



NUEVA REGULACIÓN EN LA GESTIÓN DE RESIDUOS DERIVADOS DE VEHÍCULOS*

*Ana María Carretero***
Profesora Titular de Derecho civil
Centro de Estudios de Consumo
Universidad de Castilla-La Mancha

Fecha de publicación: 14 de mayo de 2021

1. Introducción

Diseñar y construir vehículos con menos sustancias peligrosas y que faciliten la reutilización y el reciclado; fomentar el uso de materiales reciclados; mejorar la gestión de los residuos generados en el proceso de desguace de una forma homogénea por parte de los Centros Autorizados de Tratamiento (CAT); y dotar de mayor seguridad jurídica a los operadores del sector constituyen los principales objetivos del nuevo Real Decreto 265/2021, de 13 de abril, sobre los vehículos al final de su vida útil y por el que se modifica el Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre¹.

* Trabajo realizado en el marco del Proyecto de Investigación PGC2018-098683-B-I00, del Ministerio de Ciencia, Innovación y Universidades (MCIU) y la Agencia Estatal de Investigación (AEI) cofinanciado por el Fondo Europeo de Desarrollo Regional (FEDER) titulado “Protección de consumidores y riesgo de exclusión social” dirigido por Ángel Carrasco Perera y Encarna Cordero Lobato; a la Ayuda para la realización de proyectos de investigación científica y transferencia de tecnología, de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha cofinanciadas por el Fondo Europeo de Desarrollo Regional (FEDER) para el Proyecto titulado “Protección de consumidores y riesgo de exclusión social en Castilla-La Mancha” (PCRECLM) con Ref.: SBPLY/19/180501/000333 dirigido por Ángel Carrasco Perera y Ana Isabel Mendoza Losana y a la Ayuda para la financiación de actividades de investigación dirigidas a grupos de la UCLM Ref.: 2021-GRIN-31309, denominado "Grupo de Investigación del Profesor Ángel Carrasco" (GIPAC).

** ORCID ID: <https://orcid.org/0000-0002-8936-2029>

¹ BOE 89 de 14 de abril de 2021.



La norma incorpora a nuestro ordenamiento la Directiva (UE) 2018/849, de acuerdo con los objetivos del Pacto Verde Europeo respecto al impulso de la economía circular², y modifica el Reglamento General de Vehículos para cumplir con los principios de la Estrategia “España Circular 2030”, que sienta las bases para superar la economía lineal y avanzar en un nuevo modelo de producción y consumo en el que el valor de productos, materiales y recursos se mantenga durante el mayor tiempo posible dentro del ciclo económico.

Entre las principales novedades se incluye la ampliación del ámbito de aplicación de esta norma a cualquier vehículo (no sólo automóviles) con el fin de garantizar que todo vehículo susceptible de ser matriculado ante la Dirección General de Tráfico (DGT) sea dado de baja en un CAT al final de su vida útil.

Hay que tener en cuenta que sólo los CAT pueden comercializar piezas y componentes usados, siempre acompañados por un certificado que acredite que han sido preparados para su reutilización, que provienen de vehículos dados de baja definitiva ante la DGT y que mantienen la funcionalidad y seguridad suficientes para su uso.

Asimismo, se establecen los criterios que deben cumplirse para diferenciar si un traslado de piezas de un vehículo desguazado se considera traslado de residuos o de productos con el fin de facilitar la preparación de esas piezas para su reutilización como repuesto en otros vehículos.

Por otro lado, se modifica el Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Vehículos³, con el fin de mejorar los procedimientos administrativos que garanticen la correcta gestión de los residuos; incorporar mecanismos de control que eviten la exportación ilícita o no controlada de residuos; dotar de mayor fiabilidad los datos del Registro de Vehículos; evitar la puesta en circulación de vehículos que no reúnan las condiciones técnicas exigidas legalmente para mejorar la seguridad vial; y precisar los supuestos de baja temporal.

