territoriales
«BOE» núm. 18, de 21 de enero de 2017
Referencia: BOE-A-2017-656

ÍNDICE

<i>Preámbulo</i>	3
<i>Artículos</i>	7
Artículo 1. Objeto.	7
Artículo 2. Ámbito de aplicación y otra legislación aplicable.	7
Artículo 3. Definiciones.	7
Artículo 4. Obligaciones relativas a la prevención de residuos y a la puesta en el mercado de vehículos.	8
Artículo 5. Obligaciones relativas a la entrega y recogida de los vehículos para su tratamiento.	9
Artículo 6. Documentación de la entrega.	9
Artículo 7. Instalaciones y operaciones de tratamiento.	10
Artículo 8. Objetivos de preparación para la reutilización, reciclado y valorización.	11
Artículo 9. Obligaciones en el ámbito de la responsabilidad ampliada del productor.	11
Artículo 10. Sistemas individuales y colectivos de responsabilidad ampliada del productor.	12
Artículo 11. Obligaciones de información.	12
Artículo 12. Régimen sancionador.	12
<i>Disposiciones adicionales</i>	13
Disposición adicional primera. Aplicación de otra normativa.	13
Disposición adicional segunda. Referencias al Real Decreto 1383/2002 de 20 de diciembre, sobre gestión de vehículos al final de su vida útil.	13

BOLETÍN OFICIAL DEL ESTADO
LEGISLACIÓN CONSOLIDADA

Disposición adicional tercera. Cesión temporal para finalidades específicas de vehículos al final de su vida útil dados de baja definitiva en la Dirección General de Tráfico.	13
Disposición adicional cuarta. Rehabilitación de vehículos con certificado de destrucción emitido por un Centro Autorizado de Tratamiento, cuando se acredite que tienen un especial interés histórico o singularidad.	13
<i>Disposiciones transitorias</i>	14
Disposición transitoria primera. Adaptación de las autorizaciones de las instalaciones.	14
Disposición transitoria segunda. Adaptación a los nuevos sistemas de responsabilidad ampliada del productor.	14
<i>Disposiciones derogatorias</i>	14
Disposición derogatoria única. Derogación normativa.	14
<i>Disposiciones finales</i>	14
Disposición final primera. Títulos competenciales.	14
Disposición final segunda. Incorporación de derecho de la Unión Europea.	14
Disposición final tercera. Habilitación de desarrollo.	14
Disposición final cuarta. Entrada en vigor.	14
ANEXO I. Exenciones a la prohibición de utilizar plomo, mercurio, cadmio y cromo hexavalente en los materiales y componentes de los automóviles, prevista en el artículo 4.1.a). Obligación de marcado de materiales y componentes	15
ANEXO II. Requisitos técnicos de las instalaciones de recepción de vehículos, de los depósitos de las administraciones públicas y de las instalaciones de tratamiento de vehículos al final de su vida útil	17
ANEXO III. Requisitos mínimos del certificado de destrucción de un vehículo al final de su vida útil, expedido en cumplimiento del artículo 6.1.	18
ANEXO IV. Operaciones de descontaminación del vehículo al final de su vida útil y otras operaciones de tratamiento.	18

TEXTO CONSOLIDADO
Última modificación: 14 de abril de 2021

Norma derogada, con efectos desde el 15 de abril de 2021 por la disposición derogatoria única del Real Decreto 265/2021, de 13 de abril. [Ref. BOE-A-2021-5868](#)

Téngase en cuenta que las referencias al presente Real Decreto contenidas en normas, acuerdos, contratos y documentos tanto públicos como privados se entenderán hechas al Real Decreto 265/2021, de 13 de abril, según establece su disposición derogatoria única.

I

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

La Directiva 2000/53/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de septiembre de 2000, fue incorporada al ordenamiento jurídico español mediante el Real Decreto 1383/2002, de 20 de diciembre, sobre gestión de vehículos al final de su vida útil, que se dictó al amparo de lo establecido en los artículos 1 y 7 de la entonces vigente Ley 10/1998, de 21 de abril, de Residuos, que facultaban al Gobierno, respectivamente, para fijar disposiciones particulares relativas a la producción y gestión de determinados tipos de residuos, y para imponer obligaciones y limitaciones a los responsables de la puesta en el mercado de productos que con su uso se convirtieran en residuos, de manera que se facilitara su reutilización, reciclado y valorización. La necesaria cobertura legal de esta disposición se encontraba, asimismo, en lo dispuesto en el capítulo I del título III de la Ley 21/1992, de 16 de julio, de Industria, que, en materia de seguridad industrial, permite establecer limitaciones a las actividades y productos industriales que puedan ocasionar daños al medio ambiente.

De acuerdo con lo anterior se establecían en el Real Decreto 1383/2002, de 20 de diciembre, medidas preventivas desde la fase de concepción del vehículo, tendentes a disminuir y limitar la utilización de sustancias peligrosas en su fabricación, así como a facilitar la reutilización, el reciclado y la valorización de sus distintos elementos, para reducir la afección ambiental producida por los vehículos.

Constituyeron determinaciones prioritarias del real decreto garantizar la entrega por el usuario del vehículo al final de su vida útil; la recogida de los vehículos para su descontaminación en centros de tratamiento específicamente autorizados; la correcta gestión ambiental de los elementos y componentes extraídos del vehículo; el cumplimiento de los objetivos de reutilización, reciclado y valorización establecidos por la directiva; así como la aplicación del principio de responsabilidad ampliada de los productores, por el que éstos debían hacerse cargo de los vehículos al final de su vida útil que les fueran entregados, garantizando la suficiencia de las instalaciones de recogida.

Particular relevancia adquiría la acreditación del fin de la vida útil del vehículo mediante el certificado de destrucción emitido por el centro de tratamiento, cuyos requisitos mínimos, establecidos por la Comisión Europea, quedaron incorporados en el real decreto.

Se regulaban también las operaciones de descontaminación y otras operaciones de tratamiento, fijándose las condiciones de almacenamiento y estableciéndose los requisitos técnicos que debían de reunir las instalaciones de recogida, almacenamiento y tratamiento.

Finalmente la posibilidad que ofrecía la directiva de dar cumplimiento a determinadas obligaciones mediante la suscripción de acuerdos voluntarios quedó recogida igualmente en el real decreto, vinculada a la consecución de los objetivos de reutilización, reciclado y valorización.

II

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

En primer lugar, la aprobación de la Ley 22/2011, de 28 de julio, de residuos y suelos contaminados, ha introducido importantes modificaciones en el régimen aplicable a la producción y gestión de residuos y, concretamente, en lo que se refiere a la jerarquía de residuos y a la responsabilidad ampliada del productor, y a las obligaciones de información de los agentes que intervienen en la producción y gestión de residuos. Por ello, es necesario adaptar a las previsiones de la ley las normas de desarrollo en materia de residuos.

En segundo lugar, para homogeneizar los datos que cada Estado miembro envía anualmente en referencia al cumplimiento de objetivos, la Comisión adoptó la Decisión 2005/293, de 1 de abril de 2005, por la que se establecen normas de desarrollo para controlar el cumplimiento de los objetivos de reutilización y valorización así como de reutilización y reciclado fijados en la Directiva 2000/53/CE del Parlamento Europeo y del Consejo relativa a los vehículos al final de su vida útil.

