

I. DISPOSICIONS GENERALS

MINISTERI DE LA PRESIDÈNCIA I PER A LES ADMINISTRACIONS TERRITORIALS

656 *Reial decret 20/2017, de 20 de gener, sobre els vehicles al final de la seva vida útil.*

I

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

La Directiva 2000/53/CE del Parlament Europeu i del Consell, de 18 de setembre de 2000, es va incorporar a l'ordenament jurídic espanyol mitjançant el Reial decret 1383/2002, de 20 de desembre, sobre gestió de vehicles al final de la seva vida útil, que es va dictar a l'empara del que estableixen els articles 1 i 7 del llavors vigent Llei 10/1998, de 21 d'abril, de residus, que facultaven el Govern, respectivament, per fixar disposicions particulars relatives a la producció i gestió de determinats tipus de residus, i per imposar obligacions i limitacions als responsables de la posada en el mercat de productes que amb el seu ús es convertissin en residus, de manera que se'n facilités la reutilització, el reciclatge i la valorització. La cobertura legal necessària d'aquesta disposició es trobava, així mateix, en el que disposa el capítol I del títol III de la Llei 21/1992, de 16 de juliol, d'indústria, que, en matèria de seguretat industrial, permet establir limitacions a les activitats i els productes industrials que puguin ocasionar danys al medi ambient.

D'acord amb això s'establien en el Reial decret 1383/2002, de 20 de desembre, mesures preventives des de la fase de concepció del vehicle, tendents a disminuir i limitar la utilització de substàncies perilloses en la seva fabricació, així com a facilitar la reutilització, el reciclatge i la valorització dels seus diferents elements, per reduir l'afecció ambiental produïda pels vehicles.

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

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

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

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

II

En el temps transcorregut des de l'aprovació del Reial decret 1383/2002, de 20 de desembre, han tingut lloc una sèrie de circumstàncies que han fet necessari revisar-lo.

En primer lloc, l'aprovació de la Llei 22/2011, de 28 de juliol, de residus i sòls contaminats, ha introduït importants modificacions en el règim aplicable a la producció i gestió de residus i, concretament, pel que fa a la jerarquia de residus i a la responsabilitat ampliada del productor, i a les obligacions d'informació dels agents que intervenen en la producció i gestió de residus. Per això, és necessari adaptar a les previsions de la Llei les normes de desplegament en matèria de residus.

En segon lloc, per homogeneïtzar les dades que cada Estat membre envia anualment en referència al compliment d'objectius, la Comissió va adoptar la Decisió 2005/293, d'1 d'abril de 2005, per la qual s'estableixen normes de desplegament per controlar el compliment dels objectius de reutilització i valorització així com de reutilització i reciclatge que fixa la Directiva 2000/53/CE del Parlament Europeu i del Consell, relativa als vehicles al final de la seva vida útil.

En tercer lloc, l'experiència adquirida durant l'aplicació del Reial decret ha posat de manifest que, si bé es tracta d'un flux de residus que funcionava d'una manera satisfactòria, hi havia alguns aspectes de la regulació que necessitaven ser millorats, com la definició de l'àmbit d'aplicació de la norma i la seva coherència amb els règims d'altres fluxos de residus, així com la redacció de determinats articles.

Per tots aquests motius el Ministeri d'Agricultura i Pesca, Alimentació i Medi Ambient ha optat per la derogació del Reial decret de 2002 i per l'aprovació d'un nou reial decret que reguli, adapti i sistematitzi tots els aspectes relacionats amb els vehicles al final de la seva vida útil, de conformitat amb la Directiva 2000/53/CE del Parlament Europeu i del Consell, de 18 de setembre de 2000, i la Llei 22/2011, de 28 de juliol.

III

El Reial decret que ara s'aprova manté en essència la regulació preexistent sobre els vehicles al final de la seva vida útil, i en conserva els elements fonamentals, entre els quals: la definició de vehicle en la qual s'inclouen les categories M1, N1 i L5e del Reglament (UE) núm. 678/2011 de la Comissió, de 14 de juliol de 2011, que substitueix l'annex II i modifica els annexos IV, IX i XI de la Directiva 2007/46/CE del Parlament Europeu i del Consell, per la qual es crea un marc per a l'homologació dels vehicles de motor i dels remolcs, els sistemes, els components i les unitats tècniques independents destinats a aquests vehicles (Directiva marc); les obligacions dels productors o fabricants de vehicles, com són dissenyar els seus productes de manera que es limiti l'ús de substàncies perilloses en la seva fabricació i es faciliti el desmuntatge i el tractament dels residus, facilitar informació als gestors, als consumidors i a les administracions públiques, organitzar, i finançar quan escaigui la recollida i el tractament adequat, per si mateixos o a través d'acords voluntaris amb altres agents econòmics; l'obligació dels usuaris de lliurar els vehicles a un centre de tractament, directament o bé a través d'una instal·lació de recepció; l'obligació de documentar el lliurament a través del certificat de destrucció que acredita el fi de la vida útil del vehicle; la tramitació pels centres de tractament de la baixa del vehicle de conformitat amb l'Ordre INT/624/2008, de 26 de febrer, per la qual es regula la baixa electrònica dels vehicles descontaminats al final de la seva vida útil; l'exigència del compliment de requisits tècnics d'emmagatzematge i tractament; i l'obligació dels agents econòmics de compliment d'objectius de preparació per a la reutilització, el reciclatge i la valorització.

