

I. DISPOSICIÓN XERAIS

MINISTERIO DA PRESIDENCIA E PARA AS ADMINISTRACIÓN TERRITORIAIS

656 *Real decreto 20/2017, do 20 de xaneiro, sobre os vehículos ao final da súa vida útil.*

I

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

A Directiva 2000/53/CE do Parlamento Europeo e do Consello, do 18 de setembro de 2000, foi incorporada ao ordenamento xurídico español mediante o Real decreto 1383/2002, do 20 de decembro, sobre xestión de vehículos ao final da súa vida útil, que se ditou ao abeiro do establecido nos artigos 1 e 7 da daquela vixente Lei 10/1998, do 21 de abril, de residuos, que facultaban o Goberno, respectivamente, para fixar disposicións particulares relativas á produción e xestión de determinados tipos de residuos, e para impor obrigacións e limitacións aos responsables da posta no mercado de produtos que co seu uso se convertesen en residuos, de maneira que se facilitase a súa reutilización, reciclaxe e valorización. A necesaria cobertura legal desta disposición encontrábase, así mesmo, no disposto no capítulo I do título III da Lei 21/1992, do 16 de xullo, de industria, que, en materia de seguridade industrial, permite establecer limitacións ás actividades e produtos industriais que poidan ocasionar danos ao ambiente.

De acordo co anterior establecíanse no Real decreto 1383/2002, do 20 de decembro, medidas preventivas desde a fase de concepción do vehículo, tendentes a diminuír e limitar a utilización de substancias perigosas na súa fabricación, así como a facilitar a reutilización, a reciclaxe e a valorización dos seus distintos elementos, para reducir a afección ambiental producida polos vehículos.

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

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

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

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

II

No tempo transcorrido desde a aprobación do Real decreto 1383/2002, do 20 de decembro, tivo lugar unha serie de circunstancias que fixeron necesaria a súa revisión.

En primeiro lugar, a aprobación da Lei 22/2011, do 28 de xullo, de residuos e solos contaminados, introduciu importantes modificacións no réxime aplicable á produción e xestión de residuos e, concretamente, no que se refire á xerarquía de residuos e á responsabilidade ampliada do produtor, e ás obrigacións de información dos axentes que interveñen na produción e xestión de residuos. Por iso, cómpre adaptar ás previsións da lei as normas de desenvolvemento en materia de residuos.

En segundo lugar, para homoxeneizar os datos que cada Estado membro envía anualmente en referencia ao cumprimento de obxectivos, a Comisión adoptou a Decisión 2005/293, do 1 de abril de 2005, pola que se establecen normas de desenvolvemento para controlar o cumprimento dos obxectivos de reutilización e valorización, así como de reutilización e reciclaxe, fixados na Directiva 2000/53/CE do Parlamento Europeo e do Consello, relativa aos vehículos ao final da súa vida útil.

En terceiro lugar, a experiencia adquirida durante a aplicación do real decreto puxo de manifesto que, ben que se trata dun fluxo de residuos que veu funcionando dunha maneira satisfactoria, existían algúns aspectos da regulación que necesitaban ser mellorados, como a definición do ámbito de aplicación da norma e a súa coherencia cos réximes doutros fluxos de residuos, así como a redacción de determinados artigos.

Por todos estes motivos, o Ministerio de Agricultura e Pesca, Alimentación e Medio Ambiente optou pola derogación do Real decreto de 2002 e pola aprobación dun novo real decreto que regule, adapte e sistematice todos os aspectos relacionados cos vehículos ao final da súa vida útil, de conformidade coa Directiva 2000/53/CE do Parlamento Europeo e do Consello, do 18 de setembro de 2000, e coa Lei 22/2011, do 28 de xullo.

III

O real decreto que agora se aproba mantén en esencia a regulación preexistente sobre os vehículos ao final da súa vida útil e conserva os seus elementos fundamentais, entre eles: a definición de vehículo en que se inclúen as categorías M1, N1 e L5e do Regulamento (UE) n.º 678/2011 da Comisión, do 14 de xullo de 2011, que substitúe o anexo II e modifica os anexos IV, IX e XI da Directiva 2007/46/CE do Parlamento Europeo e do Consello, pola que se crea un marco para a homologación dos vehículos de motor e dos remolques, sistemas, compoñentes e unidades técnicas independentes destinados aos ditos vehículos (Directiva marco); as obrigacións dos produtores ou fabricantes de vehículos, como son deseñar os seus produtos de maneira que se limite o uso de substancias perigosas na súa fabricación e se facilite a desmontaxe e o tratamento dos residuos, facilitar información aos xestores, aos consumidores e ás administracións públicas, organizar, e financiar, cando proceda, a recollida e o adecuado tratamento, por si mesmos ou a través de acordos voluntarios con outros axentes económicos; a obrigación dos usuarios de entregar os vehículos a un centro de tratamento, ben directamente ben a través dunha instalación de recepción; a obrigación de documentar a entrega a través do certificado de destrución que acredita a fin da vida útil do vehículo; a tramitación polos centros de tratamento da baixa do vehículo de conformidade coa Orde INT/624/2008, do 26 de febreiro, pola que se regula a baixa electrónica dos vehículos descontaminados ao final da súa vida útil; a existencia do cumprimento de requisitos técnicos de almacenamento e tratamento, e a obrigación dos axentes económicos de cumprimento de obxectivos de preparación para a reutilización, reciclaxe e valorización.