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

Por todos estos motivos el Ministerio de Agricultura y Pesca, Alimentación y Medio Ambiente ha optado por la derogación del real decreto de 2002 y por la aprobación de un nuevo real decreto que regule, adapte y sistematice todos los aspectos relacionados con los vehículos al final de su vida útil, de conformidad con la Directiva 2000/53/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de septiembre de 2000 y la Ley 22/2011, de 28 de julio.

III

El real decreto que ahora se aprueba mantiene en esencia la regulación preexistente sobre los vehículos al final de su vida útil, conservando sus elementos fundamentales, entre ellos: la definición de vehículo en la que se incluyen las categorías M1, N1 y L5e del Reglamento (UE) n.º 678/2011 de la Comisión, de 14 de julio de 2011, que sustituye el anexo II y modifica los anexos IV, IX y XI de la Directiva 2007/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, por la que se crea un marco para la homologación de los vehículos de motor y de los remolques, sistemas, componentes y unidades técnicas independientes destinados a dichos vehículos (Directiva marco); las obligaciones de los productores o fabricantes de vehículos, como son diseñar sus productos de manera que se limite el uso de sustancias peligrosas en la fabricación de los mismos y se facilite el desmontaje y el tratamiento de los residuos, facilitar información a los gestores, a los consumidores y a las administraciones públicas, organizar, y financiar cuando proceda, la recogida y el adecuado tratamiento, por sí mismos o a través de acuerdos voluntarios con otros agentes económicos; la obligación de los usuarios de entregar los vehículos a un centro de tratamiento, bien directamente, bien a través de una instalación de recepción; la obligación de documentar la entrega a través del certificado de destrucción que acredita el fin de la vida útil del vehículo; la tramitación por los centros de tratamiento de la baja del vehículo de conformidad con la Orden INT/624/2008, de 26 de febrero, por la que se regula la baja electrónica de los vehículos descontaminados al final de su vida útil; la exigencia del cumplimiento de requisitos técnicos de almacenamiento y tratamiento; y la obligación de los agentes económicos de cumplimiento de objetivos de preparación para la reutilización, reciclado y valorización.

Las novedades de este real decreto con respecto al que se deroga se centran en las siguientes cuestiones: se precisa su ámbito de aplicación, se regulan con mayor detalle las operaciones que deben realizar los centros autorizados para el tratamiento de los vehículos

al final de su vida útil (CAT), se adoptan medidas para evitar que se produzca una doble financiación de la gestión de los vehículos o de sus componentes; y se completan algunas previsiones sobre las obligaciones a las que quedan sometidos los productores y otros agentes económicos, incluidas las de información, así como sobre el régimen sancionador. Adicionalmente, se adecua este flujo de residuos a la Ley 22/2011, de 28 de julio, en especial incluyendo la preparación para la reutilización como tratamiento y adaptando los sistemas de responsabilidad ampliada del productor del producto a lo previsto en su título IV. Por último se añade una disposición adicional para regular la cesión temporal de vehículos al final de su vida útil dados de baja definitiva en la Dirección General de Tráfico para fines de formación, investigación, protección civil o simulacros.

En primer lugar, el ámbito de aplicación se regula en artículo aparte y diferente al relativo al objeto de la norma. En aras de una mayor seguridad jurídica se clarifica el ámbito de aplicación del real decreto, que recaerá sobre los vehículos al final de su vida útil, mientras que los residuos generados durante la vida útil de los vehículos se regirán por la Ley 22/2011, de 28 de julio, y por los reales decretos específicos de cada tipo de residuo. Este planteamiento es coherente con el que, en el ámbito de la Directiva 2000/53/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de septiembre de 2000, realizó la Comisión Europea en relación con su artículo 5.1 primer guión, cuando interpretó –en la declaración que acompaña a la primera versión de la Directiva, mantenida posteriormente en otros documentos–, que los Estados miembros pueden utilizar los sistemas de recogida existentes en relación con las piezas usadas que son residuos, por lo que no están obligados a crear sistemas de recogida distintos con requisitos de financiación especiales. Por tanto son aplicables las previsiones recogidas en la Ley 22/2011, de 28 de julio, así como en los reales decretos de cada tipo de residuos que la complementan, como son: el Real Decreto 1619/2005, de 30 de diciembre, sobre la gestión de neumáticos fuera de uso, el Real Decreto 679/2006, de 2 de junio, por el que se regula la gestión de los aceites industriales usados, el Real Decreto 106/2008, de 1 de febrero, sobre pilas y acumuladores y la gestión ambiental de sus residuos y el Real Decreto 110/2015, de 20 de febrero, sobre residuos de aparatos eléctricos y electrónicos.

En segundo lugar, se ha desarrollado con mayor grado de detalle el artículo relativo a las instalaciones y operaciones de tratamiento que se llevan a cabo en los centros autorizados. Estos centros son los únicos autorizados para descontaminar los vehículos y extraer piezas y componentes de vehículos que previamente hayan causado baja definitiva en el Registro de vehículos de la Dirección General de Tráfico. Para dar cumplimiento al principio de jerarquía de residuos, estos centros deberán separar las piezas y componentes que se puedan preparar para la reutilización, y comercializarlas; también deberán entregar a un gestor autorizado todos los materiales procedentes de la descontaminación y remitir el resto del vehículo a un gestor autorizado para su fragmentación. De esta forma se garantiza la trazabilidad y correcta gestión de todos los vehículos al final de su vida útil, que pasarán, por este orden, por una etapa de descontaminación y de preparación para la reutilización en un CAT, otra etapa de fragmentación y en su caso posfragmentación y finalmente las etapas de reciclado y valorización energética de sus componentes o, en su caso, eliminación.

Tras el nuevo principio de jerarquía de residuos que se recoge en la Directiva 2008/98/CE del Parlamento Europeo y del Consejo (Directiva Marco de Residuos), de 19 de noviembre de 2008, sobre los residuos y por la que se derogan determinadas Directivas, en el que se incorpora como tratamiento de residuos la «preparación para la reutilización», se adecuan las referencias que anteriormente se hacían a la «reutilización» al nuevo concepto de «preparación para la reutilización», acuñado por la Directiva Marco de Residuos. De esta manera, la reutilización queda reservada para productos y la preparación para la reutilización para residuos. Puesto que en el CAT entra el vehículo al final de su vida útil y se da de baja definitiva en la Dirección General de Tráfico, se trata de un residuo, e igualmente lo son todas sus piezas y componentes, sin perjuicio de que tras la preparación para la reutilización estas piezas y componentes pueden volver a ponerse en el mercado.

El régimen jurídico de la responsabilidad ampliada del productor queda adaptado a la Ley 22/2011, de 28 de julio, de manera que los productores podrán constituir sistemas individuales o colectivos, para lo que deberán disponer, respectivamente, de la correspondiente comunicación o autorización y podrán celebrar acuerdos con otros agentes económicos o integrar estos agentes en los sistemas de responsabilidad ampliada. Tanto los

sistemas individuales como los colectivos deberán elaborar un informe anual sobre su actividad.