Les novetats d'aquest Reial decret respecte al que es deroga se centren en les qüestions següents: es precisa el seu àmbit d'aplicació, es regulen més detalladament les

operacions que han de dur a terme els centres autoritzats per al tractament dels vehicles al final de la seva vida útil (CAT), s'adopten mesures per evitar que es produeixi un doble finançament de la gestió dels vehicles o dels seus components; i es completen algunes previsions sobre les obligacions a les quals queden sotmesos els productors i altres agents econòmics, incloses les d'informació, així com sobre el règim sancionador. Addicionalment, s'adequa aquest flux de residus a la Llei 22/2011, de 28 de juliol, en especial incloent-hi la preparació per a la reutilització com a tractament i adaptant els sistemes de responsabilitat ampliada del productor del producte al que preveu el títol IV. Finalment s'afegeix una disposició addicional per regular la cessió temporal de vehicles al final de la seva vida útil donats de baixa definitiva a la Direcció General de Trànsit per a fins de formació, investigació, protecció civil o simulacres.

En primer lloc, l'àmbit d'aplicació es regula en un article a part i diferent del relatiu a l'objecte de la norma. En nom d'una seguretat jurídica més gran es clarifica l'àmbit d'aplicació del Reial decret, que recau sobre els vehicles al final de la seva vida útil, mentre que els residus generats durant la vida útil dels vehicles es regeixen per la Llei 22/2011, de 28 de juliol, i pels reials decrets específics de cada tipus de residu. Aquest plantejament és coherent amb el que, en l'àmbit de la Directiva 2000/53/CE, del Parlament Europeu i del Consell, de 18 de setembre de 2000, va efectuar la Comissió Europea en relació amb el seu article 5.1 primer guí, quan va interpretar –a la declaració que acompanya la primera versió de la Directiva, mantinguda posteriorment en altres documents–, que els estats membres poden utilitzar els sistemes de recollida existents en relació amb les peces usades que són residus, per la qual cosa no estan obligats a crear sistemes de recollida diferents amb requisits de finançament especials. Per tant són aplicables les previsions que inclou la Llei 22/2011, de 28 de juliol, així com els reials decrets de cada tipus de residu que la complementen, com són: el Reial decret 1619/2005, de 30 de desembre, sobre la gestió de pneumàtics fora d'ús, el Reial decret 679/2006, de 2 de juny, pel qual es regula la gestió dels olis industrials usats, el Reial decret 106/2008, d'1 de febrer, sobre piles i acumuladors i la gestió ambiental dels seus residus, i el Reial decret 110/2015, de 20 de febrer, sobre residus d'aparells elèctrics i electrònics.

En segon lloc, s'ha desplegat amb més detall l'article relatiu a les instal·lacions i operacions de tractament que es porten a terme en els centres autoritzats. Aquests centres són els únics autoritzats per descontaminar els vehicles i extreure peces i components de vehicles que prèviament hagin causat baixa definitiva en el Registre de vehicles de la Direcció General de Trànsit. Per donar compliment al principi de jerarquia de residus, aquests centres han de separar les peces i els components que es puguin preparar per a la reutilització, i comercialitzar-les; també han de lliurar a un gestor autoritzat tots els materials procedents de la descontaminació i remetre la resta del vehicle a un gestor autoritzat per a la seva fragmentació. D'aquesta manera es garanteixen la traçabilitat i la gestió correcta de tots els vehicles al final de la seva vida útil, que han de passar, per aquest ordre, per una etapa de descontaminació i de preparació per a la reutilització en un CAT, una altra etapa de fragmentació i, si s'escau, postfragmentació, i finalment les etapes de reciclatge i valorització energètica dels seus components o, si s'escau, eliminació.

Després del nou principi de jerarquia de residus que inclou la Directiva 2008/98/CE del Parlament Europeu i del Consell (Directiva marc de residus), de 19 de novembre de 2008, sobre els residus i per la qual es deroguen determinades directives, en el qual s'incorpora com a tractament de residus la «preparació per a la reutilització», s'adeqüen les referències que abans es feien a la «reutilització» al nou concepte de «preparació per a la reutilització», encunyat per la Directiva marc de residus. D'aquesta manera, la reutilització queda reservada per a productes i la preparació per a la reutilització per a residus. Atès que el vehicle entra al CAT al final de la seva vida útil i es dona de baixa definitiva a la Direcció General de Trànsit, es tracta d'un residu, i igualment ho són totes les seves peces i components, sense perjudici que després de la preparació per a la reutilització aquestes peces i components es puguin tornar a posar en el mercat.

El règim jurídic de la responsabilitat ampliada del productor queda adaptat a la Llei 22/2011, de 28 de juliol, de manera que els productors poden constituir sistemes

individuals o col·lectius, per a la qual cosa han de disposar, respectivament, de la comunicació o autorització corresponent i poden subscriure acords amb altres agents econòmics o integrar aquests agents en els sistemes de responsabilitat ampliada. Tant els sistemes individuals com els col·lectius han d'elaborar un informe anual sobre la seva activitat.

El Reial decret clarifica el règim jurídic aplicable als vehicles i a alguns dels seus components sotmesos a altres règims de responsabilitat ampliada del productor. En coherència amb el tractament unificat que la Directiva de vehicles estableix per al conjunt del vehicle, es considera que els materials i components del vehicle al final de la seva vida útil no han de quedar sotmesos a altres règims de responsabilitat ampliada del productor. Amb això s'evita la doble regulació i finançament de la gestió dels materials i components procedents del vehicle. Expressament es clarifica la responsabilitat dels agents econòmics implicats en la gestió del vehicle al final de la seva vida útil en relació amb els pneumàtics que es comercialitzin.