As novidades deste real decreto con respecto ao que se derroga céntranse nas seguintes cuestións: precisase o seu ámbito de aplicación, regúlanse con maior detalle as operacións que deben realizar os centros autorizados para o tratamento dos vehículos ao final da súa vida útil (CAT), adóptanse medidas para evitar que se produza un dobre financiamento da xestión dos vehículos ou dos seus compoñentes, e complétanse algunhas previsións sobre as obrigacións a que quedan sometidos os produtores e outros axentes económicos, incluídas as de información, así como sobre o réxime sancionador. Adicionalmente, adécuese este fluxo de residuos á Lei 22/2011, do 28 de xullo, en especial incluíndo a preparación para a reutilización como tratamento e adaptando os sistemas de responsabilidade ampliada do produtor do produto ao previsto no seu título IV. Por último, engádesse unha disposición adicional para regular a cesión temporal de vehículos ao final da súa vida útil dados de baixa definitiva na Dirección Xeral de Tráfico para fins de formación, investigación, protección civil ou simulacros.

En primeiro lugar, o ámbito de aplicación regúlase nun artigo á parte e diferente ao relativo ao obxecto da norma. En prol dunha maior seguridade xurídica, clarifícase o ámbito de aplicación do real decreto, que recaerá sobre os vehículos ao final da súa vida útil, mentres que os residuos xerados durante a vida útil dos vehículos se rexerán pola Lei 22/2011, do 28 de xullo, e polos reais decretos específicos de cada tipo de residuo. Esta formulación é coherente coa que, no ámbito da Directiva 2000/53/CE do Parlamento Europeo e do Consello, do 18 de setembro de 2000, realizou a Comisión Europea en relación co seu artigo 5.1, primeiro guión, cando interpretou –na declaración que se xunta coa primeira versión da directiva, mantida posteriormente noutros documentos–, que os Estados membros poden utilizar os sistemas de recollida existentes en relación coas pezas usadas que son residuos, polo que non están obrigados a crear sistemas de recollida distintos con requisitos de financiamento especiais. Por tanto, son aplicables as previsións recollidas na Lei 22/2011, do 28 de xullo, así como nos reais decretos de cada tipo de residuos que a complementan, como son o Real decreto 1619/2005, do 30 de decembro, sobre a xestión de pneumáticos fóra de uso; o Real decreto 679/2006, do 2 de xuño, polo que se regula a xestión dos aceites industriais usados, o Real decreto 106/2008, do 1 de febreiro, sobre pilas e acumuladores e a xestión ambiental dos seus residuos, e o Real decreto 110/2015, do 20 de febreiro, sobre residuos de aparellos eléctricos e electrónicos.

En segundo lugar, desenvolveuse con maior grao de detalle o artigo relativo ás instalacións e operacións de tratamento que se levan a cabo nos centros autorizados. Estes centros son os únicos autorizados para descontaminar os vehículos e extraer pezas e compoñentes de vehículos que previamente causasen baixa definitiva no Rexistro de Vehículos da Dirección Xeral de Tráfico. Para dar cumprimento ao principio de xerarquía de residuos, estes centros deberán separar as pezas e os compoñentes que se poidan preparar para a reutilización, e comercializalas; tamén deberán entregar a un xestor autorizado todos os materiais procedentes da descontaminación e remitir o resto do vehículo a un xestor autorizado para a súa fragmentación. Desta forma garántense a rastrexabilidade e a correcta xestión de todos os vehículos ao final da súa vida útil, que pasarán, por esta orde, por unha etapa de descontaminación e de preparación para a reutilización nun CAT, outra etapa de fragmentación e, de ser o caso, posfragmentación e, finalmente, as etapas de reciclaxe e valorización enerxética dos seus compoñentes ou, de ser o caso, eliminación.

Tras o novo principio de xerarquía de residuos que se recolle na Directiva 2008/98/CE do Parlamento Europeo e do Consello (Directiva marco de residuos), do 19 de novembro de 2008, sobre os residuos e pola que se derrogan determinadas directivas, en que se incorpora como tratamento de residuos a «preparación para a reutilización», adécúanse as referencias que anteriormente se facían á «reutilización» ao novo concepto de «preparación para a reutilización», acuñado pola Directiva marco de residuos. Desta maneira, a reutilización queda reservada para produtos e a preparación para a reutilización para residuos. Posto que no CAT entra o vehículo ao final da súa vida útil e se dá de baixa definitiva na Dirección Xeral de Tráfico, trátase dun residuo, e igualmente o son todas as

súas pezas e compoñentes, sen prexuízo de que tras a preparación para a reutilización estas pezas e compoñentes poidan volver poñerse no mercado.

O réxime xurídico da responsabilidade ampliada do produtor queda adaptado á Lei 22/2011, do 28 de xullo, de maneira que os produtores poderán constituír sistemas individuais ou colectivos, para o cal deberán dispor, respectivamente, da correspondente comunicación ou autorización e poderán subscribir acordos con outros axentes económicos ou integrar estes axentes nos sistemas de responsabilidade ampliada. Tanto os sistemas individuais como os colectivos deberán elaborar un informe anual sobre a súa actividade.

O real decreto clarifica o réxime xurídico aplicable aos vehículos e a algúns dos seus compoñentes sometidos a outros réximes de responsabilidade ampliada do produtor. En coherencia co tratamento unificado que a directiva de vehículos establece para o conxunto do vehículo, considérase que os materiais e compoñentes do vehículo ao final da súa vida útil non deben quedar sometidos a outros réximes de responsabilidade ampliada do produtor. Con isto evítase a dobre regulación e financiamento da xestión dos materiais e compoñentes procedentes do vehículo. Expresamente, clarifícase a responsabilidade dos axentes económicos implicados na xestión do vehículo ao final da súa vida útil en relación cos pneumáticos que se comercialicen.

Por último, inclúese a referencia aos réximes sancionadores previstos noutras normas, así como aos posibles incumprimentos dos sistemas de responsabilidade ampliada do produtor ou dos acordos voluntarios.

