



LEGISLACIÓN CONSOLIDADA

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

Ministerio de la Presidencia
«BOE» núm. 3, de 3 de enero de 2003
Referencia: BOE-A-2003-92

TEXTO CONSOLIDADO Última modificación: 21 de enero de 2014

La Directiva 2000/53/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de septiembre de 2002, relativa a los vehículos al final de su vida útil, tiene por finalidad reducir las repercusiones de los vehículos sobre el medio ambiente, estableciendo para ello no sólo normas para su correcta gestión ambiental al final de su vida útil, sino también medidas preventivas que deberán tomarse en consideración desde la fase de su diseño y fabricación. Todas estas medidas deben aplicarse garantizando los principios de libre competencia.

Este Real Decreto, que incorpora al derecho interno la citada Directiva, se dicta al amparo de lo establecido en los artículos 1 y 7 de la Ley 10/1998, de 21 de abril, de Residuos, que facultan al Gobierno, respectivamente, para fijar disposiciones particulares relativas a la producción y gestión de determinados tipos de residuos, y para imponer obligaciones y limitaciones a los responsables de la puesta en el mercado de productos que con su uso se conviertan en residuos, de manera que se facilite su reutilización, reciclado y valorización.

La necesaria cobertura legal de esta disposición se encuentra, asimismo, en lo dispuesto en el capítulo I del Título III de la Ley 21/1992, de 16 de julio, de Industria, que, en materia de seguridad industrial, permite establecer limitaciones a las actividades y productos industriales que puedan ocasionar daños al medio ambiente.

De acuerdo con lo anterior, se establecen en este Real Decreto medidas preventivas desde la fase de concepción del vehículo, tendentes a disminuir y limitar la utilización de sustancias peligrosas en su fabricación, así como a facilitar la reutilización, el reciclado y la valorización de sus distintos elementos, para reducir la afección ambiental producida por los vehículos. Concretamente, la limitación de utilizar sustancias peligrosas será más exigente a partir del 1 de enero de 2003, de conformidad con la Decisión de la Comisión de 27 de junio de 2002, por la que se modifica el anexo II de la Directiva 2000/53/CE.

Constituyen determinaciones prioritarias del presente Real Decreto garantizar la recogida de los vehículos para su descontaminación en centros de tratamiento específicamente autorizados, la correcta gestión ambiental de los elementos y componentes extraídos del vehículo y el cumplimiento de los objetivos de reutilización, reciclado y valorización establecidos por la Directiva 2000/53/CE.

La figura central de este proceso de mejora ambiental es el usuario, al que se impone la obligación de entregar el vehículo al final de su vida útil –bien directamente o a través de una instalación de recepción– a un centro autorizado de tratamiento que realizará su descontaminación. Para facilitar al usuario el cumplimiento de esta obligación, y en aplicación del principio de responsabilidad de los productores, éstos deberán hacerse cargo

de los vehículos que les sean entregados de la marca que comercialicen o hayan comercializado, garantizando la suficiencia de las instalaciones de recepción.

Particular relevancia adquiere la acreditación del fin de la vida útil del vehículo y, consiguientemente, su consideración como residuo, de la que se deriva la obligación de aplicar a su descontaminación el régimen normativo sobre residuos peligrosos. Por ello, la entrega del vehículo en el centro de tratamiento que realiza la descontaminación quedará documentada mediante el certificado de destrucción emitido por dicho centro, cuyos requisitos mínimos vienen determinados por la Decisión 2002/151/CE de la Comisión, de 19 de febrero de 2002, que asimismo se incorpora en este Real Decreto.

Para evitar la contaminación de los elementos que integran el medio ambiente, incluido el suelo se regulan también las operaciones de descontaminación y demás operaciones de tratamiento, fijándose además las condiciones de almacenamiento y estableciéndose los requisitos técnicos que han de reunir las instalaciones de recogida, almacenamiento y tratamiento (incluida la descontaminación) de los vehículos y de los elementos que los componen.