Para garantizar la seguridad vial del parque de vehículos, se establece la necesidad de superar una inspección ITV en aquellos vehículos declarados siniestro total por las compañías aseguradoras cuando su titular pretenda continuar circulando con ellos o transferirlos a otro titular con el objetivo de certificar que el vehículo cumple con las condiciones técnicas exigidas para ello y dotar de mayor transparencia el mercado de

² Directiva (UE) 2018/849 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 30 de mayo de 2018, por la que se modifican la Directiva 2000/53/CE relativa a los vehículos al final de su vida útil, la Directiva 2006/66/CE relativa a las pilas y acumuladores y a los residuos de pilas y acumuladores y la Directiva 2012/19/UE sobre residuos de aparatos eléctricos y electrónicos (DOUE L 150 de 14 de junio de 2018).

³ BOE 22 de 26 de enero de 1999.



segunda mano o de vehículos de ocasión, facilitando el historial técnico del vehículo a cualquier persona interesada en su compra.

Además, para diferenciar los efectos administrativos entre baja temporal y baja definitiva en el Registro de Vehículos, la baja temporal tendrá una duración establecida de un año, prorrogable sucesivamente si el titular del vehículo manifiesta su voluntad de mantener el vehículo fuera de la circulación. Pasado ese plazo, si el interesado no ha solicitado la prórroga, automáticamente el vehículo volverá a estar en situación activa, generando las obligaciones administrativas y fiscales que corresponda, tales como el impuesto de vehículos de tracción mecánica. Las prórrogas del plazo de baja temporal se podrán solicitar a la Jefatura de tráfico como máximo dos meses antes de la fecha de finalización de la baja temporal. Hasta ahora no había límite para la baja temporal del vehículo y se pretende evitar así el uso abusivo que algunos talleres realizaban de la baja temporal con el fin de evadir la obligación de llevar un vehículo al final de su vida útil a un CAT.

Por lo que respecta a la exportación de vehículos a otros países, se establece un plazo temporal de 3 meses entre la solicitud de baja definitiva en el Registro de Vehículos y la salida efectiva del vehículo del país (se pretende así evitar bajas por tránsito comunitario ficticias dirigidas a eludir obligaciones fiscales). Si pasados esos 3 meses existe constancia de que el vehículo continúa circulando en España, se dará de oficio de alta en el Registro General de Vehículos de la DGT. En el caso de que los vehículos a exportar tengan una antigüedad superior a 4 años, se exigirá que, antes de ser dados de baja definitiva por traslado a otro país, superen una inspección técnica para verificar que el vehículo puede circular por las vías públicas y no se trata de la exportación de residuos (algo imprescindible para garantizar la prohibición de exportar a países terceros los vehículos que no cumplan los requisitos de seguridad y las normas de carácter ambiental).

Se prevé también la posibilidad de anotar de oficio la baja definitiva de los vehículos que no hayan estado asegurados o no hayan superado la ITV durante los últimos diez años. La baja de oficio se anotará previa resolución motivada de la Jefatura Provincial de Tráfico y garantizará, en un momento posterior, la rehabilitación y puesta en circulación del vehículo si su titular acredita su existencia y el cumplimiento de los requisitos para obtener el permiso de circulación. Se facilita así la comunicación por parte de las Entidades Locales de vehículos que constan en los censos municipales, pero que no forman parte del parque circulante.

Papel importante juegan también los anexos que regulan la baja electrónica de los vehículos descontaminados, los requisitos que deben cumplir todas las instalaciones, los trámites de entrega de los vehículos, las obligaciones de descontaminación que tienen los CAT, etc. Además, es la primera norma dentro del ámbito de la UE que exige una



cualificación específica para los profesionales encargados de la manipulación de vehículos (en especial para la extracción de las baterías).