IV

Este real decreto consta de doce artigos co contido mencionado anteriormente; catro disposicións adicionais relativas a outra normativa aplicable, ás referencias ao Real decreto 1383/2002, do 20 de decembro, e á cesión temporal de vehículos dados de baixa para fins específicos e á rehabilitación de vehículos con certificado de destrución emitido por un CAT, cando se acredite que ten un especial interese histórico ou singularidade; dúas disposicións transitorias, sobre a revisión das autorizacións e a adaptación aos novos sistemas de responsabilidade ampliada do produtor; unha disposición derogatoria, pola que se derroga expresa e integramente o Real decreto 1383/2002, do 20 de decembro, e catro disposicións derradeiras: a primeira sobre títulos competenciais, a segunda sobre incorporación do dereito da Unión Europea, a terceira sobre habilitación de desenvolvemento e a cuarta sobre entrada en vigor.

Finalmente, coa norma achéganse catro anexos técnicos: o anexo I, coas excepcións á prohibición de utilizar chumbo, mercurio, cadmio e cromo hexavalente nos materiais e compoñentes dos vehículos; o anexo II, que contén os requisitos técnicos das instalacións de recollida e tratamento de vehículos ao final da súa vida útil; o anexo III, cos requisitos mínimos do certificado de destrución dun vehículo ao final da súa vida útil, e o anexo IV, sobre operacións de descontaminación do vehículo ao final da súa vida útil e outras operacións de tratamento.

V

Este real decreto dítase ao abeiro dos artigos 149.1.13.^a e 23.^a da Constitución, que lle atribúen ao Estado a competencia exclusiva en materia de bases e coordinación da planificación xeral da actividade económica e en materia de lexislación básica sobre protección do ambiente, respectivamente. A habilitación para levar a cabo este desenvolvemento regulamentario está contida na disposición derradeira terceira da Lei 22/2011, do 28 de xullo, que faculta o Goberno da Nación para ditar, no ámbito das súas competencias, as disposicións regulamentarias necesarias para o desenvolvemento e a aplicación desta lei e, en particular, para establecer normas para os diferentes tipos de residuos, nas cales se fixarán disposicións particulares relativas á súa produción e xestión, e na súa disposición adicional oitava, que prevé a adaptación ás previsións contidas na lei das disposicións de desenvolvemento en materia de residuos.

Na elaboración deste real decreto foron consultados os axentes económicos e sociais, as comunidades autónomas, a cidade de Ceuta e a cidade de Melilla, así como as entidades locais e os sectores máis representativos potencialmente afectados. Ademais, o proxecto someteuse ao Consello Asesor do Medio Ambiente e ao trámite de participación pública, de acordo co disposto na Lei 27/2006, do 18 de xullo, pola que se regulan os dereitos de acceso á información, de participación pública e de acceso á xustiza en materia de ambiente (incorpora as directivas 2003/4/CE e 2003/35/CE), e co disposto na Lei 50/1997, do 27 de novembro, do Goberno.

Na súa virtude, por proposta da ministra de Agricultura e Pesca, Alimentación e Medio Ambiente e dos ministros do Interior e de Economía, Industria e Competitividade, coa aprobación previa do ministro de Facenda e Administracións Públicas, de acordo co Consello de Estado e logo de deliberación do Consello de Ministros do día 20 de xaneiro de 2017,

DISPOÑO:

Artigo 1. *Obxecto.*

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

Artigo 2. *Ámbito de aplicación e outra lexislación aplicable.*

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

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

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

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

Artigo 3. *Definicións.*

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

a) Vehículo: o vehículo de motor concibido e fabricado principalmente para o transporte de persoas e a súa equipaxe que teña, como máximo, oito prazas de asento ademais da do condutor (categoría M1); o vehículo de motor concibido e fabricado principalmente para o transporte de mercadorías cuxa masa máxima non sexa superior a 3,5 toneladas (categoría N1); e o vehículo con tres rodas simétricas (categoría L5e) e cun motor cuxa cilindrada sexa superior a 50 cm³ para os motores de combustión interna, ou cunha velocidade máxima por construción superior a 45 km/h, con exclusión dos ciclomotores. As mencionadas categorías M1, N1 e L5e defínense no Regulamento (UE) n.º 678/2011 da Comisión, do 14 de xullo de 2011, que substitúe o anexo II e modifica os anexos IV, IX e XI da Directiva 2007/46/CE do Parlamento Europeo e do Consello, pola que se crea un marco para a homologación dos vehículos de motor e dos remolques,

sistemas, compoñentes e unidades técnicas independentes destinados aos ditos vehículos (Directiva marco).

b) Vehículo ao final da súa vida útil: todo vehículo da alínea anterior ao cal lle é de aplicación a Lei 22/2011, do 28 de xullo.

O vehículo terá a consideración de residuo a partir do momento en que se entregase nun CAT e se emitise o certificado de destrución.

c) Centros autorizados para o tratamento dos vehículos ao final da súa vida útil (CAT): instalacións, públicas ou privadas, autorizadas para realizar as operacións de descontaminación e outras operacións de tratamento dos vehículos ao final da súa vida útil.

d) Axentes económicos: os produtores de vehículos, concesionarios, distribuidores e compañías de seguros de vehículos, as instalacións de recepción, talleres de reparación, CAT, así como as instalacións de fragmentación, posfragmentación e outros xestores autorizados que realicen operacións de tratamento do vehículo, ou dos seus compoñentes e materiais.

e) Produtores de vehículos: os fabricantes nacionais, importadores ou adquirentes profesionais de vehículos noutros Estados membros da Unión Europea.

f) Instalacións de recepción de vehículos: instalacións de titularidade privada, tales como as dos produtores de vehículos, concesionarios e compañías de seguros que, por razón da súa actividade económica, se fan cargo temporalmente do vehículo ao final da súa vida útil para o seu posterior traslado a un CAT que realizará a descontaminación.