El real decreto clarifica el régimen jurídico aplicable a los vehículos y a algunos de sus componentes sometidos a otros regímenes de responsabilidad ampliada del productor. En coherencia con el tratamiento unificado que la directiva de vehículos establece para el conjunto del vehículo, se considera que los materiales y componentes del vehículo al final de su vida útil no han de quedar sometidos a otros regímenes de responsabilidad ampliada del productor. Con ello se evita la doble regulación y financiación de la gestión de los materiales y componentes procedentes del vehículo. Expresamente se clarifica la responsabilidad de los agentes económicos implicados en la gestión del vehículo al final de su vida útil en relación con los neumáticos que se comercialicen.

Por último se incluye la referencia a los regímenes sancionadores previstos en otras normas, así como los posibles incumplimientos de los sistemas de responsabilidad ampliada del productor o de los acuerdos voluntarios.

IV

Este real decreto consta de doce artículos con el contenido mencionado anteriormente; cuatro disposiciones adicionales relativas a otra normativa aplicable, a las referencias al Real Decreto 1383/2002, de 20 de diciembre, y a la cesión temporal de vehículos dados de baja para fines específicos y a la rehabilitación de vehículos con certificado de destrucción emitido por un CAT, cuando se acredite que tiene un especial interés histórico o singularidad; dos disposiciones transitorias, sobre la revisión de las autorizaciones y la adaptación a los nuevos sistemas de responsabilidad ampliada del productor; una disposición derogatoria, por la que se deroga expresa e íntegramente el Real Decreto 1383/2002, de 20 de diciembre; y cuatro disposiciones finales: la primera sobre títulos competenciales, la segunda sobre incorporación del derecho de la Unión Europea, la tercera sobre habilitación de desarrollo, y la cuarta sobre entrada en vigor.

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

V

Este real decreto se dicta al amparo de los artículos 149.1.13.^a y 23.^a de la Constitución, que atribuyen al Estado la competencia exclusiva en materia de bases y coordinación de la planificación general de la actividad económica y en materia de legislación básica sobre protección del medio ambiente, respectivamente. La habilitación para llevar a cabo este desarrollo reglamentario está contenida en la disposición final tercera de la Ley 22/2011, de 28 de julio, que faculta al Gobierno de la Nación para dictar, en el ámbito de sus competencias, las disposiciones reglamentarias necesarias para el desarrollo y aplicación de esta ley y, en particular, para establecer normas para los diferentes tipos de residuos, en las que se fijarán disposiciones particulares relativas a su producción y gestión, y en la disposición adicional octava de la misma, que prevé la adaptación a las previsiones contenidas en la ley de las disposiciones de desarrollo en materia de residuos.

En la elaboración de este real decreto han sido consultados los agentes económicos y sociales, las comunidades autónomas, la ciudad de Ceuta y la ciudad de Melilla, así como las entidades locales y los sectores más representativos potencialmente afectados. Además, el proyecto se ha sometido al Consejo Asesor del Medio Ambiente y al trámite de participación pública, de acuerdo con lo dispuesto en la Ley 27/2006, de 18 de julio, por la que se regulan los derechos de acceso a la información, de participación pública y de acceso a la justicia en materia de medio ambiente (incorpora las Directivas 2003/4/CE y 2003/35/CE) y con lo dispuesto en la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno.

En su virtud, a propuesta de la Ministra de Agricultura y Pesca, Alimentación y Medio Ambiente y de los Ministros del Interior y de Economía, Industria y Competitividad, con la aprobación previa del Ministro de Hacienda y Administraciones Públicas, de acuerdo con el Consejo de Estado y previa deliberación del Consejo de Ministros del día 20 de enero de 2017,

DISPONGO:

Artículo 1. *Objeto.*

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

Artículo 2. *Ámbito de aplicación y otra legislación aplicable.*

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

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

El texto refundido de la Ley General para la Defensa de los Consumidores y Usuarios y otras leyes complementarias, aprobado por el Real Decreto Legislativo 1/2007, de 16 de noviembre, y la Ley 7/1996, de 15 de enero, de Ordenación del Comercio Minorista, serán aplicables a las partes reutilizables cuando proceden de reparaciones de vehículos durante su vida útil.

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

Artículo 3. *Definiciones.*

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

a) Vehículo: El vehículo de motor concebido y fabricado principalmente para el transporte de personas y su equipaje que tenga, como máximo, ocho plazas de asiento además de la del conductor (categoría M1); el vehículo de motor concebido y fabricado principalmente para el transporte de mercancías cuya masa máxima no sea superior a 3,5 toneladas (categoría N1); y el vehículo con tres ruedas simétricas (categoría L5e) y con un motor cuya cilindrada sea superior a 50 cm³ para los motores de combustión interna, o con una velocidad máxima por construcción superior a 45 km/h, con exclusión de los ciclomotores. Las mencionadas categorías M1, N1 y L5e se definen en el Reglamento (UE) n.º 678/2011 de la Comisión, de 14 de julio de 2011, que sustituye el anexo II y modifica los anexos IV, IX y XI de la Directiva 2007/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, por la que se crea un marco para la homologación de los vehículos de motor y de los remolques, sistemas, componentes y unidades técnicas independientes destinados a dichos vehículos (Directiva marco).

b) Vehículo al final de su vida útil: Todo vehículo del apartado anterior al que le es de aplicación la Ley 22/2011, de 28 de julio.

El vehículo tendrá la consideración de residuo a partir del momento en que se haya entregado en un CAT y se haya emitido el certificado de destrucción.

c) Centros autorizados para el tratamiento de los vehículos al final de su vida útil (CAT): Instalaciones, públicas o privadas, autorizadas para realizar las operaciones de descontaminación y otras operaciones de tratamiento de los vehículos al final de su vida útil.

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

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

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

g) Depósitos de las administraciones públicas: Instalaciones de titularidad pública en las que se realiza el servicio público de retirada y depósito temporal de vehículos según lo previsto en el artículo 105 del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre.

h) Instalaciones de fragmentación: Instalaciones autorizadas que, tras la descontaminación del vehículo en un CAT, realizan la trituración del mismo, y la segregación y clasificación de los distintos materiales y fracciones que lo componen.

i) Instalaciones de posfragmentación: Instalaciones autorizadas, integradas o no en una instalación de fragmentación, que realizan la segregación y clasificación de distintos materiales de una o varias fracciones resultantes del proceso de fragmentación.

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

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

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

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

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

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

e) Informar a los consumidores sobre los criterios de protección del medio ambiente tomados en consideración tanto en la fase de diseño y fabricación del vehículo como los adoptados para garantizar un correcto tratamiento ambiental al final de su vida útil. Entre otras cuestiones, los fabricantes deberán informar sobre:

1.º El diseño de los vehículos y de sus componentes con vistas a su aptitud para la valorización.

2.º El tratamiento correcto, por lo que respecta al medio ambiente, de los vehículos al final de su vida útil, en particular sobre la forma de retirar todos los líquidos y de desmontaje.

3.º El desarrollo y optimización de las formas de preparar para la reutilización, de reciclar y de valorizar los vehículos al final de su vida útil y sus componentes.

4.º Los avances logrados en cuanto a la valorización y el reciclado para reducir los residuos que hay que eliminar y en cuanto al aumento de los niveles de valorización y reciclado.

La información descrita en esta letra e) se pondrá a disposición de los posibles compradores y se recogerá en el material publicitario que se utilice en la comercialización de vehículos.