Lo cierto es que, aunque en principio se pretendía llevar a cabo una modificación de la normativa existente, el calado de los cambios planteados ha hecho que se opte por la elaboración de un nuevo real decreto, estructurado en 7 capítulos, 3 disposiciones adicionales, 2 disposiciones transitorias, 1 disposición derogatoria, 5 disposiciones finales y un conjunto de 8 anexos técnicos⁴, que a su vez incorporan una serie de modelos y formularios destinados a facilitar la aplicación de la norma a los operadores económicos sujetos a su cumplimiento, y dirigido a fomentar una gestión más eficiente y segura de los residuos de los vehículos al final de su vida útil que reduzca los impactos adversos sobre el medio ambiente y la salud de las personas. A continuación, señalamos algunos de los aspectos más importantes de la nueva norma de forma más detallada.

2. Disposiciones generales

El objeto de la norma es establecer medidas destinadas a la prevención de la generación de residuos procedentes de vehículos y a la recogida, preparación para la reutilización, reciclado y otras formas de valorización de los vehículos al final de su vida útil (incluidos sus componentes) con el fin de reducir la eliminación de residuos y mejorar la eficacia en la protección de la salud humana y el medio ambiente.

Su ámbito de aplicación se extiende a los vehículos al final de su vida útil, incluidos los componentes y materiales que formen parte de ellos en el momento de convertirse en residuos, quedando excluidos los vehículos de época, es decir, los históricos o con valor de colección o destinados a museos (ya sea en funcionamiento o desmontados por piezas).

La principal novedad respecto a la normativa anterior es la distinción que se hace entre vehículo y automóvil. Vehículo es cualquier medio de transporte autopropulsado susceptible de matricularse ante la DGT; mientras que automóviles sólo son aquellos vehículos a motor concebidos y fabricados para el transporte de personas y su equipaje

⁴ El anexo I incluye las excepciones a la prohibición de utilizar plomo, mercurio, cadmio y cromo hexavalente en los materiales y componentes de los automóviles; el anexo II contiene los requisitos técnicos de las instalaciones de recogida y tratamiento de vehículos al final de su vida útil; el anexo III incorpora los avances realizados en el grupo de trabajo sobre vehículos de la Comisión de coordinación en materia de residuos y regula la tramitación electrónica de la baja definitiva del vehículo y emisión del certificado de destrucción o certificado de tratamiento medioambiental de un vehículo al final de su vida útil; el anexo IV regula las operaciones de descontaminación del vehículo al final de su vida útil y otras operaciones de tratamiento; el anexo V regula los requisitos de las instalaciones dedicadas a la preparación para la reutilización; el anexo VI establece la cualificación necesaria para los profesionales de los CAT que se encarguen de la manipulación de los vehículos eléctricos e híbridos; el anexo VII contiene los objetivos de preparación para la reutilización, reciclado y valorización; y el anexo VIII establece la “Codificación LER-VEH”.



(categoría M1); vehículos a motor concebidos para el transporte de mercancías (categoría N1); o vehículos con tres ruedas simétricas con determinada cilindrada o una velocidad máxima superior a 45 km/h (con exclusión de los ciclomotores).

Tanto los vehículos como los automóviles al final de su vida útil tendrán la consideración de residuo cuando el CAT en el que se hallen emita el certificado de destrucción (o también el de tratamiento medioambiental en el caso de los vehículos).

Además, no sólo son considerados agentes económicos los productores de automóviles⁵, concesionarios, distribuidores, entidades aseguradoras, instalaciones de recepción, talleres de reparación y CAT, sino también las instalaciones de fragmentación, posfragmentación y otros gestores autorizados que realicen operaciones de tratamiento del automóvil al final de su vida útil (o de sus componentes y materiales).

En este sentido, se consideran instalaciones de recepción de vehículos aquellas que representen o tengan convenios con un CAT para hacerse cargo temporalmente del vehículo al final de su vida útil para su posterior traslado y descontaminación, tales como las instalaciones de los productores de vehículos, las de los concesionarios y las de las entidades aseguradoras u otras instalaciones asociadas a los CAT.