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

h) Instalacións de fragmentación: instalacións autorizadas que, tras a descontaminación do vehículo nun CAT, realizan a súa trituración e a segregación e clasificación dos distintos materiais e fraccións que o compoñen.

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

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

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

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

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

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

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

e) Informar os consumidores sobre os criterios de protección do ambiente tomados en consideración tanto na fase de deseño e fabricación do vehículo coma os adoptados

para garantir un correcto tratamento ambiental ao final da súa vida útil. Entre outras cuestións, os fabricantes deberán informar sobre:

- 1.º O deseño dos vehículos e dos seus compoñentes con vistas á súa aptitude para a valorización.
- 2.º O tratamento correcto, polo que respecta ao ambiente, dos vehículos ao final da súa vida útil, en particular sobre a forma de retirar todos os líquidos e de desmontaxe.
- 3.º O desenvolvemento e optimización das formas de preparar para a reutilización, de reciclar e de valorizar os vehículos ao final da súa vida útil e os seus compoñentes.
- 4.º Os avances logrados en canto á valorización e á reciclaxe para reducir os residuos que hai que eliminar e en canto ao aumento dos niveis de valorización e reciclaxe.

A información descrita nesta letra e) porase á disposición dos posibles compradores e recollerase no material publicitario que se utilice na comercialización de vehículos.

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

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

1. O titular dun vehículo que se vaia desprender del queda obrigado a entregalo a un CAT, ben directamente ben a través dunha instalación de recepción.

En calquera caso, a entrega do vehículo non suporá ningún custo para o seu titular cando o vehículo careza de valor de mercado ou este sexa negativo, sempre que conteña, ao menos, a carrozaría e o grupo motopropulsor e que non inclúa outros elementos non pertencentes a el nin se lle realizase ningún tipo de operación previa de desmontaxe de pezas ou compoñentes.

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

Os vehículos trasladados a un CAT para a súa posterior descontaminación e destrución, de conformidade co artigo 106 do texto refundido da Lei sobre tráfico, circulación de vehículos a motor e seguridade viaria, aprobado polo Real decreto legislativo 6/2015, do 30 de outubro, consideraranse residuos no momento da entrega ao CAT.

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

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

Artigo 6. *Documentación da entrega.*

1. O CAT en que se vaia descontaminar e tratar o vehículo emitirá o certificado de destrución, que entregará ao titular do vehículo, ben no momento da entrega do vehículo no CAT ben a través da instalación de recepción de vehículos, cando o vehículo se entregue aí.

Este certificado constituirá o xustificante da entrega e posta á disposición do vehículo para a súa descontaminación e deberá cumprir os requisitos mínimos establecidos no anexo III.

Este certificado xustificará a baixa definitiva en circulación do vehículo no Rexistro de Vehículos da Dirección Xeral de Tráfico, para cuxo efecto o CAT emisor realizará a tramitación electrónica da baixa do vehículo segundo o establecido na Orde INT/624/2008, do 26 de febreiro, pola que se regula a baixa electrónica dos vehículos descontaminados ao final da súa vida útil.

Os CAT poderán cumprir as obrigacións de rexistro documental e información previstas no Real decreto 731/1982, do 17 de marzo, sobre control dos establecementos dedicados ao desmantelamento de vehículos de motor, mediante a transmisión telemática ao Rexistro

de Vehículos da Dirección Xeral de Tráfico a que se refire a Orde INT/624/2008, do 26 de febreiro, de acordo co procedemento que determine regulamentariamente o Ministerio do Interior.

2. A emisión do certificado de destrución dá lugar á obrigação de descontaminación do vehículo ao final da súa vida útil no prazo de trinta días.

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

4. O CAT enviará copia dos certificados de destrución emitidos á comunidade autónoma en que se encontre, no prazo de quince días desde a súa emisión. As copias emitiranse en formato electrónico, cando proceda.

O CAT conservará copia dos certificados de destrución emitidos, durante o mesmo prazo que o previsto para a conservación dos documentos asociados á baixa do vehículo, segundo deriva da Orde INT/624/2008, do 26 de febreiro.

Artigo 7. *Instalacións e operacións de tratamento.*

1. Os vehículos ao final da súa vida útil xestionaranse de conformidade co disposto na Lei 22/2011, do 28 de xullo, neste real decreto e nas restantes normas que resulten de aplicación.

2. Os vehículos ao final da súa vida útil, antes de seren sometidos a outro tratamento posterior, someteranse nun CAT ás operacións de tratamento para a descontaminación establecidas no anexo IV.1. O CAT entregará a un xestor autorizado todos os materiais procedentes da descontaminación e, cando sexa viable desde o punto de vista ambiental, priorizará a preparación para a reutilización e a reciclaxe, fronte a outras formas de valorización.

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

a) Separarán as pezas e os compoñentes que se poidan preparar para a reutilización e comercializaranas como pezas usadas ou de segunda man, de acordo coa normativa sobre seguridade industrial e co establecido no texto refundido da Lei xeral para a defensa dos consumidores e usuarios e outras leis complementarias, aprobado por Real decreto legislativo 1/2007, do 16 de novembro, e na Lei 7/1996, do 15 de xaneiro, de ordenación do comercio retalista.

