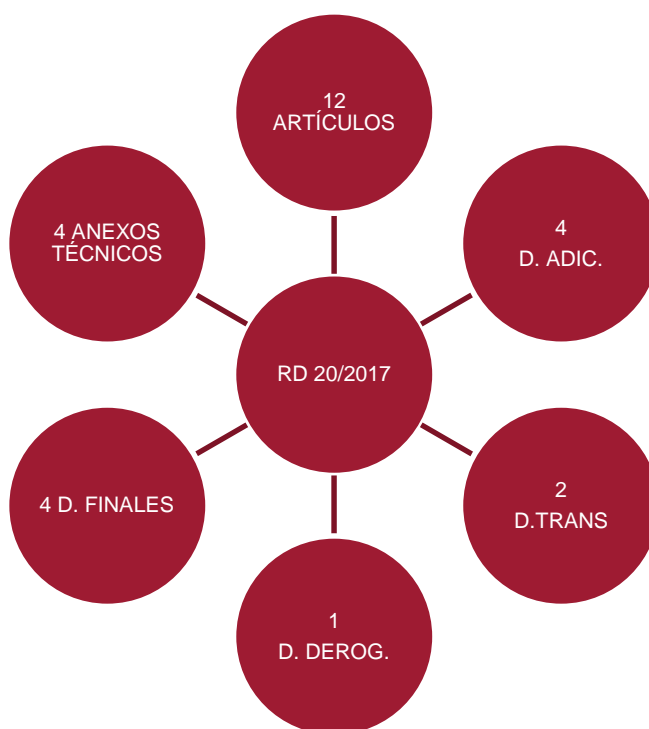


Nueva regulación sobre la gestión de los vehículos al final de su vida útil

Se ha publicado en el BOE del 21 de enero el Real Decreto 20/2017, de 20 de enero, sobre los vehículos al final de su vida útil.

Esta norma deroga el anterior Real Decreto de 2002 y, aunque mantiene en esencia la regulación preexistente sobre la materia, adapta y sistematiza todos los aspectos relacionados con los vehículos al final de su vida útil, de conformidad con la Directiva 2000/53/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de septiembre de 2000 y con la Ley 22/2011, de 28 de julio de residuos y suelos contaminados, que ha introducido importantes modificaciones en el régimen aplicable a la producción y gestión de residuos y, concretamente, en lo que se refiere a la jerarquía de residuos y a la responsabilidad ampliada del productor, y a las obligaciones de información de los agentes que intervienen en la producción y gestión de residuos.

Estructura de la norma



ARTÍCULOS

12

DISPOSICIONES ADICIONALES

DA 1ª: Relativa a otra normativa aplicable.

DA 2ª: Relativa a las referencias al Real Decreto 1383/2002, de 20 de diciembre.

	<p>DA 3ª: Relativa a la cesión temporal de vehículos dados de baja definitiva para fines específicos.</p> <p>DA 4ª: Relativa a la rehabilitación de vehículos con certificado de destrucción emitido por un CAT, cuando se acredite que tiene un especial interés histórico o singularidad.</p>
DISPOSICIONES TRANSITORIAS	<p>DT 1ª: Sobre la revisión de las autorizaciones de las instalaciones.</p> <p>DT 2ª: Adaptación a los nuevos sistemas de responsabilidad ampliada del productor;</p>
DISPOSICIÓN DEROGATORIA	Se deroga expresa e íntegramente el Real Decreto 1383/2002, de 20 de diciembre;
DISPOSICIONES FINALES	<p>DF 1ª: Títulos competenciales.</p> <p>DF 2ª: Sobre incorporación del derecho de la UE.</p> <p>DF 3ª: Sobre habilitación de desarrollo.</p> <p>DF 4ª: Sobre entrada en vigor. (22/01/2017)</p>
ANEXOS TÉCNICOS	<p>Anexo I: Excepciones a la prohibición de utilizar plomo, mercurio, cadmio y cromo hexavalente en los materiales y componentes de los vehículos.</p> <p>Anexo II: Requisitos técnicos de las instalaciones de recogida y tratamiento de vehículos al final de su vida útil</p> <p>Anexo III: Requisitos mínimos del certificado de destrucción de un vehículo al final de su vida útil</p> <p>Anexo IV: Operaciones de descontaminación del vehículo al final de su vida útil y otras operaciones de tratamiento</p>

Novedades

Ámbito de aplicación

Con respecto a la normativa anterior, ámbito de aplicación se regula en artículo aparte y diferente al relativo al objeto de la norma (artículo 2). Se diferencia así que este real decreto se aplica a los vehículos al final de su vida útil, mientras que los residuos generados durante la vida útil de los vehículos se regirán por la Ley 22/2011, de 28 de julio, y por los reales decretos específicos de cada tipo de residuo.