2. Podrán ser objeto de compraventa los vehículos completos usados o de segunda mano que no hayan causado baja definitiva para retirarlos de la circulación en la Dirección General de Tráfico.

Artículo 5. *Obligaciones relativas a la entrega y recogida de los vehículos para su tratamiento.*

1. El titular de un vehículo que vaya a desprenderse del mismo queda obligado a entregarlo a un CAT, bien directamente o a través de una instalación de recepción.

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

2. Los ayuntamientos entregarán los vehículos abandonados a un centro de tratamiento para su descontaminación y tratamiento, sin perjuicio del cumplimiento de la normativa sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial.

Los vehículos trasladados a un CAT para su posterior descontaminación y destrucción, de conformidad con el artículo 106 del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, se considerarán residuos en el momento de la entrega al CAT.

3. Los agentes económicos podrán organizar sistemas de recogida de los vehículos al final de su vida útil para su posterior descontaminación y correcta gestión ambiental.

4. Las instalaciones de recepción y los depósitos de vehículos al final de su vida útil de las administraciones públicas cumplirán los requisitos técnicos de almacenamiento exigidos en el anexo II.1.

Artículo 6. *Documentación de la entrega.*

1. El CAT en el que se vaya a descontaminar y tratar el vehículo emitirá el certificado de destrucción, que entregará al titular del vehículo, bien en el momento de la entrega del vehículo en el CAT, o a través de la instalación de recepción de vehículos, cuando el vehículo se entregue ahí.

Este certificado constituirá el justificante de la entrega y puesta a disposición del vehículo para su descontaminación y deberá cumplir los requisitos mínimos establecidos en el anexo III.

Este certificado justificará la baja definitiva en circulación del vehículo en el Registro de Vehículos de la Dirección General de Tráfico, a cuyo efecto el CAT emisor realizará la tramitación electrónica de la baja del vehículo según lo establecido en la Orden INT/624/2008, de 26 de febrero, por la que se regula la baja electrónica de los vehículos descontaminados al final de su vida útil.

Los CAT podrán cumplir las obligaciones de registro documental e información previstas en el Real Decreto 731/1982, de 17 de marzo, sobre control de los establecimientos dedicados al desguace de vehículos de motor, mediante la transmisión telemática al Registro de Vehículos de la Dirección General de Tráfico, a que se refiere la Orden INT/624/2008, de 26 de febrero, acorde con el procedimiento que se determine reglamentariamente por el Ministerio del Interior.

2. La emisión del certificado de destrucción da lugar a la obligación de descontaminación del vehículo al final de su vida útil en el plazo de treinta días.

3. Los certificados de destrucción válidamente emitidos en otros Estados miembros de la Unión Europea surtirán los efectos previstos en el apartado anterior respecto a la baja definitiva de los vehículos a que se refieran. En estos casos deberán sus titulares formalizar la baja ante las Jefaturas de Tráfico correspondientes mediante el cumplimiento de los

requisitos a que se refiere el anexo XV del Reglamento General de Vehículos, aprobado por el Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre.

4. El CAT enviará copia de los certificados de destrucción emitidos a la comunidad autónoma en que se ubique, en el plazo de quince días desde su emisión. Las copias se emitirán en formato electrónico cuando proceda.

El CAT conservará copia de los certificados de destrucción emitidos, durante el mismo plazo que el previsto para la conservación de los documentos asociados a la baja del vehículo, según deriva de la Orden INT/624/2008, de 26 de febrero.

Artículo 7. *Instalaciones y operaciones de tratamiento.*

1. Los vehículos al final de su vida útil se gestionarán de conformidad con lo dispuesto en la Ley 22/2011, de 28 de julio, en este real decreto, y en las restantes normas que resulten de aplicación.

2. Los vehículos al final de su vida útil, antes de ser sometidos a otro tratamiento posterior, se someterán en un CAT a las operaciones de tratamiento para la descontaminación establecidas en el anexo IV.1. El CAT entregará a un gestor autorizado todos los materiales procedentes de la descontaminación, priorizando cuando sea viable desde el punto de vista medioambiental, la preparación para la reutilización y el reciclado, frente a otras formas de valorización.

3. Una vez realizada la descontaminación de los vehículos al final de su vida útil los CAT realizarán todas las operaciones que se mencionan a continuación:

a) Separarán las piezas y componentes que se puedan preparar para la reutilización y las comercializarán como piezas usadas o de segunda mano, de acuerdo con la normativa sobre seguridad industrial, y de acuerdo con lo establecido en el texto refundido de la Ley General para la Defensa de los Consumidores y Usuarios y otras leyes complementarias, aprobado por Real Decreto Legislativo 1/2007, de 16 de noviembre, y en la Ley 7/1996, de 15 de enero, de Ordenación del Comercio Minorista.

La extracción de piezas y componentes para su preparación para la reutilización y comercialización únicamente podrá realizarse en un CAT, y siempre de vehículos que previamente hayan causado baja definitiva en el Registro de vehículos de la Dirección General de Tráfico y hayan sido descontaminados. En ningún caso se podrá preparar para la reutilización un vehículo completo dado de baja definitiva en la Dirección General de Tráfico.

b) Realizarán las operaciones de tratamiento para fomentar el reciclado, establecidas en el anexo IV.2 y entregarán a un gestor autorizado todos los materiales y componentes procedentes de estas operaciones de tratamiento, priorizando cuando sea viable desde el punto de vista medioambiental el reciclado frente a otras formas de valorización.

El almacenamiento de las piezas y componentes extraídos del vehículo se realizará de forma diferenciada, evitando dañar los componentes que contengan fluidos, o los componentes y piezas de recambio valorizables.

c) Remitirán, directamente o a través de gestor autorizado, el resto del vehículo, que no deberá incluir ningún material o elemento no perteneciente al mismo, a un gestor autorizado para su fragmentación.

4. Los CAT, las instalaciones de fragmentación y posfragmentación, y todas las instalaciones en las que se realicen operaciones de tratamiento de vehículos al final de su vida útil deberán disponer de una autorización de las previstas en la Ley 22/2011, de 28 de julio, y cumplirán los requisitos técnicos que les resulten de aplicación del anexo II.

Asimismo los CAT exhibirán una placa identificativa, que se ajustará a lo que disponga la Dirección General de Tráfico; en particular mostrará el número de autorización asignado por la respectiva comunidad autónoma.

5. El CAT que prepare neumáticos para la reutilización podrá encargar por sí mismo el tratamiento de los neumáticos derivados de la preparación para la reutilización a través de gestores autorizados, podrá llegar a acuerdos con sistemas de responsabilidad ampliada del productor o solicitará a los profesionales que los adquieran un certificado anual relativo al número de neumáticos procedentes de dicho CAT y de la entrega a un gestor autorizado de un número equivalente de neumáticos, con identificación de este gestor. Los profesionales que adquieran neumáticos de un CAT procedentes de la preparación para la reutilización,

dejarán, en su caso, constancia en su archivo cronológico de la procedencia de los neumáticos adquiridos y de la entrega a un gestor autorizado de la misma cantidad de neumáticos.

6. Las administraciones públicas fomentarán que los establecimientos o empresas que lleven a cabo operaciones de tratamiento establezcan sistemas certificados de gestión del medio ambiente, tales como el sistema comunitario de gestión y auditoría medioambientales (EMAS).