A extracción de pezas e compoñentes para a súa preparación para a reutilización e comercialización unicamente poderá realizarse nun CAT, e sempre de vehículos que previamente causasen baixa definitiva no Rexistro de Vehículos da Dirección Xeral de Tráfico e fosen descontaminados. En ningún caso se poderá preparar para a reutilización un vehículo completo dado de baixa definitiva na Dirección Xeral de Tráfico.

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

O almacenamento das pezas e compoñentes extraídos do vehículo realizarase de forma diferenciada, evitando danar os compoñentes que conteñan fluídos ou os compoñentes e pezas de recambio valorizables.

c) Remitirán, directamente ou a través de xestor autorizado, o resto do vehículo, que non deberá incluír ningún material ou elemento non pertencente a el, a un xestor autorizado para a súa fragmentación.

4. Os CAT, as instalacións de fragmentación e posfragmentación, e todas as instalacións en que se realicen operacións de tratamento de vehículos ao final da súa vida

útil deberán dispor dunha autorización das previstas na Lei 22/2011, do 28 de xullo, e cumpriran os requisitos técnicos que lles resulten de aplicación do anexo II.

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

5. O CAT que prepare pneumáticos para a reutilización poderá encargar por si mesmo o tratamento dos pneumáticos derivados da preparación para a reutilización a través de xestores autorizados, poderá chegar a acordos con sistemas de responsabilidade ampliada do produtor ou solicitará aos profesionais que os adquiren un certificado anual relativo ao número de pneumáticos procedentes do dito CAT e da entrega a un xestor autorizado dun número equivalente de pneumáticos, con identificación deste xestor. Os profesionais que adquiren pneumáticos dun CAT procedentes da preparación para a reutilización deixarán, de ser o caso, constancia no seu arquivo cronolóxico da procedencia dos pneumáticos adquiridos e da entrega a un xestor autorizado da mesma cantidade de pneumáticos.

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

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

1. Os axentes económicos cumpriran, no ámbito da súa actividade, os obxectivos de preparación para a reutilización, reciclaxe e valorización seguintes: a porcentaxe total de preparación para a reutilización e valorización será, ao menos, do 95 por 100 do peso medio por vehículo e ano, e a porcentaxe total de preparación para a reutilización e reciclaxe será, ao menos, do 85 por 100 do peso medio por vehículo e ano.

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

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

2. Os CAT, ademais, cumpriran os seguintes obxectivos:

a) A partir do 1 de febreiro de 2017 recuperarán para a súa preparación para a reutilización e comercializarán pezas e compoñentes dos vehículos que supoñan, ao menos, un 5 % do peso total dos vehículos que traten anualmente.

b) A partir do 1 de xaneiro de 2021 recuperarán para a súa preparación para a reutilización e comercializarán pezas e compoñentes dos vehículos que supoñan, ao menos, un 10 % do peso total dos vehículos que traten anualmente.

c) A partir do 1 de xaneiro de 2026 recuperarán para a súa preparación para a reutilización e comercializarán pezas e compoñentes dos vehículos que supoñan, ao menos, un 15 % do peso total dos vehículos que traten anualmente.

Nas autorizacións dos CAT farase constar a súa obrigação de recuperar e comercializar pezas e compoñentes para a súa preparación para a reutilización nas porcentaxes fixadas neste punto.

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

Artigo 9. *Obrigas no ámbito da responsabilidade ampliada do produtor.*

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

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

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

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

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

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

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

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

Artigo 11. *Obrigas de información.*

1. Os xestores de residuos que realicen operacións de tratamento de vehículos ao final da súa vida útil presentarán unha memoria anual relativa a todos os residuos que xestionen, seguindo as previsións do artigo 41 da Lei 22/2011, do 28 de xullo. Esta memoria presentárase antes do 1 de abril de cada ano e referirase á xestión realizada o ano anterior. O formato e o contido da dita memoria serán acordados na Comisión de coordinación en materia de residuos ou nos seus grupos de traballo.

Os CAT farán constar na súa memoria os pneumáticos derivados da preparación para a reutilización que entregasen directamente a xestores autorizados, así como os pneumáticos preparados para a reutilización entregados aos profesionais, con identificación destes últimos e incluíndo o certificado mencionado no artigo 7.5.

Adicionalmente, os CAT incluírán na súa memoria a documentación acreditativa do cumprimento dos obxectivos previstos no artigo 8 relativos aos vehículos que traten, a través da súa propia xestión e dos certificados de xestión proporcionados polos operadores aos cales entreguen os residuos para o seu tratamento.

2. Antes do 1 de xuño de cada ano os sistemas de responsabilidade ampliada do produtor presentarán un informe anual, relativo ao ano anterior, cun contido acorde coa Decisión 2001/753/CE da Comisión, do 17 de outubro de 2001, sobre un cuestionario para os informes dos Estados membros acerca da aplicación da Directiva 2000/53/CE do Parlamento Europeo e do Consello, relativa aos vehículos ao final da súa vida útil; en todo caso, informarán sobre a posta no mercado de produtos, os residuos xerados, recollidos e

tratados, a organización, funcionamento e financiamento do sistema, así como sobre os acordos que, de ser o caso, subscriban con outros axentes económicos. Neste último caso informarán sobre os integrantes e o contido do acordo, os obxectivos que se establezan e a responsabilidade de cada axente económico.

O formato e contido deste informe será acordado na comisión de coordinación en materia de residuos ou nos seus grupos de traballo, e será remitido ao Ministerio de Agricultura e Pesca, Alimentación e Medio Ambiente, que dará traslado ás comunidades autónomas da información relativa ao seu territorio.

3. As comunidades autónomas remitirán anualmente ao Ministerio de Agricultura e Pesca, Alimentación e Medio Ambiente un informe resumo coa información recollida no punto anterior. Esta remisión realizarase antes do 1 de agosto de cada ano.