Finalment s'inclou la referència als règims sancionadors previstos en altres normes, així com els possibles incompliments dels sistemes de responsabilitat ampliada del productor o dels acords voluntaris.

IV

Aquest Reial decret consta de dotze articles amb el contingut esmentat anteriorment; quatre disposicions addicionals relatives a altra normativa aplicable, a les referències al Reial decret 1383/2002, de 20 de desembre, i a la cessió temporal de vehicles donats de baixa per a fins específics i a la rehabilitació de vehicles amb certificat de destrucció emès per un CAT, quan s'acrediti que té un interès històric o singularitat especials; dues disposicions transitòries, sobre la revisió de les autoritzacions i l'adaptació als nous sistemes de responsabilitat ampliada del productor; una disposició derogatòria, per la qual es deroga expressament i íntegrament el Reial decret 1383/2002, de 20 de desembre; i quatre disposicions finals: la primera sobre títols competencials, la segona sobre incorporació del dret de la Unió Europea, la tercera sobre habilitació de desplegament, i la quarta sobre entrada en vigor.

Finalment, la norma s'acompanya de quatre annexos tècnics: l'annex I, amb les excepcions a la prohibició d'utilitzar plom, mercuri, cadmi i crom hexavalent en els materials i components dels vehicles; l'annex II, que conté els requisits tècnics de les instal·lacions de recollida i tractament de vehicles al final de la seva vida útil; l'annex III, amb els requisits mínims del certificat de destrucció d'un vehicle al final de la seva vida útil; i l'annex IV, sobre operacions de descontaminació del vehicle al final de la seva vida útil i altres operacions de tractament.

V

Aquest Reial decret es dicta a l'empara dels articles 149.1.13a i 23a de la Constitució, que atribueixen a l'Estat la competència exclusiva en matèria de bases i coordinació de la planificació general de l'activitat econòmica i en matèria de legislació bàsica sobre protecció del medi ambient, respectivament. L'habilitació per portar a terme aquest desplegament reglamentari està continguda a la disposició final tercera de la Llei 22/2011, de 28 de juliol, que faculta el Govern de la Nació per dictar, en l'àmbit de les seves competències, les disposicions reglamentàries necessàries per al desplegament i l'aplicació d'aquesta Llei i, en particular, per establir normes per als diferents tipus de residus, en les quals s'han de fixar disposicions particulars relatives a la seva producció i gestió, i a la seva disposició addicional vuitena, que preveu l'adaptació a les previsions contingudes a la Llei de les disposicions de desplegament en matèria de residus.

En l'elaboració d'aquest Reial decret s'han consultat els agents econòmics i socials, les comunitats autònomes, la ciutat de Ceuta i la ciutat de Melilla, així com les entitats locals i els sectors més representatius potencialment afectats. A més, el projecte s'ha sotmès al Consell Assessor del Medi Ambient i al tràmit de participació pública, d'acord amb el que disposa la Llei 27/2006, de 18 de juliol, per la qual es regulen els drets d'accés

a la informació, de participació pública i d'accés a la justícia en matèria de medi ambient (incorpora les directives 2003/4/CE i 2003/35/CE) i amb el que disposa la Llei 50/1997, de 27 de novembre, del Govern.

En virtut d'això, a proposta de la ministra d'Agricultura i Pesca, Alimentació i Medi Ambient i dels ministres de l'Interior i d'Economia, Indústria i Competitivitat, amb l'aprovació prèvia del ministre d'Hisenda i Administracions Públiques, d'acord amb el Consell d'Estat i amb la deliberació prèvia del Consell de Ministres del dia 20 de gener de 2017,

DISPOSO:

Article 1. *Objecte.*

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

Article 2. *Àmbit d'aplicació i altra legislació aplicable.*

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

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

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

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

Article 3. *Definicions.*

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

a) Vehicle: el vehicle de motor concebut i fabricat principalment per al transport de persones i el seu equipatge que tingui, com a màxim, vuit places de seient a més de la del conductor (categoria M1); el vehicle de motor concebut i fabricat principalment per al transport de mercaderies la massa màxima del qual no sigui superior a 3,5 tones (categoria N1); i el vehicle amb tres rodes simètriques (categoria L5e) i amb un motor la cilindrada del qual sigui superior a 50 cm³ per als motors de combustió interna, o amb una velocitat màxima per construcció superior a 45 km/h, a exclusió dels ciclomotors. Les esmentades categories M1, N1 i L5e es defineixen en el Reglament (UE) núm. 678/2011 de la Comissió, de 14 de juliol de 2011, que substitueix l'annex II i modifica els annexos IV, IX i XI de la Directiva 2007/46/CE del Parlament Europeu i del Consell, per la qual es crea un marc per a l'homologació dels vehicles de motor i dels remolcs, els sistemes, els components i les unitats tècniques independents destinats a aquests vehicles (Directiva marc).

b) Vehicle al final de la seva vida útil: qualsevol vehicle de l'apartat anterior al qual és aplicable la Llei 22/2011, de 28 de juliol.