Artículo 8. *Objetivos de preparación para la reutilización, reciclado y valorización.*

1. Los agentes económicos cumplirán, en el ámbito de su actividad, los objetivos de preparación para la reutilización, reciclado y valorización siguientes: el porcentaje total de preparación para la reutilización y valorización será al menos del 95 por 100 del peso medio por vehículo y año, y el porcentaje total de preparación para la reutilización y reciclado será al menos del 85 por 100 del peso medio por vehículo y año.

El control del cumplimiento de los objetivos previstos en este apartado se llevará a cabo según establece la Decisión 2005/293 de la Comisión, de 1 de abril de 2005, por la que se establecen normas de desarrollo para controlar el cumplimiento de los objetivos de reutilización y valorización así como de reutilización y reciclado fijados en la Directiva 2000/53/CE del Parlamento Europeo y del Consejo relativa a los vehículos al final de su vida útil.

En las autorizaciones que se otorguen para el ejercicio de las operaciones de tratamiento referidas en este real decreto, se incluirán los objetivos anteriormente establecidos adaptados al ámbito de cada actividad.

2. Los CAT, además, cumplirán los siguientes objetivos:

a) A partir del 1 de febrero de 2017 recuperarán para su preparación para la reutilización, y comercializarán piezas y componentes de los vehículos que supongan, al menos, un 5 % del peso total de los vehículos que traten anualmente.

b) A partir del 1 de enero de 2021 recuperarán para su preparación para la reutilización, y comercializarán piezas y componentes de los vehículos que supongan, al menos, un 10 % del peso total de los vehículos que traten anualmente.

c) A partir del 1 de enero de 2026 recuperarán para su preparación para la reutilización, y comercializarán piezas y componentes de los vehículos que supongan, al menos, un 15 % del peso total de los vehículos que traten anualmente.

En las autorizaciones de los CAT se hará constar su obligación de recuperar y comercializar piezas y componentes para su preparación para la reutilización en los porcentajes fijados en este apartado.

3. Los objetivos anuales previstos en este artículo deberán cumplirse en cada comunidad autónoma en proporción a los vehículos que se han dado de baja definitiva en la Dirección General de Tráfico en ese territorio y en ese año.

Artículo 9. *Obligaciones en el ámbito de la responsabilidad ampliada del productor.*

1. Los productores de vehículos garantizarán y, en su caso, financiarán la adecuada recogida y tratamiento de los vehículos al final de su vida útil.

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

Para la aplicación de esta medida, los productores y las asociaciones representativas de los diferentes sectores afectados podrán recurrir a la realización de evaluaciones por entidades independientes que cuantifiquen dichos costes.

2. Los productores de vehículos, por sí mismos, o junto con otros agentes económicos, garantizarán la disponibilidad de instalaciones de recogida en todo el territorio nacional.

3. Los componentes y materiales previstos de serie o en la primera monta del vehículo quedan sometidos a la responsabilidad ampliada del productor del vehículo y no les serán de

aplicación los regímenes de responsabilidad ampliada de los flujos específicos de residuos, con objeto de evitar su doble regulación y financiación.

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

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

2. El contenido de la comunicación de los sistemas individuales de responsabilidad ampliada será, como mínimo, el que recoge el anexo IX de la Ley 22/2011, de 28 de julio. La solicitud de la autorización de los sistemas colectivos se ajustará al anexo X de la citada ley. En ambos casos, el sistema informará de los acuerdos que ha suscrito, o tiene intención de suscribir, con otros agentes económicos.

Artículo 11. *Obligaciones de información.*

1. Los gestores de residuos que realicen operaciones de tratamiento de vehículos al final de su vida útil presentarán una memoria anual relativa a todos los residuos que gestionen, siguiendo las previsiones del artículo 41 de la Ley 22/2011, de 28 de julio. Esta memoria se presentará antes del 1 de abril de cada año y se referirá a la gestión realizada el año anterior. El formato y contenido de dicha memoria será acordado en la Comisión de coordinación en materia de residuos o en sus grupos de trabajo.

Los CAT harán constar en su memoria los neumáticos derivados de la preparación para la reutilización que hayan entregado directamente a gestores autorizados, así como los neumáticos preparados para la reutilización entregados a los profesionales, con identificación de estos últimos e incluyendo el certificado mencionado en el artículo 7.5.

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

2. Antes del 1 de junio de cada año los sistemas de responsabilidad ampliada del productor presentarán un informe anual, relativo al año anterior, de conformidad con la Decisión 2005/293/CE de la Comisión, de 1 de abril de 2005; en todo caso, informarán sobre la puesta en el mercado de productos, los residuos generados, recogidos y tratados, la organización, funcionamiento y financiación del sistema, así como sobre los acuerdos que, en su caso, suscriban con otros agentes económicos. En este último caso informarán sobre los integrantes y contenido del acuerdo, los objetivos que se establezcan y la responsabilidad de cada agente económico.

El formato y contenido de este informe será acordado en la Comisión de coordinación en materia de residuos o en sus grupos de trabajo, y será remitido al Ministerio de Agricultura y Pesca, Alimentación y Medio Ambiente, que dará traslado a las comunidades autónomas de la información relativa a su territorio.

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

4. El Ministerio de Agricultura y Pesca, Alimentación y Medio Ambiente remitirá a la Comisión Europea informes sobre la aplicación de este real decreto. Los informes se elaborarán conforme a la Decisión 2001/753/CE de la Comisión, de 17 de octubre de 2001, sobre un cuestionario para los informes de los Estados miembros acerca de la aplicación de la Directiva 2000/53/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, relativa a los vehículos al final de su vida útil y a la Decisión 2005/293/CE de la Comisión, de 1 de abril de 2005.

Artículo 12. *Régimen sancionador.*

1. El incumplimiento de las obligaciones establecidas en este real decreto será sancionado con arreglo a lo dispuesto en el título VII de la Ley 22/2011, de 28 de julio, el título V de la Ley 21/1992, de 16 de julio, de Industria, así como a través de las previsiones que les resulten de aplicación del texto refundido de la Ley General para la Defensa de los

Consumidores y Usuarios y otras leyes complementarias, aprobado por Real Decreto Legislativo 1/2007, de 16 de noviembre, y en la Ley 7/1996, de 15 de enero, de Ordenación del Comercio Minorista.

2. En el supuesto de que un sistema de responsabilidad ampliada, o los acuerdos voluntarios que suscriban, no cumpla las condiciones de la comunicación o de la autorización, las autoridades competentes donde se incumplan las condiciones podrán iniciar un procedimiento sancionador, imponer multas, así como revocar parcialmente la comunicación o autorización, suspendiendo la actividad del sistema en su territorio. Cuando el incumplimiento se produzca en más de dos comunidades autónomas se podrá proceder a la revocación de su actividad y a la baja en el Registro de producción y gestión de residuos por parte de la autoridad competente que registró al sistema.

Disposición adicional primera. *Aplicación de otra normativa.*

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

Disposición adicional segunda. *Referencias al Real Decreto 1383/2002 de 20 de diciembre, sobre gestión de vehículos al final de su vida útil.*

Las referencias al Real Decreto 1383/2002 de 20 de diciembre, contenidas en normas, acuerdos, contratos y documentos tanto públicos como privados se entenderán hechas a este real decreto.