Asimismo, la norma define como instalaciones de fragmentación a aquellas autorizadas para, tras la descontaminación y tratamiento del vehículo en un CAT, realizar su trituración, así como la segregación y calificación de los distintos materiales y fracciones que lo componen. Mientras que define como instalaciones de posfragmentación a aquellas autorizadas para realizar la segregación y clasificación de distintos materiales de una o varias fracciones resultantes del proceso de fragmentación.

3. Obligaciones relativas a la prevención de residuos y a la puesta en el mercado de vehículos

Los productores de automóviles están obligados a:

- a) Diseñar, en colaboración con los fabricantes de materiales y equipamientos, los distintos elementos de los automóviles de forma que en su fabricación se limite el uso de sustancias peligrosas (queda prohibida la utilización de plomo, mercurio, cadmio y cromo hexavalente en los componentes de los automóviles, con las exenciones y fechas que figuran en el anexo I).
- b) Diseñar y fabricar los automóviles y los elementos que los integran de forma que se facilite la reutilización, el desmontaje, la descontaminación, la preparación para la reutilización y la valorización de los automóviles al final de su vida útil, y se

⁵ Fabricantes nacionales, importadores o adquirentes profesionales de automóviles en otros Estados miembros de la UE.



- favorezca la integración en los nuevos modelos de materiales componentes reciclados.
- c) Utilizar normas de codificación de las piezas de los automóviles que permitan la adecuada identificación de los componentes que sean susceptibles de reutilización o valorización.
 - d) Proporcionar a los gestores de automóviles al final de su vida útil la oportuna información para el desmontaje que permita la identificación de los distintos componentes y la localización de sustancias peligrosas, así como su adecuado tratamiento. Dicha información se facilitará en el plazo máximo de seis meses a partir de la puesta en el mercado de cada nuevo tipo de automóvil.
 - e) Informar a los consumidores sobre los criterios de protección del medio ambiente tomados en consideración tanto en la fase de diseño y fabricación del automóvil como los adoptados para garantizar un correcto tratamiento ambiental al final de su vida útil. Entre otras cuestiones, los fabricantes deberán informar sobre el diseño y sus componentes; el tratamiento correcto para retirar los líquidos y realizar el desmontaje; el desarrollo y optimización de las formas de preparar para la reutilización, de reciclar y de valorizar los automóviles al final de su vida útil y sus componentes; los avances logrados respecto a la valorización y el reciclado para reducir los residuos que hay que eliminar y en cuanto al aumento de los niveles de valorización y reciclado. La información a los consumidores se considera información previa al contrato en el sentido del art.60 de la Ley General para la Defensa de los Consumidores y Usuarios⁶.

Por otro lado, sólo podrán ser objeto de compraventa los vehículos completos, usados o de segunda mano que no hayan causado baja definitiva para retirarlos de la circulación en la DGT⁷.

4. Gestión de residuos de vehículos al final de su vida útil

El titular de un vehículo, cuando lo deseche, queda obligado a acreditar que su destino final ha sido un CAT. La entrega del vehículo podrá realizarse directamente en el mismo o en una instalación de recepción y no supondrá coste alguno para su titular cuando al final de su vida útil el automóvil carezca de valor de mercado o este sea negativo, siempre que contenga, al menos, la carrocería y el grupo motopropulsor y que no incluya otros elementos no pertenecientes al mismo ni se le haya realizado ningún tipo de operación previa de desmontaje de componentes, partes o piezas.

⁶ BOE 287 de 30 de noviembre de 2007.

⁷ En caso de desaparición o pérdida de un vehículo al final de su vida útil, su titular deberá informar inmediatamente a las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado y a la administración competente en materia de residuos de su comunidad autónoma.



El CAT en el que se vaya a descontaminar y tratar el vehículo realizará la tramitación electrónica de la baja definitiva del vehículo en el Registro de Vehículos de la DGT y emitirá el certificado de destrucción o de tratamiento medioambiental, que entregará el titular del vehículo o en su caso la instalación de recepción.