4. O Ministerio de Agricultura e Pesca, Alimentación e Medio Ambiente remitirá á Comisión Europea informe sobre a aplicación deste real decreto. O informe elaborárase conforme o cuestionario establecido na Decisión 2001/753/CE da Comisión, do 17 de outubro de 2001.

Artigo 12. *Réxime sancionador.*

1. O incumprimento das obrigas establecidas neste real decreto será sancionado consonte o disposto no título VII da Lei 22/2011, do 28 de xullo, no título V da Lei 21/1992, do 16 de xullo, de industria, así como a través das previsións que resulten de aplicación do texto refundido da Lei xeral para a defensa dos consumidores e usuarios e outras leis complementarias, aprobado polo Real decreto legislativo 1/2007, do 16 de novembro, e na Lei 7/1996, do 15 de xaneiro, de ordenación do comercio retailista.

2. No suposto de que un sistema de responsabilidade ampliada, ou os acordos voluntarios que subscriban, non cumpra as condicións da comunicación ou da autorización, as autoridades competentes onde se incumpran as condicións poderán iniciar un procedemento sancionador, impor multas, así como revogar parcialmente a comunicación ou autorización, e suspender a actividade do sistema no seu territorio. Cando o incumprimento se produza en máis de dúas comunidades autónomas, poderase proceder á revogación da súa actividade e á baixa no Rexistro de Producción e Xestión de Residuos por parte da autoridade competente que rexistrou o sistema.

Disposición adicional primeira. *Aplicación doutra normativa.*

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

Disposición adicional segunda. *Referencias ao Real decreto 1383/2002, do 20 de decembro, sobre xestión de vehículos ao final da súa vida útil.*

As referencias ao Real decreto 1383/2002, do 20 de decembro, contidas en normas, acordos, contratos e documentos tanto públicos como privados entenderanse feitas a este real decreto.

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

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

O cesionario asume a responsabilidade do uso adecuado e seguro para as persoas, as cousas e o ambiente dos vehículos cedidos, a aplicación da Lei 22/2011, do 28 de xullo,

os residuos xerados polo uso do vehículo durante a cesión temporal, así como da devolución do vehículo ou restos do vehículo ao CAT de orixe.

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

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

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

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

Deberá acreditarse o especial interese histórico ou singularidade do vehículo a través dunha certificación emitida por unha entidade ou club relacionados cos vehículos históricos que cumpra cos requisitos establecidos pola Dirección Xeral de Tráfico, e se esa certificación a emite unha entidade ou club estranxeiros, debe ser confirmada por outra entidade ou club español da mesma natureza seguindo as instrucións da Dirección Xeral de Tráfico.

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

Disposición transitoria primeira. *Adaptación das autorizacións das instalacións.*

As instalacións de xestión de vehículos ao final da súa vida útil solicitarán, no prazo de seis meses desde a entrada en vigor deste real decreto, unha revisión da súa autorización para adaptalas, cando proceda, ás previsións deste real decreto. As administracións competentes resolverán no prazo de dez meses desde a presentación da solicitude.

Disposición transitoria segunda. *Adaptación aos novos sistemas de responsabilidade ampliada do produtor.*

Os sistemas individuais e integrados de xestión, así como os acordos voluntarios existentes, adaptaranse aos sistemas individuais e colectivos de responsabilidade ampliada do produtor, en aplicación da disposición transitoria cuarta da Lei 22/2011, do 28 de xullo. Para estes efectos, nos nove meses seguintes á publicación deste real decreto, os produtores de vehículos presentarán á autoridade competente a comunicación do sistema individual ou a solicitude de autorización como sistema colectivo de responsabilidade ampliada, segundo o previsto neste real decreto.

Os sistemas individuais e integrados de xestión, así como os acordos voluntarios existentes no momento da entrada en vigor deste real decreto, seguirán funcionando conforme o réxime anterior ata que se adapten ás novas disposicións, segundo se establece no parágrafo precedente.

Disposición derogatoria única. *Derrogación normativa.*

Queda derogado o Real decreto 1383/2002, do 20 de decembro, sobre xestión de vehículos ao final da súa vida útil.

Disposición derradeira primeira. *Títulos competenciais.*

Este real decreto ten a consideración de lexislación básica sobre planificación xeral da actividade económica e sobre protección do ambiente, conforme o disposto no artigo 149.1.13.^a e 23.^a da Constitución.

Disposición derradeira segunda. *Incorporación de dereito da Unión Europea.*

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

Disposición derradeira terceira. *Habilitación de desenvolvemento.*

Facúltanse os ministros de Agricultura e Pesca, Alimentación e Medio Ambiente, do Interior e de Economía, Industria e Competitividade para ditar, no ámbito das súas respectivas competencias, as disposicións necesarias para a aplicación e o desenvolvemento do establecido neste real decreto e, en particular, para adaptar os anexos ás disposicións e modificacións que establezan as normas internacionais, o dereito da Unión Europea ou o estado da técnica.

Disposición derradeira cuarta. *Entrada en vigor.*

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

Dado en Madrid o 20 de xaneiro de 2017.

FELIPE R.