El vehicle té la consideració de residu a partir del moment en què s'hagi lliurat en un CAT i s'hagi emès el certificat de destrucció.

c) Centres autoritzats per al tractament dels vehicles al final de la seva vida útil (CAT): instal·lacions, públiques o privades, autoritzades per dur a terme les operacions de descontaminació i altres operacions de tractament dels vehicles al final de la seva vida útil.

d) Agents econòmics: els productors de vehicles, concessionaris, distribuïdors i companyies d'assegurances de vehicles, les instal·lacions de recepció, tallers de reparació, CAT, així com les instal·lacions de fragmentació, postfragmentació i altres gestors autoritzats que duguin a terme operacions de tractament del vehicle, o dels seus components i materials.

e) Productors de vehicles: els fabricants nacionals, importadors o adquirents professionals de vehicles en altres estats membres de la Unió Europea.

f) Instal·lacions de recepció de vehicles: instal·lacions de titularitat privada, com ara les dels productors de vehicles, concessionaris i companyies d'assegurances que, per raó de la seva activitat econòmica, es fan càrrec temporalment del vehicle al final de la seva vida útil per al seu trasllat posterior a un CAT que ha d'efectuar la descontaminació.

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

h) Instal·lacions de fragmentació: instal·lacions autoritzades que, després de la descontaminació del vehicle en un CAT, n'efectuen la trituració, i la segregació i classificació dels diferents materials i fraccions que el componen.

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

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

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

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

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

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

d) Proporcionar als gestors de vehicles al final de la seva vida útil la informació oportuna per al desmuntatge que permeti la identificació dels diferents components i la localització de substàncies perilloses, així com el seu tractament adequat. Aquesta informació s'ha de facilitar, en el suport que en cada cas es consideri convenient, en el termini màxim de sis mesos a partir de la posada en el mercat de cada nou tipus de vehicle.

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

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

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

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

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

La informació descrita en aquesta lletra e) s'ha de posar a disposició dels possibles compradors i s'ha d'incloure en el material publicitari que s'utilitzi en la comercialització de vehicles.

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

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

1. El titular d'un vehicle que se n'hagi de desprendre queda obligat a lliurar-lo a un CAT, bé directament o a través d'una instal·lació de recepció.

En qualsevol cas, el lliurament del vehicle no suposa cap cost per al seu titular quan el vehicle no tingui valor de mercat o aquest sigui negatiu, sempre que contingui, almenys, la carrosseria i el grup motopropulsor i que no inclogui altres elements no pertanyents a aquest ni se li hagi fet cap tipus d'operació prèvia de desmuntatge de peces o components.

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

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

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

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

Article 6. *Documentació del lliurament.*

1. El CAT en què s'hagi de descontaminar i tractar el vehicle ha d'emetre el certificat de destrucció, que ha de lliurar al titular del vehicle, bé en el moment del lliurament del vehicle en el CAT, o a través de la instal·lació de recepció de vehicles, quan el vehicle es lliuri allà.

Aquest certificat constitueix el justificant del lliurament i la posada a disposició del vehicle per a la seva descontaminació i ha de complir els requisits mínims que estableix l'annex III.

Aquest certificat justifica la baixa definitiva en circulació del vehicle en el Registre de vehicles de la Direcció General de Trànsit, i a aquest efecte el CAT emissor ha de fer la tramitació electrònica de la baixa del vehicle segons el que estableix l'Ordre INT/624/2008, de 26 de febrer, per la qual es regula la baixa electrònica dels vehicles descontaminats al final de la seva vida útil.

Els CAT poden complir les obligacions de registre documental i informació que preveu el Reial decret 731/1982, de 17 de març, sobre control dels establiments dedicats al desballestament de vehicles de motor, mitjançant la transmissió telemàtica al Registre de vehicles de la Direcció General de Trànsit, a què es refereix l'Ordre INT/624/2008, de 26 de febrer, d'acord amb el procediment que determini reglamentàriament el Ministeri de l'Interior.

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

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

4. El CAT ha d'enviar una còpia dels certificats de destrucció emesos a la comunitat autònoma en què s'ubiqui, en el termini de quinze dies des de la seva emissió. Les còpies s'han d'emetre en format electrònic quan sigui procedent.

El CAT ha de conservar una còpia dels certificats de destrucció emesos, durant el mateix termini que el previst per a la conservació dels documents associats a la baixa del vehicle, segons deriva de l'Ordre INT/624/2008, de 26 de febrer.

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

1. Els vehicles al final de la seva vida útil s'han de gestionar de conformitat amb el que disposen la Llei 22/2011, de 28 de juliol, aquest Reial decret, i la resta de normes que siguin aplicables.

2. Els vehicles al final de la seva vida útil, abans de ser sotmesos a un altre tractament posterior, s'han de sotmetre en un CAT a les operacions de tractament per a la descontaminació que estableix l'annex IV.1. El CAT ha de lliurar a un gestor autoritzat tots els materials procedents de la descontaminació, i ha de prioritzar quan sigui viable des del punt de vista mediambiental la preparació per a la reutilització i el reciclatge, davant d'altres formes de valorització.

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

a) Han de separar les peces i els components que es puguin preparar per a la reutilització i les han de comercialitzar com a peces usades o de segona mà, d'acord amb la normativa sobre seguretat industrial, i d'acord amb el que estableixen el text refós de la Llei general per a la defensa dels consumidors i usuaris i altres lleis complementàries, aprovat pel Reial decret legislatiu 1/2007, de 16 de novembre, i la Llei 7/1996, de 15 de gener, d'ordenació del comerç detallista.

L'extracció de peces i components per a la seva preparació per a la reutilització i comercialització únicament es pot efectuar en un CAT, i sempre de vehicles que prèviament hagin causat baixa definitiva en el Registre de vehicles de la Direcció General de Trànsit i hagin estat descontaminats. En cap cas es pot preparar per a la reutilització un vehicle complet donat de baixa definitiva a la Direcció General de Trànsit.