En el caso de que el titular del vehículo lo entregue en una instalación de recepción de vehículos, recibirá de la misma el certificado de entrega con indicación del CAT en el que se vaya a descontaminar y tratar el vehículo. La instalación dispondrá de un plazo de diez días naturales para la entrega del vehículo al CAT que se vaya a ocupar y para facilitar el certificado de destrucción o de tratamiento medioambiental válidamente emitido por el CAT al titular del vehículo, que a su vez da lugar a la obligación de descontaminación del vehículo al final de su vida útil en el plazo de 30 días naturales⁸.

El CAT conservará copia de los certificados de destrucción y de tratamiento medioambiental emitidos durante, al menos, 3 años y enviará copia al órgano ambiental que lo solicite; la Jefatura Provincial de Tráfico correspondiente; y al titular, o en su caso a la instalación de recepción, en el momento en que se haga el traspaso del vehículo como documento acreditativo de la descontaminación y baja definitiva del vehículo.

Por lo que respecta a las instalaciones y operaciones de tratamiento, cada CAT está obligado a realizar, para cada vehículo para el que solicite la baja definitiva ante la DGT, una serie de operaciones a las que después nos referiremos, pero no podrán vender vehículos enteros sin descontaminar, ni como residuo ni como producto.

Los vehículos al final de su vida útil se someterán en primer lugar al tratamiento para la descontaminación en un CAT, que priorizará, cuando sea viable desde el punto de vista medioambiental, la preparación para la reutilización y destinará a gestor autorizado los residuos procedentes de la descontaminación para su tratamiento.

Una vez realizada la descontaminación, los CAT realizarán las siguientes operaciones:

- a) Separarán los componentes, partes o piezas que se puedan preparar para la reutilización y las comercializarán como componentes, partes o piezas de segunda mano. En ningún caso se podrá preparar para la reutilización un vehículo completo dado de baja definitiva, ni entero ni por piezas o partes, que puedan ser posteriormente soldadas o ensambladas para formar un vehículo completo. Una vez finalizado el proceso de preparación para la reutilización, los componentes,

⁸ Hay que tener en cuenta que los certificados de destrucción o de tratamiento medioambiental válidamente emitidos en otros Estados miembros de la UE surtirán también los efectos previstos respecto a la baja definitiva en el Registro de Vehículos de la DGT.



- partes o piezas resultantes de la preparación para la reutilización no tendrán la consideración de residuos.
- b) Realizarán las operaciones de tratamiento para fomentar el reciclado y entregarán a un gestor autorizado todos los materiales, piezas y componentes procedentes de estas operaciones de tratamiento, priorizando cuando sea viable desde el punto de vista medioambiental el reciclado frente a otras formas de valorización. El almacenamiento de los componentes, partes o piezas extraídos del vehículo se realizará de forma diferenciada, evitando dañar los componentes que contengan fluidos.
 - c) Remitirán el resto del vehículo, así como los componentes, partes o piezas preparadas para su reutilización y posteriormente no comercializadas a un gestor autorizado para su fragmentación.

Por otro lado, y con el fin de ayudar a la ciudadanía a identificar y distinguir los CAT de los talleres que no pueden descontaminar y desguazar los vehículos, exhibirán una placa identificativa que mostrará el número de autorización asignado por la respectiva comunidad autónoma. Además, en tanto que gestores de residuos peligrosos, cumplirán con los aspectos señalados en el art.20.4.b) y c) de la Ley 22/2011, de 28 de julio, de residuos y suelos contaminados⁹.

Asimismo, el CAT que prepare neumáticos para su reutilización deberá justificar que ha enviado a gestor autorizado una cantidad equivalente a la cantidad que ha preparado para ello y que ha comercializado como neumáticos de segunda mano en dicho ejercicio.