A vicepresidenta do Goberno e ministra da Presidencia
e para as Administracións Territoriais,
SORAYA SÁENZ DE SANTAMARÍA ANTÓN

ANEXO I

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

Alcance e data de vencemento da exención

Materials e compoñentes	Alcance e data de vencemento da exención	Obriga de marcación
<i>Chumbo como elemento de aliaxe</i>		
1.a) Aceiro para fins de mecanización e compoñentes de aceiro galvanizado en quente por procedemento descontinuo que conteñan ata un 0,35 % do seu peso en chumbo.		
1.b) Chapas de aceiro galvanizado en continuo que conteñan ata un 0,35 % do seu peso en chumbo.	Vehículos homologados antes do 1 de xaneiro de 2016 e pezas de recambio para eses vehículos.	
2.a) Aluminio para fins de mecanización cun contido en chumbo de ata o 2 % en peso.	Pezas de recambio para vehículos que saísen ao mercado antes do 1 de xullo de 2005.	
2.b) Aluminio cun contido en chumbo de ata o 1,5 % en peso.	Pezas de recambio para vehículos que saísen ao mercado antes do 1 de xullo de 2008.	
2.c) Aluminio cun contido en chumbo de ata o 0,4 % en peso.		
3. Aliaxe de cobre que conteña ata un 4 % do seu peso en chumbo.		
4.a) Chumaceiras e cascos.	Pezas de recambio para vehículos que saísen ao mercado antes do 1 de xullo de 2008.	
4.b) Chumaceiras e cascos para motores, transmisións e compresores de aire acondicionado.	Pezas de recambio para vehículos que saísen ao mercado antes do 1 de xullo de 2011.	
<i>Chumbo e compostos de chumbo nos compoñentes</i>		
5. Baterías.		X
6. Amortecedores de vibracións.	Vehículos homologados antes do 1 de xaneiro de 2016 e pezas de recambio para eses vehículos.	X
7.a) Axentes de vulcanización e estabilizadores para elastómeros en tubos de freo, tubos de combustible, tubos de ventilación, pezas de elastómero/metal para aplicacións de chasis e bastidores de motor.	Pezas de recambio para vehículos que saísen ao mercado antes do 1 de xullo de 2005.	
7.b) Axentes de vulcanización e estabilizadores para elastómeros en tubos de freo, tubos de combustible, tubos de ventilación, pezas de elastómero/metal para aplicacións de chasis, e bastidores de motor que conteñan ata o 0,5 % do seu peso en chumbo.	Pezas de recambio para vehículos que saísen ao mercado antes do 1 de xullo de 2006.	
7.c) Axentes reticulantes para elastómeros en aplicacións do sistema de propulsión que conteñan ata un 0,5 % do seu peso en chumbo.	Pezas de recambio para vehículos que saísen ao mercado antes do 1 de xullo de 2009.	
8.a) Chumbo en soldaduras para fixar compoñentes eléctricos e electrónicos a paneis de circuitos electrónicos e chumbo en acabados sobre terminacións de compoñentes distintos dos condensadores electrolíticos de aluminio, sobre chavetas de compoñentes e sobre paneis de circuitos electrónicos.	Vehículos homologados antes do 1 de xaneiro de 2016 e pezas de recambio para eses vehículos.	X(2)
8.b) Chumbo en soldaduras en aplicacións eléctricas, excepto sobre paneis de circuitos electrónicos ou sobre vidro.	Vehículos homologados antes do 1 de xaneiro de 2011 e pezas de recambio para eses vehículos.	X(2)

Materials e compoñentes	Alcance e data de vencemento da exención	Obriga de marcación
8.c) Chumbo en acabados sobre terminais de condensadores electrolíticos de aluminio.	Vehículos homologados antes do 1 de xaneiro de 2013 e pezas de recambio para eses vehículos.	X(2)
8.d) Chumbo utilizado en soldaduras sobre vidro en sensores de fluxo de masa de aire.	Vehículos homologados antes do 1 de xaneiro de 2015 e pezas de recambio deses vehículos.	X(2)
8.e) Chumbo en pastas de soldadura de alta temperatura de fusión (é dicir, aliaxes de chumbo que conteñan en peso un 85 % de chumbo ou máis).	(1).	X(2)
8.f.a) Chumbo en sistemas de conectores de chavetas.	Vehículos homologados antes do 1 de xaneiro de 2017 e pezas de recambio para eses vehículos.	X(2)
8.f.b) Chumbo en sistemas de conectores de chavetas que se axusten ás normas, con excepción da zona de unión dos conectores dos cables de vehículos.	(1).	X(2)
8.g) Chumbo en soldaduras deseñadas para crear unha conexión eléctrica viable entre o cubo de semiconductor e o portador en cápsulas de circuíto integrado <i>flip-chip</i> .	(1).	X(2)
8.h) Chumbo en soldaduras para fixar placas difusoras ao dissipador de calor en ensamblaxes de semicondutores de potencia cun chip de 1 cm ² de superficie de proxección mínima e cunha densidade de corrente nominal de, ao menos, 1 A/mm ² de superficie do chip de silicio.	Vehículos homologados antes do 1 de xaneiro de 2016 e pezas de recambio para eses vehículos.	X(2)
8.i) Chumbo en soldaduras en aplicacións eléctricas sobre vidro, excepto no caso de soldaduras en cristais de vidro laminado.	Vehículos homologados antes do 1 de xaneiro de 2016 e pezas de recambio para eses vehículos.	X(2)
8.j) Chumbo en soldaduras de cristais de vidro laminado.	Vehículos homologados antes do 1 de xaneiro de 2020 e pezas de recambio para eses vehículos.	X(2)
9. Asentos das válvulas.	Pezas de recambio para tipos de motor desenvolvidos antes do 1 de xullo de 2003.	
10.a) Compoñentes eléctricos e electrónicos que conteñan chumbo en vidro ou cerámica, en pezas matrices de vidro ou cerámica, en materiais vitrocerámicos ou en pezas matrices vitrocerámicas. Esta exención non se aplica ao uso de chumbo en: – vidro de lámpadas e buxías de acendido, – materiais cerámicos dieléctricos dos compoñentes indicados nos puntos 10.b), 10.c) e 10.d).		X(3) (compoñentes que non sexan os piezoeléctricos incluídos no motor)
10.b) Chumbo en materiais cerámicos dieléctricos a base de PZT de condensadores que forman parte de circuítos integrados ou semicondutores discretos.		
10.c) Chumbo en materiais cerámicos dieléctricos de condensadores cunha tensión nominal inferior a 125 V CA ou 250 V CC.	Vehículos homologados antes do 1 de xaneiro de 2016 e pezas de recambio para eses vehículos.	
10.d) Chumbo nos materiais cerámicos dieléctricos de condensadores que compensan as diferenzas relacionadas coa temperatura dos sensores de sistemas de sonar de ultrasóns.	Vehículos homologados antes do 1 de xaneiro de 2017 e pezas de recambio para eses vehículos.	
11. Iniciadores pirotécnicos.	Vehículos homologados antes do 1 de xullo de 2006 e pezas de recambio para eses vehículos.	