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

L'emmagatzematge de les peces i els components extrets del vehicle s'ha de fer de manera diferenciada, evitant danyar els components que continguin fluids, o els components i les peces de recanvi valoritzables.

c) Han de remetre, directament o a través d'un gestor autoritzat, la resta del vehicle, que no ha d'incloure cap material o element que no hi pertanyi, a un gestor autoritzat per a la seva fragmentació.

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

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

5. El CAT que prepari pneumàtics per a la reutilització pot encarregar per si mateix el tractament dels pneumàtics derivats de la preparació per a la reutilització a través de gestors autoritzats, pot arribar a acords amb sistemes de responsabilitat ampliada del productor o ha de sol·licitar als professionals que els adquireixin un certificat anual relatiu al nombre de pneumàtics procedents del CAT esmentat i del lliurament a un gestor autoritzat d'un nombre equivalent de pneumàtics, amb identificació d'aquest gestor. Els professionals que adquireixin pneumàtics d'un CAT procedents de la preparació per a la reutilització han de deixar, si s'escau, constància en el seu arxiu cronològic de la procedència dels pneumàtics adquirits i del lliurament a un gestor autoritzat de la mateixa quantitat de pneumàtics.

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

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

1. Els agents econòmics han de complir, en l'àmbit de la seva activitat, els objectius de preparació per a la reutilització, el reciclatge i la valorització següents: el percentatge total de preparació per a la reutilització i valorització ha de ser almenys del 95 per 100 del pes mitjà per vehicle i any, i el percentatge total de preparació per a la reutilització i el reciclatge ha de ser almenys del 85 per 100 del pes mitjà per vehicle i any.

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

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

2. Els CAT, a més, han de complir els objectius següents:

a) A partir de l'1 de febrer de 2017 han de recuperar per preparar-los per a la reutilització, i comercialitzar, peces i components dels vehicles que suposin, almenys, un 5% del pes total dels vehicles que tractin anualment.

b) A partir de l'1 de gener de 2021 han de recuperar per preparar-los per a la reutilització, i comercialitzar, peces i components dels vehicles que suposin, almenys, un 10% del pes total dels vehicles que tractin anualment.

c) A partir de l'1 de gener de 2026 han de recuperar per preparar-los per a la reutilització, i comercialitzar, peces i components dels vehicles que suposin, almenys, un 15% del pes total dels vehicles que tractin anualment.

En les autoritzacions dels CAT s'ha de fer constar la seva obligació de recuperar i comercialitzar peces i components per preparar-los per a la reutilització en els percentatges que fixa aquest apartat.

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

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

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

Quan el vehicle al final de la seva vida útil tingui un valor negatiu de mercat, el productor del vehicle ha de sufragar aquest cost o s'ha de fer càrrec directament del tractament del vehicle. S'entén que hi ha un valor negatiu de mercat quan els costos de descontaminació, preparació per a la reutilització, valorització i, si s'escau, eliminació dels materials resultants superin els ingressos pels elements preparats per a la reutilització i els materials recuperats en la fragmentació i postfragmentació.

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

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

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

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

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

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

Article 11. *Obligacions d'informació.*

1. Els gestors de residus que facin operacions de tractament de vehicles al final de la seva vida útil han de presentar una memòria anual relativa a tots els residus que gestionin, seguint les previsions de l'article 41 de la Llei 22/2011, de 28 de juliol. Aquesta memòria s'ha de presentar abans de l'1 d'abril de cada any i s'ha de referir a la gestió feta l'any anterior. El format i contingut de la memòria s'ha d'acordar a la Comissió de coordinació en matèria de residus o en els seus grups de treball.

Els CAT han de fer constar a la seva memòria els pneumàtics derivats de la preparació per a la reutilització que hagin lliurat directament a gestors autoritzats, així com els pneumàtics preparats per a la reutilització lliurats als professionals, amb identificació d'aquests últims i incloent-hi el certificat esmentat a l'article 7.5.

Adicionalment, els CAT han d'incloure a la seva memòria la documentació acreditativa del compliment dels objectius que preveu l'article 8 relatiu als vehicles que tractin, a través de la seva pròpia gestió i dels certificats de gestió proporcionats pels operadors als quals lliurin els residus per al seu tractament.

2. Abans de l'1 de juny de cada any els sistemes de responsabilitat ampliada del productor han de presentar un informe anual, relatiu a l'any anterior, amb un contingut concorde a la Decisió 2001/753/CE de la Comissió, de 17 d'octubre de 2001, sobre un qüestionari per als informes dels estats membres sobre l'aplicació de la Directiva 2000/53/CE del Parlament Europeu i del Consell relativa als vehicles al final de la seva vida útil; en tot cas, han d'informar sobre la posada al mercat de productes, els residus generats, recollits i tractats, l'organització, el funcionament i el finançament del sistema, així com sobre els acords que, si s'escau, subscriguin amb altres agents econòmics. En aquest últim cas han d'informar sobre els integrants i el contingut de l'acord, els objectius que s'estableixin i la responsabilitat de cada agent econòmic.

El format i contingut d'aquest informe s'ha d'acordar a la Comissió de coordinació en matèria de residus o en els seus grups de treball, i s'ha de remetre al Ministeri d'Agricultura i Pesca, Alimentació i Medi Ambient, que ha de donar trasllat a les comunitats autònomes de la informació relativa al seu territori.

3. Les comunitats autònomes han de remetre anualment al Ministeri d'Agricultura i Pesca, Alimentació i Medi Ambient un informe resum amb la informació recollida a l'apartat anterior. Aquesta remissió s'ha de fer abans de l'1 d'agost de cada any.