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

Por último, para garantizar la seguridad y la salud de los trabajadores de toda la cadena de gestión, es imprescindible regular la correcta retirada de los residuos en cada una de las fases, por lo que, para la adecuada manipulación de los vehículos eléctricos e híbridos, y en especial para la extracción de sus baterías, los profesionales de los CAT deberán disponer de la cualificación necesaria conforme a lo establecido en el anexo VI.

5. Objetivos en el tratamiento de automóviles al final de su vida útil

Para avanzar en el camino de la reutilización, el reciclado y la valorización, los agentes económicos que intervienen en el tratamiento de vehículos deben cumplir además objetivos concretos: el porcentaje total de preparación para la reutilización y valorización

⁹ BOE 181 de 29 de julio de 2011.



será al menos del 95 por 100 del peso medio por automóvil y año, mientras que el porcentaje total de preparación para la reutilización y reciclado será al menos del 85 por 100 del peso medio por automóvil y año.

En las autorizaciones de los CAT se hará constar la obligación de recuperar y comercializar componentes, partes o piezas para su preparación para la reutilización en los porcentajes fijados para los automóviles que traten. A estos efectos, se considerarán como tales aquellos extraídos y vendidos como piezas de segunda mano, así como los extraídos y pasados al almacén con el objetivo de ser vendidos.

Además, los CAT deberán recuperar para reutilizar y comercializar componentes, partes o piezas de los automóviles que supongan, al menos, un 10% del peso total de los automóviles que traten anualmente. Y, a partir del 1 de enero de 2026, deberán recuperar para reutilizar y comercializar componentes, partes o piezas de los automóviles que supongan, al menos, un 15% del peso total de los automóviles que traten anualmente.

6. Responsabilidad ampliada del productor de automóviles

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

Los componentes y materiales previstos de serie o en la primera monta del automóvil quedan sometidos a la responsabilidad ampliada del productor del automóvil y no les serán de aplicación los regímenes de responsabilidad ampliada de los flujos específicos de residuos, con el fin de evitar su doble regulación y financiación.

Los productores de automóviles pueden dar cumplimiento a las obligaciones derivadas de esta norma de manera individual o colectiva, de modo que podrán celebrar acuerdos con otros agentes económicos, así como integrar a dichos agentes en los sistemas de responsabilidad ampliada.

7. Obligaciones de información que incumben a los operadores en sus respectivos ámbitos de actuación

Se especifica el contenido de las memorias anuales que deberán presentar los CAT, así como los informes anuales que deben presentar los sistemas de responsabilidad ampliadas del productor de automóviles, que informarán de la puesta en el mercado de automóviles,



los residuos generados, recogidos y tratados, la organización, funcionamiento y financiación del sistema, así como sobre los acuerdos que, en su caso, suscriban con otros agentes económicos. También se regulan las obligaciones de información que tienen las administraciones públicas.

Para ello, los códigos LER-VEH incluidos en el anexo VIII se utilizarán en las autorizaciones, en el archivo cronológico y en las memorias de los gestores, así como en las obligaciones de información e identificación. Además, los CAT que realicen operaciones de tratamiento de vehículos al final de su vida útil presentarán una memoria anual, relativa a todos los residuos gestionados el año natural anterior, antes del 1 de mayo de cada año. En dicha memoria debe constar no sólo la cantidad de neumáticos entregados a un gestor autorizado para su correcto tratamiento, sino también la cantidad de aquellos preparados para su reutilización y comercialización como neumáticos de segunda mano.

Por su parte, y antes del 30 de junio de cada año, los sistemas de responsabilidad ampliada del productor de automóviles presentarán al Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico (MITECO) un informe anual, relativo al año natural anterior, que contendrá información sobre la puesta en el mercado de productos, los residuos generados, recogidos y tratados; la organización, el funcionamiento y la financiación del sistema; y los acuerdos que, en su caso, suscriban con otros agentes económicos. En este último supuesto informarán sobre el contenido y los integrantes del acuerdo, los objetivos establecidos y la responsabilidad de cada agente económico.