Finalmente, la posibilidad que ofrece la Directiva de dar cumplimiento a determinadas obligaciones mediante la suscripción de acuerdos voluntarios, queda recogida igualmente en este Real Decreto vinculada a la consecución de los objetivos de reutilización, reciclado y valorización, de tal forma que, opcionalmente y con la autorización de las Comunidades Autónomas, los agentes económicos puedan suscribir dichos acuerdos y participar en sistemas integrados de gestión.

En la elaboración del presente Real Decreto se ha consultado a las Comunidades Autónomas y a los sectores afectados.

En su virtud, a propuesta de los Ministros de Medio Ambiente, del Interior y de Ciencia y Tecnología, de acuerdo con el Consejo de Estado y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día 20 de diciembre de 2002,

DISPONGO:

Artículo 1. *Objeto y ámbito de aplicación.*

1. Es objeto de este Real Decreto establecer medidas para prevenir la generación de residuos procedentes de los vehículos, regular su recogida y descontaminación al final de su vida útil, así como las demás operaciones de tratamiento, con la finalidad de mejorar la eficacia de la protección ambiental a lo largo del ciclo de vida de los vehículos.

2. Quedan excluidos del ámbito de aplicación de este Real Decreto los vehículos de época o históricos, con valor de colección o destinados a museos, en funcionamiento o desmontados por piezas.

Artículo 2. *Definiciones.*

A los efectos de este Real Decreto se entiende por:

a) Vehículos: los vehículos de motor con al menos cuatro ruedas, destinados al transporte de personas y que tengan, además del asiento del conductor, ocho plazas sentadas como máximo; los vehículos de motor con al menos cuatro ruedas, destinados al transporte de mercancías y que tengan una masa máxima no superior a 3,5 toneladas, y los vehículos de tres ruedas simétricas provistos de un motor de cilindrada superior a 50 centímetros cúbicos, si es de combustión interna, o diseñados y fabricados para no superar una velocidad de 45 km/h, con exclusión de los ciclomotores.

b) Vehículos al final de su vida útil: aquellos a los que les es de aplicación la Ley 10/1998, de 21 de abril, de Residuos, así como los vehículos abandonados en los términos prevenidos en el artículo 71.1 del texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por Real Decreto Legislativo 339/1990, modificado por la Ley 11/1999, de 21 de abril, por la que se modifica la Ley 7/1985, de 2 de abril, reguladora de las Bases del Régimen local y otras medidas para el desarrollo del Gobierno local, en materia de tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial y en materia de aguas.

En todo caso, los vehículos sólo tendrán la consideración de residuos a partir del momento en que sean entregados en un centro autorizado de tratamiento que proceda a su descontaminación y expida el certificado de destrucción.

c) Agentes económicos: los productores, concesionarios o distribuidores, compañías de seguros de vehículos, instalaciones de recepción, talleres de reparación, centros autorizados para realizar la descontaminación u otras operaciones de tratamiento, así como empresas que realicen operaciones de valorización o eliminación de vehículos o de sus componentes y materiales.

d) Productores: los fabricantes nacionales, importadores o adquirentes profesionales en otros Estados miembros de la Unión Europea de vehículos o de sus componentes.

e) Gestores de vehículos al final de su vida útil: personas, físicas o jurídicas, titulares de centros autorizados de tratamiento para realizar operaciones de descontaminación u otras operaciones de tratamiento de vehículos al final de su vida útil o de sus componentes o materiales, así como cualesquiera otras que realicen operaciones de gestión de los residuos extraídos de los vehículos al final de su vida útil.