4. El Ministeri d'Agricultura i Pesca, Alimentació i Medi Ambient ha de remetre a la Comissió Europea un informe sobre l'aplicació d'aquest Reial decret. L'informe s'ha d'elaborar d'acord amb el qüestionari que estableix la Decisió 2001/753/CE de la Comissió, de 17 d'octubre de 2001.

Article 12. *Règim sancionador.*

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

2. En el supòsit que un sistema de responsabilitat ampliada, o els acords voluntaris que subscriuguin, no compleixi les condicions de la comunicació o de l'autorització, les autoritats competents on s'incompleixin les condicions poden iniciar un procediment sancionador, imposar multes, així com revocar parcialment la comunicació o autorització, i suspendre l'activitat del sistema en el seu territori. Quan l'incompliment es produeixi en més de dues comunitats autònomes es pot procedir a la revocació de la seva activitat i a la baixa en el Registre de producció i gestió de residus per part de l'autoritat competent que va registrar al sistema.

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

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

Disposició addicional segona. *Referències al Reial decret 1383/2002, de 20 de desembre, sobre gestió de vehicles al final de la seva vida útil.*

Les referències al Reial decret 1383/2002, de 20 de desembre, contingudes en normes, acords, contractes i documents tant públics com privats s'entenen fetes a aquest Reial decret.

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

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

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

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

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

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

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

S'ha d'acreditar l'interès històric o la singularitat especials del vehicle a través d'una certificació emesa per una entitat o club relacionats amb els vehicles històrics que compleixi els requisits establerts per la Direcció General de Trànsit, i si aquesta certificació l'emet una entitat o un club estrangers, l'ha de confirmar una altra entitat o club espanyol de la mateixa naturalesa seguint les instruccions de la Direcció General de Trànsit.

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

Disposició transitòria primera. *Adaptació de les autoritzacions de les instal·lacions.*

Les instal·lacions de gestió de vehicles al final de la seva vida útil han de sol·licitar, en el termini de sis mesos des de l'entrada en vigor d'aquest Reial decret, una revisió de la seva autorització per adaptar-les, quan sigui procedent, a les previsions d'aquest Reial decret. Les administracions competents han de resoldre en el termini de deu mesos des de la presentació de la sol·licitud.

Disposició transitòria segona. *Adaptació als nous sistemes de responsabilitat ampliada del productor.*

Els sistemes individuals i integrats de gestió, així com els acords voluntaris existents, s'han d'adaptar als sistemes individuals i col·lectius de responsabilitat ampliada del productor en aplicació de la disposició transitòria quarta de la Llei 22/2011, de 28 de juliol. A aquests efectes, en els nou mesos següents a la publicació d'aquest Reial decret, els productors de vehicles han de presentar a l'autoritat competent la comunicació del sistema individual o la sol·licitud d'autorització com a sistema col·lectiu de responsabilitat ampliada, segons el que preveu aquest Reial decret.

Els sistemes individuals i integrats de gestió així com els acords voluntaris existents a l'entrada en vigor d'aquest Reial decret han de seguir funcionant d'acord amb el règim anterior fins que s'adaptin a les noves disposicions segons estableix el paràgraf precedent.

Disposició derogatòria única. *Derogació normativa.*

Queda derogat el Reial decret 1383/2002, de 20 de desembre, sobre gestió de vehicles al final de la seva vida útil.

Disposició final primera. *Títols competencials.*

Aquest Reial decret té la consideració de legislació bàsica sobre planificació general de l'activitat econòmica i sobre protecció del medi ambient, d'acord amb el que disposa l'article 149.1.13a i 23a de la Constitució.

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

Aquest Reial decret constitueix la norma espanyola de transposició al dret intern de la Directiva 2000/53/CE del Parlament Europeu i del Consell, de 18 de setembre de 2000, relativa als vehicles al final de la seva vida útil i les seves modificacions posteriors.

Disposició final tercera. *Habilitació de desplegament.*

Es faculden els ministres d'Agricultura i Pesca, Alimentació i Medi Ambient, de l'Interior i d'Economia, Indústria i Competitivitat per dictar, en l'àmbit de les seves competències respectives, les disposicions necessàries per a l'aplicació i el desplegament del que estableix aquest Reial decret i, en particular, per adaptar els annexos a les disposicions i modificacions que estableixin les normes internacionals, el dret de la Unió Europea o l'estat de la tècnica.

Disposició final quarta. *Entrada en vigor.*

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

Madrid, 20 de gener de 2017.

FELIPE R.

La vicepresidenta del Govern i ministra de la Presidència i per a les Administracions Territorials,
SORAYA SÁENZ DE SANTAMARÍA ANTÓN