A su vez, el MITECO remitirá a la Comisión Europea informes sobre la aplicación del real decreto (cuyos datos deberán ir acompañados de un informe de control de calidad).

8. Régimen sancionador

A los incumplimientos de las obligaciones establecidas les resultará de aplicación lo dispuesto en el título VII de la Ley 22/2011, de 28 de julio, de residuos y suelos contaminados; el título V de la Ley 21/1992, de 16 de julio, de Industria; así como lo dispuesto en aquellas previsiones que resulten de aplicación de la Ley General para la Defensa de los Consumidores y Usuarios y en la Ley 7/1996, de 15 de enero, de Ordenación del Comercio Minorista.

En caso de que el sistema de responsabilidad ampliada no cumpla con lo establecido en su comunicación o en la autorización que le haya sido concedida, las autoridades competentes en el territorio donde se produzcan los incumplimientos podrán iniciar un procedimiento sancionador; suspender la eficacia de la comunicación o revocar parcialmente la autorización; e incluso suspender la actividad del sistema en su territorio. En caso de que el incumplimiento se produjera en dos o más comunidades autónomas se podría revocar la autorización o la comunicación en todo el territorio y dar de baja el



Registro de Producción y Gestión de Residuos por parte de la autoridad competente, previa valoración por parte de la Comisión de coordinación en materia de residuos.

9. Disposiciones adicionales

A efectos de traslados de componentes, partes o piezas de vehículos al final de su vida útil, dentro y fuera de territorio español, se deberá contar con la acreditación que garantice que han sido preparados para su reutilización en un CAT autorizado, en caso contrario serán considerados residuos.

Por otra parte, los CAT podrán ceder temporalmente los vehículos al final de su vida útil dados de baja definitiva en la DGT, para fines de formación, investigación, protección civil o simulacros. El cesionario asumirá la responsabilidad del uso adecuado y seguro para las personas, las cosas y el medio ambiente de los vehículos cedidos; de la aplicación de la Ley 22/2011, de 28 de julio, a los residuos generados por el uso del vehículo durante dicha cesión; y de la devolución del vehículo o restos del vehículo al CAT de origen.

Asimismo, cabe la posibilidad de solicitar la rehabilitación de los vehículos dados de baja definitiva y con certificado de destrucción o de tratamiento medioambiental emitido por un CAT, siempre que se acredite un especial interés histórico o singularidad. Estos vehículos deberán conservar sin fundir, al menos, el bastidor original con el número de chasis indeleble grabado en él. Para la rehabilitación del vehículo, la persona interesada deberá aportar la documentación necesaria, entre ella la resolución del órgano competente de la comunidad autónoma en la que se cataloga al vehículo como “histórico”. En este tipo de casos, la restauración del vehículo deberá hacerse necesariamente con piezas originales, nuevas, usadas o reconstruidas siguiendo de forma fidedigna los planos de la original, de acuerdo con lo dispuesto en el capítulo I del Real Decreto 1247/1995, de 14 de julio, por el que se aprueba el Reglamento de Vehículos Históricos¹⁰.

10. Disposiciones transitorias

En el plazo máximo de seis meses desde la entrada en vigor de la norma, los titulares de los CAT que ya dispusieran de autorización comunicarán a las autoridades competentes de las comunidades autónomas en materia de residuos la incorporación en su autorización de los códigos LER nacionales establecidos en el anexo VIII (la comunicación tendrá eficacia desde la fecha de su presentación).

Dichas autoridades actualizarán el contenido de las autorizaciones, incorporando los nuevos códigos comunicados, así como las condiciones adicionales que, en su caso,

¹⁰ BOE 189 de 9 de agosto de 1995.



tengan que cumplir los titulares de las instalaciones (sin perjuicio de las facultades de comprobación, control e inspección que tengan atribuidas).