No tendrán la condición de gestores de vehículos al final de su vida útil los titulares de instalaciones de recepción o depósitos municipales, donde se realicen operaciones de agrupamiento temporal de los vehículos para su traslado a los centros autorizados de tratamiento para su descontaminación.

f) Tratamiento: toda actividad, posterior a la entrega del vehículo al final de su vida útil consistente en operaciones de descontaminación, desmontaje, fragmentación, así como cualquier otra operación efectuada para posibilitar la reutilización, el reciclado, la valorización o la eliminación de vehículos al final de su vida útil, sus piezas y residuos.

g) Centros autorizados de tratamiento: instalaciones, públicas o privadas, autorizadas para realizar cualquiera de las operaciones de tratamiento de los vehículos al final de su vida útil. Dichos centros garantizarán la reutilización, reciclado y valorización del vehículo, bien por sí mismos o a través de otros centros de tratamiento.

h) Instalaciones de recepción de vehículos: instalaciones de titularidad privada, tales como las de los productores, concesionarios, compañías de seguros, desguazadores, fragmentadores, entre otros, que, por razón de su actividad económica, se hacen cargo temporalmente del vehículo al final de su vida útil para su traslado a los centros de tratamiento que realizan la descontaminación. Las instalaciones de recepción cumplirán los requisitos técnicos exigidos en el párrafo a) del anexo I.

k) Depósitos municipales: instalaciones de titularidad pública en las que se realiza el servicio público de recogida y almacenamiento temporal de los vehículos abandonados en los correspondientes términos municipales. Los depósitos municipales ajustarán sus instalaciones a los requisitos técnicos establecidos en el párrafo a) del anexo I.

l) Sistemas integrados de gestión: entidades creadas mediante acuerdos voluntarios adoptados entre los productores y otros agentes económicos del sector para asegurar y financiar la correcta gestión ambiental de los vehículos al final de su vida útil y garantizar el logro de los objetivos contemplados en el artículo 9.

m) Sustancia peligrosa: toda sustancia que reúna los criterios de cualquiera de las siguientes clases o categorías de peligro establecidas en el anexo 1 del Reglamento (CE) n.º 1272/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de diciembre de 2008, sobre clasificación, etiquetado y envasado de sustancias y mezclas:

1.ª) Clases de peligro 2.1 a 2.4, 2.6, 2.7, 2.8 tipos A y B, 2.9, 2.10, 2.12, 2.13 categorías 1 y 2, 2.14 categorías 1 y 2, 2.15 tipos A a F;

2.ª) Clases de peligro 3.1 a 3.6, 3.7 efectos adversos sobre la función sexual y la fertilidad o sobre el desarrollo, 3.8 efectos distintos de los narcóticos, 3.9 y 3.10;

3.ª) Clase de peligro 4.1;

4.ª) Clase de peligro 5.1.

Artículo 3. Medidas de prevención.

Los fabricantes de vehículos y, en su caso, los fabricantes de materiales y equipamientos están obligados a:

a) Diseñar los distintos elementos de los vehículos de forma que en su fabricación se limite el uso de sustancias peligrosas. A tal efecto, queda prohibida la utilización de plomo,

mercurio, cadmio y cromo hexavalente en los materiales y componentes de los vehículos, con las excepciones, condiciones y fechas que figuran en el anexo II.

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

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

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

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

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

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

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

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

Dicha información se recogerá en el material publicitario que se utilice en la comercialización de vehículos.

Artículo 4. *Entrega de los vehículos para su tratamiento.*

1. Todos los vehículos deberán descontaminarse al final de su vida útil, antes de ser sometidos a cualquier otro tratamiento. A tal efecto, el titular de un vehículo que vaya a desprenderse del mismo queda obligado a entregarlo a un centro autorizado de tratamiento.

2. La entrega del vehículo podrá realizarse directamente en el centro a que se refiere el apartado anterior o a través de una instalación de recepción. En cualquier caso, la entrega no supondrá coste alguno para su titular cuando el vehículo carezca de valor de mercado o éste sea negativo, siempre que contenga al menos la carrocería y el grupo motopropulsor, y no incluya otros elementos no pertenecientes al mismo ni se le haya realizado ningún tipo de operación previa de desmontaje de piezas o componentes.