ANNEX I

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

Abast i data de venciment de l'exempció

Materials i components	Abast i data de venciment de l'exempció	Obligació de marcatge
<i>Plom com a element d'aliatge</i>		
1.a) Acer per a fins de mecanització i components d'acer galvanitzat en calent per procediment discontinu que continguin fins a un 0,35% del seu pes en plom.		
1.b) Xapes d'acer galvanitzat en continu que continguin fins a un 0,35% del seu pes en plom.	Vehicles homologats abans de l'1 de gener de 2016 i peces de recanvi per a aquests vehicles.	
2.a) Alumini per a fins de mecanització amb un contingut en plom de fins al 2% en pes.	Peces de recanvi per a vehicles que hagin sortit al mercat abans de l'1 de juliol de 2005.	
2.b) Alumini amb un contingut en plom de fins a l'1,5% en pes.	Peces de recanvi per a vehicles que hagin sortit al mercat abans de l'1 de juliol de 2008.	
2.c) Alumini amb un contingut en plom de fins al 0,4% en pes.		
3. Aliatge de coure que contingui fins a un 4% del seu pes en plom.		
4.a) Coixinets i dolles.	Peces de recanvi per a vehicles que hagin sortit al mercat abans de l'1 de juliol de 2008.	
4.b) Coixinets i dolles per a motors, transmissions i compressors d'aire condicionat.	Peces de recanvi per a vehicles que hagin sortit al mercat abans de l'1 de juliol de 2011.	
<i>Plom i compostos de plom en els components.</i>		
5. Bateries.		X
6. Amortidors de vibracions.	Vehicles homologats abans de l'1 de gener de 2016 i peces de recanvi per a aquests vehicles.	X
7.a) Agents de vulcanització i estabilitzadors per a elastòmers en tubs de fre, tubs de combustible, tubs de ventilació, peces d'elastòmer/metall per a aplicacions de xassís, i bastidors de motor.	Peces de recanvi per a vehicles que hagin sortit al mercat abans de l'1 de juliol de 2005.	
7.b) Agents de vulcanització i estabilitzadors per a elastòmers en tubs de fre, tubs de combustible, tubs de ventilació, peces d'elastòmer/metall per a aplicacions de xassís, i bastidors de motor que continguin fins al 0,5% del seu pes en plom.	Peces de recanvi per a vehicles que hagin sortit al mercat abans de l'1 de juliol de 2006.	
7.c) Agents reticulants per a elastòmers en aplicacions del sistema de propulsió que continguin fins a un 0,5% del seu pes en plom.	Peces de recanvi per a vehicles que hagin sortit al mercat abans de l'1 de juliol de 2009.	
8.a) Plom en soldadures per fixar components elèctrics i electrònics a panells de circuits electrònics i plom en acabats sobre terminacions de components diferents dels condensadors electrolítics d'alumini, sobre clavilles de components i sobre panells de circuits electrònics.	Vehicles homologats abans de l'1 de gener de 2016 i peces de recanvi per a aquests vehicles.	X(2)

Materials i components	Abast i data de venciment de l'exempció	Obligació de marcatge
8.b) Plom en soldadures en aplicacions elèctriques, excepte sobre panells de circuits electrònics o sobre vidre.	Vehicles homologats abans de l'1 de gener de 2011 i peces de recanvi per a aquests vehicles.	X(2)
8.c) Plom en acabats sobre terminals de condensadors electrolítics d'alumini.	Vehicles homologats abans de l'1 de gener de 2013 i peces de recanvi per a aquests vehicles.	X(2)
8.d) Plom utilitzat en soldadures sobre vidre en sensors de flux de massa d'aire.	Vehicles homologats abans de l'1 de gener de 2015 i peces de recanvi d'aquests vehicles.	X(2)
8.e) Plom en pastes de soldadura d'alta temperatura de fusió (és a dir, aliatges de plom que continguin en pes un 85% de plom o més).	(1).	X(2)
8.f.a) Plom en sistemes de connectors de clavilles.	Vehicles homologats abans de l'1 de gener de 2017 i peces de recanvi per a aquests vehicles.	X(2)
8.f.b) Plom en sistemes de connectors de clavilles que s'ajustin a les normes, a excepció de la zona d'unió dels connectors del cablatge de vehicles.	(1).	X(2)
8.g) Plom en soldadures dissenyades per crear una connexió elèctrica viable entre el cub de semiconductor i el portador en càpsules de circuit integrat «flip-chip».	(1).	X(2)
8.h) Plom en soldadures per fixar plaques difusores al dissipador de calor en acoblaments de semiconductors de potència amb un xip d'1 cm ² de superfície de projecció mínima i amb una densitat de corrent nominal d'almenys 1 A/mm ² de superfície del xip de silici.	Vehicles homologats abans de l'1 de gener de 2016 i peces de recanvi per a aquests vehicles.	X(2)
8.i) Plom en soldadures en aplicacions elèctriques sobre vidre, excepte en el cas de soldadures en cristalls de vidre laminat.	Vehicles homologats abans de l'1 de gener de 2016 i peces de recanvi per a aquests vehicles.	X(2)
8.j) Plom en soldadures de cristalls de vidre laminat.	Vehicles homologats abans de l'1 de gener de 2020 i peces de recanvi per a aquests vehicles.	X(2)
9. Assentaments de les vàlvules.	Peces de recanvi per a tipus de motor desenvolupats abans de l'1 de juliol de 2003.	
10.a) Components elèctrics i electrònics que continguin plom en vidre o ceràmica, en peces matrius de vidre o ceràmica, en materials vitroceràmics o en peces matrius vitroceràmiques Aquesta exempció no s'aplica a l'ús de plom en: – vidre de bombetes i bugies d'encesa, – materials ceràmics dielèctrics dels components indicats en els punts 10.b), 10.c) i 10.d).		X(3) (components que no siguin els piezoelèctrics inclosos en el motor)
10.b) Plom en materials ceràmics dielèctrics a base de PZT de condensadors que formen part de circuits integrats o semiconductors discrets.		
10.c) Plom en materials ceràmics dielèctrics de condensadors amb una tensió nominal inferior a 125 V CA o 250 V CC.	Vehicles homologats abans de l'1 de gener de 2016 i peces de recanvi per a aquests vehicles.	
10.d) Plom en els materials ceràmics dielèctrics de condensadors que compensen les diferències relacionades amb la temperatura dels sensors de sistemes de sonar d'ultrasons.	Vehicles homologats abans de l'1 de gener de 2017 i peces de recanvi per a aquests vehicles.	
11. Iniciadors pirotècnics.	Vehicles homologats abans de l'1 de juliol de 2006 i peces de recanvi per a aquests vehicles.	