Disposición adicional tercera. *Cesión temporal para finalidades específicas de vehículos al final de su vida útil dados de baja definitiva en la Dirección General de Tráfico.*

Los CAT podrán ceder temporalmente los vehículos al final de su vida útil dados de baja definitiva en la Dirección General de Tráfico, para fines de formación, investigación, protección civil o simulacros. La cesión requerirá la aplicación del procedimiento que establezca al efecto la Dirección General de Tráfico, en el que se hará constar, al menos: el vehículo o vehículos afectados, la finalidad y el tiempo máximo previsto para la cesión; se informará del momento efectivo de la devolución del vehículo o vehículos afectados.

El cesionario asume la responsabilidad de: el uso adecuado y seguro para las personas, las cosas y el medio ambiente de los vehículos cedidos, la aplicación de la Ley 22/2011, de 28 de julio, a los residuos generados por el uso del vehículo durante la cesión temporal, así como de la devolución del vehículo o restos del vehículo al CAT de origen.

Disposición adicional cuarta. *Rehabilitación de vehículos con certificado de destrucción emitido por un Centro Autorizado de Tratamiento, cuando se acredite que tienen un especial interés histórico o singularidad.*

Se podrá solicitar la rehabilitación de los vehículos dados de baja definitiva y con certificado de destrucción emitido por un CAT, siempre que se acredite que tienen un especial interés histórico o singularidad.

Estos vehículos deberán conservar sin fundir, al menos, el bastidor original con el número de chasis indeleble grabado en él.

Si el solicitante no coincide con el último titular del vehículo que conste en el Registro de Vehículos de la Dirección General de Tráfico, deberá acreditar la propiedad del mismo o presentar autorización del titular para proceder a su restauración y rehabilitación.

Deberá acreditarse el especial interés histórico o singularidad del vehículo a través de una certificación emitida por una entidad o club relacionados con los vehículos históricos que cumpla con los requisitos establecidos por la Dirección General de Tráfico, y si esa certificación se emite por una entidad o club extranjeros, se debe confirmar por otra entidad o club español de la misma naturaleza siguiendo las instrucciones de la Dirección General de Tráfico.

En este caso, la restauración del vehículo deberá hacerse necesariamente con piezas originales, nuevas, usadas o reconstruidas siguiendo de forma fidedigna los planos de la

original, de acuerdo con lo dispuesto en el capítulo I del Reglamento de Vehículos Históricos, aprobado por el Real Decreto 1247/1995, de 14 de julio.

Disposición transitoria primera. *Adaptación de las autorizaciones de las instalaciones.*

Las instalaciones de gestión de vehículos al final de su vida útil solicitarán, en el plazo de seis meses desde la entrada en vigor de este real decreto, una revisión de su autorización para adaptarlas, cuando proceda, a las previsiones de este real decreto. Las administraciones competentes resolverán en el plazo de diez meses desde la presentación de la solicitud.

Disposición transitoria segunda. *Adaptación a los nuevos sistemas de responsabilidad ampliada del productor.*

Los sistemas individuales e integrados de gestión, así como los acuerdos voluntarios existentes, se adaptarán a los sistemas individuales y colectivos de responsabilidad ampliada del productor en aplicación de la disposición transitoria cuarta de la Ley 22/2011, de 28 de julio. A estos efectos, en los nueve meses siguientes a la publicación de este real decreto, los productores de vehículos presentarán a la autoridad competente la comunicación del sistema individual o la solicitud de autorización como sistema colectivo de responsabilidad ampliada, según lo previsto en este real decreto.

Los sistemas individuales e integrados de gestión así como los acuerdos voluntarios existentes a la entrada en vigor de este real decreto seguirán funcionando conforme al régimen anterior hasta que se adapten a las nuevas disposiciones según se establece en el párrafo precedente.

Disposición derogatoria única. *Derogación normativa.*

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

Disposición final primera. *Títulos competenciales.*

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

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

El presente real decreto constituye la norma española de transposición al derecho interno de la Directiva 2000/53/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de septiembre de 2000, relativa a los vehículos al final de su vida útil y sus modificaciones posteriores.

Disposición final tercera. *Habilitación de desarrollo.*

Se faculta a los Ministros de Agricultura y Pesca, Alimentación y Medio Ambiente, del Interior y de Economía, Industria y Competitividad para dictar, en el ámbito de sus respectivas competencias, las disposiciones necesarias para la aplicación y desarrollo de lo establecido en este real decreto y, en particular, para adaptar los anexos a las disposiciones y modificaciones que establezcan las normas internacionales, el derecho de la Unión Europea o el estado de la técnica.

Disposición final cuarta. *Entrada en vigor.*

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

Dado en Madrid, el 20 de enero de 2017.

FELIPE R.

La Vicepresidenta del Gobierno y Ministra de la Presidencia y para las Administraciones Territoriales,
SORAYA SÁENZ DE SANTAMARÍA ANTÓN

ANEXO I

Exenciones a la prohibición de utilizar plomo, mercurio, cadmio y cromo hexavalente en los materiales y componentes de los automóviles, prevista en el artículo 4.1.a). Obligación de marcado de materiales y componentes