Materials e compoñentes	Alcance e data de vencemento da exención	Obriga de marcación
12. Materiais termoeléctricos que conteñen chumbo en aplicacións eléctricas para automóviles que permiten reducir as emisións de CO ₂ por recuperación da calor do escape.	Vehículos homologados antes do 1 de xaneiro de 2019 e pezas de recambio para eses vehículos.	X
<i>Cromo hexavalente</i>		
13.a) Revestimentos antioxidantes.	Pezas de recambio para vehículos que saísen ao mercado antes do 1 de xullo de 2007.	
13.b) Revestimentos antioxidantes para os bulóns e porcas que se utilizan na ensamblaxe de chasis.	Pezas de recambio para vehículos que saísen ao mercado antes do 1 de xullo de 2008.	
14. Como protección anticorrosiva para os sistemas de refrixeración de aceiro ao carbono en refrixeradores de absorción de caravanas, ata un máximo do 0,75 % en peso na solución refrixerante, excepto se o uso doutras tecnoloxías de refrixeración é viable (é dicir, que estean dispoñibles no mercado para unha aplicación en caravanas) e non provoca impactos negativos para o ambiente nin a saúde ou a seguridade dos consumidores.		X
<i>Mercurio</i>		
15.a) Lámpadas de descarga para faros.	Vehículos homologados antes do 1 de xullo de 2012 e pezas de recambio para eses vehículos.	X
15.b) Tubos fluorescentes usados en indicadores do cadro de mandos.	Vehículos homologados antes do 1 de xullo de 2012 e pezas de recambio para eses vehículos.	X
<i>Cadmio</i>		
16. Baterías para vehículos eléctricos.	Pezas de recambio para vehículos que saísen ao mercado antes do 31 de decembro de 2008.	

(1) Esta exención revisarase en 2019.

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

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

Notas:

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

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

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

ANEXO II

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

As instalacións de recepción de vehículos, os depósitos das administracións públicas e as de xestión dos vehículos ao final da súa vida útil teñen que cumprir os seguintes requisitos técnicos:

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

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

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

2. As instalacións dos CAT disporán de:

a) Zonas adecuadas ao número de vehículos antes da súa descontaminación con pavimento impermeable e con instalacións para a recollida de derramamentos, de decantación e de separación de graxas.

b) Zonas cubertas para a descontaminación, con pavimento impermeable e con instalacións para a recollida de derramamentos, de decantación e de separación de graxas.

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

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

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

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

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

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

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

ANEXO III**Requisitos mínimos do certificado de destrución dun vehículo ao final da súa vida útil, expedido en cumprimento do artigo 6.1**

Os requisitos mínimos que debe cumprir o certificado de destrución dun vehículo ao final da súa vida útil son os seguintes:

1. CAT que expide o certificado: nome, enderezo, código da autorización como xestor de residuos perigosos no Rexistro de Producción e Xestión de Residuos correspondente, número de inscrición no Rexistro Integrado Industrial e sinatura do responsable do dito establecemento ou empresa.
2. Órgano ou organismo administrativo outorgante da autorización do xestor de residuos perigosos (titular e enderezo).
3. Data de expedición do certificado de destrución.
4. Número de matrícula e distintivo de nacionalidade do vehículo (xuntarse o documento de matriculación ou unha declaración do establecemento ou empresa que expida o certificado que faga constar a inexistencia deste documento ou que acredite que se destruíu o documento de matriculación).
5. Tipo de vehículo, marca e modelo.
6. Número de identificación do vehículo (bastidor).
7. Nome, enderezo, nacionalidade e sinatura do titular do vehículo entregado.

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

1. Operacións de tratamento para a descontaminación dos vehículos ao final da súa vida útil:

- a) Retirada de baterías, depósitos de gas licuado.
- b) Retirada ou neutralización de compoñentes potencialmente explosivos (por exemplo, airbags).
- c) Retirada, así como recollida e almacenamento por separado, de combustible e filtro de combustible, aceites –de motor, de transmisión, da caixa de cambios e hidráulicos e líquido de freos– e filtros de aceite, líquido refrixerante¹, fluído dos aparellos de aire acondicionado¹ e calquera outro fluído que conteñan os vehículos ao final da súa vida útil, a menos que sexa necesario para a preparación para a reutilización dos compoñentes de que se trate.

¹ Para a adecuada extracción dos fluídos do sistema de aire acondicionado, os profesionais do CAT que realicen as operacións de descontaminación descritas deben contar coa cualificación exixida de conformidade co Real decreto 795/2010, do 16 de xuño, polo que se regula a comercialización e manipulación de gases fluorados e equipamentos baseados neles, así como a certificación dos profesionais que os utilizan.

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

2. Operacións de tratamento para fomentar a preparación para a reutilización e a reciclaxe:

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