Operaciones que deben realizar los CAT

Se regulan con mayor detalle las operaciones que deben realizar los centros autorizados para el tratamiento de los vehículos al final de su vida útil (CAT) (artículos 5 a 8).

Estos centros son los únicos autorizados para descontaminar los vehículos y extraer piezas y componentes de vehículos que previamente hayan causado baja definitiva en el Registro de vehículos de la Dirección General de Tráfico. Para dar cumplimiento al principio de jerarquía de residuos, estos centros deberán separar las piezas y componentes que se puedan preparar para la reutilización, y comercializarlas; también deberán entregar a un gestor autorizado todos los materiales procedentes de la descontaminación y remitir el resto del vehículo a un gestor autorizado para su fragmentación.

De esta forma se garantiza la trazabilidad y correcta gestión de todos los vehículos al final de su vida útil, que pasarán, por este orden, por una etapa de descontaminación y de preparación para la reutilización en un CAT, otra etapa de fragmentación y en su caso posfragmentación y finalmente las etapas de reciclado y valorización energética de sus componentes o, en su caso, eliminación.

Tras el nuevo principio de jerarquía de residuos que se recoge en la Directiva 2008/98/CE del Parlamento Europeo y del Consejo (Directiva Marco de Residuos), de 19 de noviembre de 2008, sobre los residuos y por la que se derogan determinadas Directivas, en el que se incorpora como tratamiento de residuos la «preparación para la reutilización», se adecuan las referencias que anteriormente se hacían a la «reutilización» al nuevo concepto de «preparación para la reutilización», acuñado por la Directiva Marco de Residuos.

De esta manera, la reutilización queda reservada para productos y la preparación para la reutilización para residuos. Puesto que en el CAT entra el vehículo al final de su vida útil y se da de baja definitiva en la Dirección General de Tráfico, se trata de un residuo, e igualmente lo son todas sus piezas y componentes, sin perjuicio de que tras la preparación para la reutilización estas piezas y componentes pueden volver a ponerse en el mercado.

El real decreto introduce también, por primera vez, objetivos específicos con porcentajes de preparación para la reutilización, fomentando así la economía circular:

- a) **A partir del 1 de febrero de 2017** recuperarán para su preparación para la reutilización, y comercializarán piezas y componentes de los vehículos que supongan, al menos, un 5 % del peso total de los vehículos que traten anualmente.
- b) **A partir del 1 de enero de 2021** recuperarán para su preparación para la reutilización, y comercializarán piezas y componentes de los vehículos que supongan, al menos, un 10 % del peso total de los vehículos que traten anualmente.
- c) **A partir del 1 de enero de 2026** recuperarán para su preparación para la reutilización, y comercializarán piezas y componentes de los vehículos que supongan, al menos, un 15 % del peso total de los vehículos que traten anualmente.

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

Obligaciones de los productores y otros agentes económicos

Se completan algunas previsiones sobre las obligaciones a las que quedan sometidos los productores y otros agentes económicos, incluidas las de información, así como sobre el régimen sancionador (artículos 9 a 12).

Adicionalmente, se adecua este flujo de residuos a la Ley 22/2011, de 28 de julio, en especial incluyendo la preparación para la reutilización como tratamiento y adaptando los sistemas de responsabilidad ampliada del productor del producto a lo previsto en su título IV.

El régimen jurídico de la responsabilidad ampliada del productor queda adaptado a la Ley 22/2011, de 28 de julio, de manera que los productores podrán constituir sistemas individuales o colectivos, para lo que deberán disponer, respectivamente, de la correspondiente comunicación o autorización y podrán celebrar acuerdos con otros agentes económicos o integrar estos agentes en los sistemas de responsabilidad ampliada. Tanto los sistemas individuales como los colectivos deberán elaborar un informe anual sobre su actividad. El real decreto clarifica el régimen jurídico aplicable a los vehículos y a algunos de sus componentes sometidos a otros regímenes de responsabilidad ampliada del productor.

Expresamente se clarifica la responsabilidad de los agentes económicos implicados en la gestión del vehículo al final de su vida útil en relación con los neumáticos que se comercialicen Y se incluye la referencia a los regímenes sancionadores previstos en otras normas, así como los posibles incumplimientos de los sistemas de responsabilidad ampliada del productor o de los acuerdos voluntarios.

Financiación de la gestión de los vehículos

Se adoptan medidas para evitar que se produzca una doble financiación de la gestión de los vehículos o de sus componentes. De este modo, se considera que los materiales y componentes del vehículo al final de su vida útil no han de quedar sometidos a otros regímenes de responsabilidad ampliada del productor. Con ello se evita la doble regulación y financiación de la gestión de los materiales y componentes procedentes del vehículo.

Cesión de vehículos para fines de investigación y otros

Por último, se añade una disposición adicional para regular la cesión temporal de vehículos al final de su vida útil dados de baja definitiva en la Dirección General de Tráfico para fines de formación, investigación, protección civil o simulacros.