Materials i components	Abast i data de venciment de l'exempció	Obligació de marcatge
12. Materials termoelèctrics que contenen plom en aplicacions elèctriques per a automòbils que permeten reduir les emissions de CO ₂ per recuperació de la calor de l'escapament.	Vehicles homologats abans de l'1 de gener de 2019 i peces de recanvi per a aquests vehicles.	X
<i>Crom hexavalent</i>		
13.a) Revestiments antioxidants.	Peces de recanvi per a vehicles que hagin sortit al mercat abans de l'1 de juliol de 2007.	
13.b) Revestiments antioxidants per als pernys i les femelles que s'utilitzen en l'acoblament de xassís.	Peces de recanvi per a vehicles que hagin sortit al mercat abans de l'1 de juliol de 2008.	
14. Com a protecció anticorrosiva per als sistemes de refrigeració d'acer al carboni en refrigeradors d'absorció d'autocaravanes, fins a un màxim del 0,75% en pes en la solució refrigerant, excepte si l'ús d'altres tecnologies de refrigeració és viable (és a dir, que estiguin disponibles al mercat per a una aplicació en autocaravanes) i no provoca impactes negatius per al medi ambient ni la salut o la seguretat dels consumidors.		X
<i>Mercuri</i>		
15.a) Làmpades de descàrrega per a fars.	Vehicles homologats abans de l'1 de juliol de 2012 i peces de recanvi per a aquests vehicles.	X
15.b) Tubs fluorescents usats en indicadors del tauler de control.	Vehicles homologats abans de l'1 de juliol de 2012 i peces de recanvi per a aquests vehicles.	X
<i>Cadmi</i>		
16. Bateries per a vehicles elèctrics.	Peces de recanvi per a vehicles que hagin sortit al mercat abans del 31 de desembre de 2008.	

(1) Aquesta exempció s'ha de revisar el 2019.

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

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

Notes:

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

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

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

ANNEX II

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

Les instal·lacions de recepció de vehicles, els dipòsits de les administracions públiques i les de gestió dels vehicles al final de la seva vida útil han de complir els següents requisits tècnics:

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

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

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

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

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

b) Zones cobertes per a la descontaminació, amb paviment impermeable i amb instal·lacions per a la recollida de vessaments, de decantació i de separació de greixos.

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

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

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

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

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

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

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

ANNEX III**Requisits mínims del certificat de destrucció d'un vehicle al final de la seva vida útil, expedit en compliment de l'article 6.1**

Els requisits mínims que ha de complir el certificat de destrucció d'un vehicle al final de la seva vida útil són els següents:

1. CAT que expedeix el certificat: nom, adreça, codi de l'autorització com a gestor de residus perillosos en el Registre de producció i gestió de residus corresponent, número d'inscripció en el Registre integrat industrial i signatura del responsable de l'esmentat establiment o empresa.
2. Òrgan o organisme administratiu atorgant de l'autorització del gestor de residus perillosos (titular i adreça).
3. Data d'expedició del certificat de destrucció.
4. Número de matrícula i distintiu de nacionalitat del vehicle (s'ha d'adjuntar el document de matriculació o una declaració de l'establiment o empresa que expedeixi el certificat i s'hi ha de fer constar la inexistència d'aquest document o que acrediti que s'ha destruït el document de matriculació).
5. Tipus de vehicle, marca i model.
6. Número d'identificació del vehicle (bastidor).
7. Nom, adreça, nacionalitat i signatura del titular del vehicle lliurat.

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

1. Operacions de tractament per a la descontaminació dels vehicles al final de la seva vida útil:

- a) Retirada de bateries, dipòsits de gas líquat,
- b) retirada o neutralització de components potencialment explosius (per exemple, coixins de seguretat),
- c) retirada, així com recollida i emmagatzematge per separat, de combustible i filtre de combustible, olis –de motor, de transmissió, de la caixa de canvis i hidràulics i líquid de frens– i filtres d'oli, líquid refrigerant,¹ anticongelant, fluid dels aparells d'aire condicionat¹ i qualsevol altre fluid que continguin els vehicles al final de la seva vida útil llevat que sigui necessari per preparar-los per a la reutilització dels components de què es tracti,

¹ Per a l'extracció adequada dels fluids del sistema d'aire condicionat, els professionals del CAT que duguin a terme les operacions de descontaminació descrites, han de disposar de la qualificació exigida de conformitat amb el Reial decret 795/2010, de 16 de juny, pel qual es regula la comercialització i manipulació de gasos fluorats i equips basats en aquests, així com la certificació dels professionals que els utilitzen.

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

2. Operacions de tractament per fomentar la preparació per a la reutilització i el reciclatge:

- a) Retirada de catalitzadors,
- b) retirada dels elements metàl·lics que continguin coure, alumini i magnesi, si aquests metalls no s'han de retirar en el procés de fragmentació,
- c) retirada de pneumàtics i components plàstics de gran mida (per exemple, para-xocs, taulers de control, dipòsits de fluids, etc.) si aquests materials no s'han de retirar en el procés de fragmentació de manera que es puguin reciclar efectivament com a materials,
- d) retirada de vidre.