Materiales y componentes	Alcance y fecha de vencimiento de la exención	Se etiquetarán o identificarán con arreglo al artículo 4.1.c)
<i>Plomo como elemento de aleación</i>		
1.a) Acero para fines de mecanizado y componentes de acero galvanizado en caliente por procedimiento discontinuo que contengan hasta un 0,35 % de su peso en plomo.		
1.b) Chapas de acero galvanizado en continuo que contengan hasta un 0,35 % de su peso en plomo.	Automóviles homologados antes del 1 de enero de 2016 y piezas de recambio para esos automóviles.	
2.a) Aluminio para fines de mecanizado con un contenido en plomo de hasta el 2 % en peso.	Piezas de recambio para automóviles que hayan salido al mercado antes del 1 de julio de 2005.	
2.b) Aluminio con un contenido en plomo de hasta el 1,5 % en peso.	Piezas de recambio para automóviles que hayan salido al mercado antes del 1 de julio de 2008.	
2.c.i) Aleaciones de aluminio para fines de mecanizado con un contenido en plomo de hasta el 0,4 % en peso.	(1)	
2.c.ii) Aleaciones de aluminio no incluidas en la entrada 2.c.i) con un contenido en plomo de hasta el 0,4 % en peso ^(1a) .	(1)	
3. Aleación de cobre que contenga hasta un 4 % de su peso en plomo.	(1)	
4.a) Cojinetes y casquillos.	Piezas de recambio para automóviles que hayan salido al mercado antes del 1 de julio de 2008.	
4.b) Cojinetes y casquillos para motores, transmisiones y compresores de aire acondicionado.	Piezas de recambio para automóviles que hayan salido al mercado antes del 1 de julio de 2011.	
Plomo y compuestos de plomo en los componentes		
5.a) Plomo en baterías de sistemas de alta tensión ^(2a) que se utilizan solamente para la propulsión de vehículos M1 y N1.	Vehículos M1 y N1 homologados antes del 1 de enero de 2019 y piezas de recambio para esos vehículos.	X
5.b) Plomo en baterías para aplicaciones de baterías no incluidas en la entrada 5.a).		X
6. Amortiguadores de vibraciones.	Automóviles homologados antes del 1 de enero de 2016 y piezas de recambio para esos automóviles.	X
7.a) Agentes de vulcanización y estabilizadores para elastómeros en tubos de freno, tubos de combustible, tubos de ventilación, piezas de elastómero/metal para aplicaciones de chasis, y bastidores de motor.	Piezas de recambio para automóviles que hayan salido al mercado antes del 1 de julio de 2005.	
7.b) Agentes de vulcanización y estabilizadores para elastómeros en tubos de freno, tubos de combustible, tubos de ventilación, piezas de elastómero/metal para aplicaciones de chasis, y bastidores de motor que contengan hasta el 0,5 % de su peso en plomo.	Piezas de recambio para automóviles que hayan salido al mercado antes del 1 de julio de 2006.	
7.c) Agentes reticulantes para elastómeros en aplicaciones del sistema de propulsión que contengan hasta un 0,5 % de su peso en plomo.	Piezas de recambio para automóviles que hayan salido al mercado antes del 1 de julio de 2009.	
8.a) Plomo en soldaduras para fijar componentes eléctricos y electrónicos a paneles de circuitos electrónicos y plomo en acabados sobre terminaciones de componentes distintos de los condensadores electrolíticos de aluminio, sobre clavijas de componentes y sobre paneles de circuitos electrónicos.	Automóviles homologados antes del 1 de enero de 2016 y piezas de recambio para esos automóviles.	X(4)
8.b) Plomo en soldaduras en aplicaciones eléctricas, excepto sobre paneles de circuitos electrónicos o sobre vidrio.	Automóviles homologados antes del 1 de enero de 2011 y piezas de recambio para esos automóviles.	X(4)
8.c) Plomo en acabados sobre terminales de condensadores electrolíticos de aluminio.	Automóviles homologados antes del 1 de enero de 2013 y piezas de recambio para esos automóviles.	X(4)
8.d) Plomo utilizado en soldaduras sobre vidrio en sensores de flujo de masa de aire.	Automóviles homologados antes del 1 de enero de 2015 y piezas de recambio de esos automóviles.	X(4)
8.e) Plomo en pastas de soldadura de alta temperatura de fusión (es decir, aleaciones de plomo que contengan en peso un 85 % de plomo o más).	(2)	X
8.f.a) Plomo en sistemas de conectores de clavijas elásticas ("compliant pin connector").	Automóviles homologados antes del 1 de enero de 2017 y piezas de recambio para esos automóviles.	X(4)
8.f.b) Plomo en sistemas de conectores de clavijas elásticas ("compliant pin connector"), con excepción de la zona de unión de los conectores del cableado de automóviles	Automóviles homologados antes del 1 de enero de 2024 y piezas de recambio para esos automóviles	X
8.g) i) Plomo en soldaduras diseñadas para crear una conexión eléctrica viable entre el cubo de semiconductor y el portador en cápsulas de circuito integrado "flip-chip"	Automóviles homologados antes del 1 de octubre de 2022 y piezas de recambio para esos automóviles	X
8.g) ii) Plomo en soldaduras diseñadas para crear una conexión eléctrica viable entre el cubo de semiconductor y el portador en cápsulas de circuito integrado "flip-chip", siempre que la conexión eléctrica consista en alguno de elementos siguientes: i) un nodo tecnológico semiconductor de 90 nm o más; ii) un cubo único de 300 mm ² o mayor en cualquier nodo tecnológico semiconductor; iii) cápsulas de cubos apilados con cubo de 300 mm ² o mayor, o interponedores de silicio de 300 mm ² o mayores	(2)	
8.h) Plomo en soldaduras para fijar placas difusoras al disipador de calor en ensamblajes de semiconductores de potencia con un chip de 1 cm ² de superficie de proyección mínima y con una densidad de corriente nominal de al menos 1 A/mm ² de superficie del chip de silicio.	Válido para los automóviles homologados a partir del 1 de octubre de 2022 y las piezas de recambio para esos automóviles	X
8.i) Plomo en soldaduras en aplicaciones eléctricas sobre vidrio, excepto en el caso de soldaduras en cristales de vidrio laminado.	Automóviles homologados antes del 1 de enero de 2016 y piezas de recambio para esos automóviles.	X(4)
8.j) Plomo en soldaduras de cristales de vidrio laminado.	Automóviles homologados antes del 1 de enero de 2020 y piezas de recambio para esos automóviles.	X(4)
8.k) Soldaduras de aplicaciones de calefacción con una corriente de calefacción de 0,5 A o más por cada conexión soldada a un cristal de vidrio laminado con un grosor de pared no superior a 2,1 mm. Esta exención no se aplica a las soldaduras en contactos insertados en el polímero intermedio	Automóviles homologados antes del 1 de enero de 2024 y piezas de recambio para esos automóviles	X(4)

BOLETÍN OFICIAL DEL ESTADO
LEGISLACIÓN CONSOLIDADA

Materiales y componentes	Alcance y fecha de vencimiento de la exención	Se etiquetarán o identificarán con arreglo al artículo 4.1.c)
9. Asientos de las válvulas.	Piezas de recambio para tipos de motor desarrollados antes del 1 de julio de 2003.	
10.a) Componentes eléctricos y electrónicos que contengan plomo en vidrio o cerámica, en piezas matrices de vidrio o cerámica, en materiales vitrocerámicos o en piezas matrices vitrocerámicas. Esta exención no se aplica al uso de plomo en: – vidrio de bombillas y bujías de encendido, – materiales cerámicos dieléctricos de los componentes indicados en los puntos 10.b), 10.c) y 10.d).		X ⁽⁵⁾ (componentes que no sean los piezoeléctricos incluidos en el motor)
10.b) Plomo en materiales cerámicos dieléctricos a base de PZT de condensadores que forman parte de circuitos integrados o semiconductores discretos.		
10.c) Plomo en materiales cerámicos dieléctricos de condensadores con una tensión nominal inferior a 125 V CA o 250 V CC.	Automóviles homologados antes del 1 de enero de 2016 y piezas de recambio para esos automóviles.	
10.d) Plomo en los materiales cerámicos dieléctricos de condensadores que compensan las diferencias relacionadas con la temperatura de los sensores de sistemas de sonar de ultrasonidos.	Automóviles homologados antes del 1 de enero de 2017 y piezas de recambio para esos automóviles.	
11. Iniciadores piroeléctricos.	Automóviles homologados antes del 1 de julio de 2006 y piezas de recambio para esos automóviles.	
12. Materiales termoelectrónicos que contienen plomo en aplicaciones eléctricas para automóviles que permiten reducir las emisiones de CO2 por recuperación del calor del escape.	Automóviles homologados antes del 1 de enero de 2019 y piezas de recambio para esos automóviles.	X
<i>Cromo hexavalente</i>		
13.a) Revestimientos antioxidantes.	Piezas de recambio para automóviles que hayan salido al mercado antes del 1 de julio de 2007.	
13.b) Revestimientos antioxidantes para los pernos y tuercas que se utilizan en el ensamblaje de chasis.	Piezas de recambio para automóviles que hayan salido al mercado antes del 1 de julio de 2008.	
14. Cromo hexavalente como protección anticorrosiva para los sistemas de refrigeración de acero al carbono en refrigeradores de absorción, hasta un máximo del 0,75 % en peso en la solución refrigerante: i) diseñados para funcionar total o parcialmente con calentadores eléctricos de una potencia eléctrica media utilizada < 75 W en condiciones de funcionamiento constante; ii) diseñados para funcionar total o parcialmente con calentadores eléctricos de una potencia eléctrica media utilizada ≥ 75 W en condiciones de funcionamiento constante; iii) diseñados para funcionar totalmente con calentadores no eléctricos.	Automóviles homologados antes del 1 de enero de 2020 y piezas de recambio para esos automóviles. Automóviles homologados antes del 1 de enero de 2026 y piezas de recambio para esos automóviles.	X
<i>Mercurio</i>		
15.a) Lámparas de descarga para faros.	Automóviles homologados antes del 1 de julio de 2012 y piezas de recambio para esos automóviles.	X
15.b) Tubos fluorescentes usados en indicadores del salpicadero.	Automóviles homologados antes del 1 de julio de 2012 y piezas de recambio para esos automóviles.	X
<i>Cadmio</i>		
16. Baterías para automóviles eléctricos.	Piezas de recambio para automóviles que hayan salido al mercado antes del 31 de diciembre de 2008.	