11. Disposiciones finales

Dentro de este apartado cabe destacar la modificación llevada a cabo sobre el Reglamento General de Vehículos en algunos aspectos importantes.

Por ejemplo, si por accidente u otra causa, un vehículo ha sido declarado siniestro total por una entidad aseguradora y ha sufrido un daño importante que pueda afectar a algún elemento de seguridad, solamente se practicará el cambio de titularidad en una transmisión si se acredita haber superado favorablemente una inspección ITV con fecha posterior a dicha declaración.

Se distingue además de forma precisa entre baja definitiva y baja temporal. Los vehículos matriculados causarán baja definitiva en el Registro de Vehículos en los siguientes casos:

1. Cuando sus titulares o terceras personas que acrediten suficientemente su propiedad manifiesten expresamente la voluntad de retirarlos permanentemente de la circulación.
2. Cuando cualquier Jefatura de Tráfico acuerde de oficio, mediante la oportuna resolución, su retirada definitiva de la circulación previo informe acreditativo de que el estado del vehículo constituye, por desgaste o deterioro de sus elementos mecánicos, un evidente peligro para sus ocupantes o para la seguridad de la circulación en general.
3. Cuando cualquier Jefatura de Tráfico acuerde de oficio, mediante la oportuna resolución, la retirada definitiva de la circulación respecto de los vehículos que hayan sido apartados de las vías públicas por los agentes encargados de la vigilancia y regulación del tráfico, una vez comprobado que han sido abandonados por sus titulares (supuesto en el que podrá procederse a su desguace).
4. A petición del titular o de tercera persona que acredite su propiedad, por traslado del vehículo a otro país donde vaya a ser matriculado.
5. En el caso de que cualquier Jefatura de Tráfico acuerde la baja definitiva de oficio, mediante la oportuna resolución, por existir la presunción de que el vehículo no existe o no circula al no haberse cumplido las exigencias en materia de inspección ITV obligatoria y de seguro de responsabilidad civil de suscripción obligatoria en los últimos diez años. Esta baja definitiva de oficio no impide que, si el vehículo cumple a posteriori las condiciones para poder volver a obtener la autorización administrativa para circular, pueda ser rehabilitado.

Por su parte, los vehículos matriculados causarán baja temporal en el Registro de Vehículos cuando su titular manifieste expresamente la voluntad de retirarlos



temporalmente de la circulación. Las bajas temporales tendrán una duración de 1 año desde la fecha de solicitud. Pasado ese plazo sin que previamente el interesado solicite la prórroga de la situación, finalizará la baja temporal y el vehículo volverá a estar en situación activa (las prórrogas del plazo se podrán solicitar a la Jefatura de tráfico como máximo 2 meses antes de la fecha de finalización de la baja temporal).

En el caso de traslado a otro país, y como justificación de que no se trata de un residuo, se exigirá acreditación de haber superado una inspección técnica en los 30 días previos a la solicitud de baja por traslado o por exportación a otro país, si dicha inspección no consta ya anotada telemáticamente en el Registro de vehículos cuando se trate de vehículos con antigüedad superior a cuatro años desde su fecha de primera matriculación y cuando se trate de vehículos que, tras un accidente u otra causa, haya sufrido un daño importante que pueda afectar a algún elemento de seguridad.

Por último, hay que señalar que, aunque el real decreto entró en vigor al día siguiente de su publicación (15 de abril), la norma establece que las Administraciones públicas competentes contarán con el plazo de un año para adaptar sus procedimientos, autorizaciones y documentos de traslado a las nuevas disposiciones (por lo que, mientras tanto, se aplicará el régimen anterior).

Es esencial que las regulaciones se comprometan de forma eficaz tanto en la prevención de la generación de residuos como en su adecuado tratamiento si realmente existe la voluntad de desarrollar ciclos materiales no tóxicos y de alcanzar modelos de producción y consumo más sostenibles desde el punto de vista social, económico y medioambiental.