⁽¹⁾ Esta exención se revisará en 2021.

^(1a) Se aplica a las aleaciones de aluminio en las que el plomo no se haya introducido de forma deliberada pero esté presente porque se ha utilizado aluminio reciclado.

⁽²⁾ Esta exención se revisará en 2024.

^(2a) Sistemas con un voltaje de más de 75V CC según la definición del Real Decreto 187/2016, de 6 de mayo, por el que se regulan las exigencias de seguridad del material eléctrico destinado a ser utilizado en determinados límites de tensión.

⁽⁴⁾ Desmontaje obligatorio si, en correlación con el punto 10.a), se supera un umbral medio de 60 gramos por vehículo. Para la aplicación de esta cláusula no se tendrán en cuenta los dispositivos electrónicos no instalados por el fabricante en la cadena de producción.

⁽⁵⁾ Desmontaje obligatorio si, en correlación con los puntos 8.a) a 8.j), se supera un umbral medio de 60 gramos por vehículo. Para la aplicación de esta cláusula no se tendrán en cuenta los dispositivos electrónicos no instalados por el fabricante en la cadena de producción.

Notas:

Se tolerará un valor de concentración máximo de hasta el 0,1 % en peso de plomo, cromo hexavalente y mercurio en material homogéneo, y de hasta el 0,01 % en peso de cadmio en material homogéneo.

Se autoriza sin limitación la reutilización y la preparación para la reutilización de piezas de automóviles ya comercializadas antes de la fecha de vencimiento de una exención, puesto que en este caso no se aplica el artículo 4.1.a). Las piezas de recambio comercializadas después del 1 de julio de 2003 y que se utilicen en automóviles que hayan salido al mercado antes del 1 de julio de 2003 quedan exentas de lo establecido en el artículo 4.1.a) *.

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

ANEXO II

Requisitos técnicos de las instalaciones de recepción de vehículos, de los depósitos de las administraciones públicas y de las instalaciones de tratamiento de vehículos al final de su vida útil

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

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

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

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

2. Las instalaciones de los CAT dispondrán de:

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

b) Zonas cubiertas para la descontaminación, con pavimento impermeable y con instalaciones para la recogida de derrames, de decantación y de separación de grasas.

c) Zonas cubiertas y con pavimento impermeable para almacenar los componentes retirados del vehículo y que contengan residuos peligrosos, en especial para aquellos que contengan aceite.

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

e) Depósitos adecuados para almacenar separadamente los fluidos de los vehículos al final de su vida útil, es decir: Combustible, aceites –de motor, de cajas de cambio, de transmisión e hidráulicos y líquido de frenos–, líquidos de refrigeración, líquido anticongelante, fluidos del equipo del aire acondicionado y cualquier otro fluido retirado del vehículo.

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

g) Zonas apropiadas para almacenar neumáticos usados, que incluyan medidas contra incendios y prevención de riesgos derivados del almacenamiento.

h) Zonas apropiadas para el almacenamiento de los vehículos descontaminados, que estarán valladas o cerradas en todo su perímetro; el suelo de la zona de almacenamiento estará, al menos, debidamente compactado y acondicionado para realizar su función específica en las debidas condiciones de seguridad y dotado de un sistema de recogida de aguas superficiales.

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

ANEXO III

Requisitos mínimos del certificado de destrucción de un vehículo al final de su vida útil, expedido en cumplimiento del artículo 6.1

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

1. CAT que expide el certificado: Nombre, dirección, código de la autorización como gestor de residuos peligrosos en el Registro de producción y gestión de residuos correspondiente, número de inscripción en el Registro Integrado Industrial y firma del responsable de dicho establecimiento o empresa.
2. Órgano u organismo administrativo otorgante de la autorización del gestor de residuos peligrosos (titular y dirección).
3. Fecha de expedición del certificado de destrucción.
4. Número de matrícula y distintivo de nacionalidad del vehículo (se adjuntará el documento de matriculación o una declaración del establecimiento o empresa que expida el certificado haciendo constar la inexistencia de este documento o que acredite que se ha destruido el documento de matriculación).
5. Tipo de vehículo, marca y modelo.
6. Número de identificación del vehículo (bastidor).
7. Nombre, dirección, nacionalidad y firma del titular del vehículo entregado.

ANEXO IV

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

1. Operaciones de tratamiento para la descontaminación de los vehículos al final de su vida útil:

- a) Retirada de baterías, depósitos de gas licuado,
- b) retirada o neutralización de componentes potencialmente explosivos (por ejemplo, airbags),
- c) retirada, así como recogida y almacenamiento por separado, de combustible y filtro de combustible, aceites –de motor, de transmisión, de la caja de cambios e hidráulicos y líquido de frenos– y filtros de aceite, líquido refrigerante¹, anticongelante, fluido de los aparatos de aire acondicionado¹ y cualquier otro fluido que contengan los vehículos al final de su vida útil a menos que sea necesario para la preparación para la reutilización de los componentes de que se trate,

¹ Para la adecuada extracción de los fluidos del sistema de aire acondicionado, los profesionales del CAT que realicen las operaciones de descontaminación descritas, han de contar con la cualificación exigida de conformidad con el Real Decreto 795/2010, de 16 de junio, por el que se regula la comercialización y manipulación de gases fluorados y equipos basados en los mismos, así como la certificación de los profesionales que los utilizan.

d) retirada, siempre que sea viable, de todos los componentes en los que se haya determinado un contenido en mercurio.

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

- a) Retirada de catalizadores,
- b) retirada de los elementos metálicos que contengan cobre, aluminio y magnesio, si estos metales no van a ser retirados en el proceso de fragmentación,
- c) retirada de neumáticos y componentes plásticos de gran tamaño (por ejemplo, parachoques, salpicaderos, depósitos de fluidos, etc.) si estos materiales no van a ser retirados en el proceso de fragmentación de tal modo que puedan reciclarse efectivamente como materiales,
- d) retirada de vidrio.

Este texto consolidado no tiene valor jurídico.