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

Artículo 5. *Documentación de la entrega.*

1. La entrega del vehículo en una instalación de recepción deberá acreditarse gratuitamente por dicha instalación mediante un certificado de entrega, demostrativo de la puesta a disposición del vehículo para su descontaminación. El plazo, que se computará a partir del día de la entrega y que finalizará al ingresar el vehículo en un centro autorizado de tratamiento que proceda a su descontaminación, en ningún caso será superior a treinta días.

2. La entrega del vehículo en un centro autorizado de tratamiento que proceda a su descontaminación, tanto si se realiza directamente por su titular como si procede de una instalación de recepción, será documentada mediante el correspondiente certificado de destrucción, que deberá cumplir los requisitos mínimos establecidos en el anexo IV, y que será emitido gratuitamente por dicho centro.

3. El certificado de destrucción acredita el fin de la vida útil del vehículo, dando lugar a su inmediata descontaminación como residuo peligroso, y justificará la baja definitiva en circulación del vehículo en el Registro de Vehículos de la Dirección General de Tráfico, a

cuyo efecto el centro de tratamiento emisor remitirá a la referida Dirección General una relación identificativa de los vehículos descontaminados, con la acreditación del cumplimiento de los requisitos a que se refiere el anexo XV del Reglamento General de Vehículos, aprobado por el Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre.

4. Los certificados de destrucción válidamente emitidos en otros Estados miembros de la Unión Europea surtirán los efectos previstos en el apartado anterior respecto a la baja definitiva de los vehículos a que se refieran, aunque en estos casos deberán sus titulares formalizar la misma ante las Jefaturas de Tráfico correspondientes mediante el cumplimiento de los requisitos a que se refiere el anexo XV del Reglamento General de Vehículos.

5. Del certificado de destrucción proporcionado al titular del vehículo el centro emisor conservará copia, enviando asimismo otra copia a la respectiva Comunidad Autónoma en el plazo de quince días.

Artículo 6. *Obligaciones y actuaciones de los agentes económicos.*

1. Los agentes económicos podrán establecer sistemas de recogida de vehículos o de sus componentes para su posterior descontaminación y correcta gestión ambiental.

2. No obstante lo dispuesto en el apartado anterior, los productores de vehículos se harán cargo de los de la marca que comercialicen o hayan comercializado que les sean entregados, a efectos de su traslado a un centro autorizado de tratamiento para que proceda a su descontaminación, garantizando la disponibilidad de instalaciones de recepción en todo el territorio nacional.

Asimismo, los productores de componentes de los vehículos establecerán sistemas de recogida de aquéllos, cuando por avería, razones de seguridad u obsolescencia deban sustituirse, para que sean entregados a gestores autorizados que los traten y valoricen.

3. Cuando el vehículo tenga un valor negativo de mercado, el productor sufragará dicho coste o se hará cargo directamente de la gestión del vehículo. Se entenderá que existe un valor negativo de mercado cuando los costes de descontaminación, reutilización, fragmentación y valorización de los materiales resultantes superen los ingresos por los elementos reutilizados y los materiales recuperados en la fragmentación.

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

4. Los productores podrán cumplir las obligaciones establecidas en los apartados anteriores bien directamente o mediante sistemas integrados de gestión, creados a partir de acuerdos voluntarios, y en los que puedan participar otros agentes económicos.

5. Para garantizar el cumplimiento de los objetivos previstos en el artículo 9, los diferentes agentes económicos podrán, igualmente, suscribir acuerdos voluntarios que cumplan los requisitos establecidos en el artículo 7 para los sistemas integrados de gestión.

Artículo 7. *Sistemas integrados de gestión.*

1. Los sistemas integrados de gestión deberán ser autorizados por las comunidades autónomas en las que se implanten territorialmente. Las autorizaciones que deriven de este artículo se inscribirán, por la autoridad que las otorgue, en el Registro de producción y gestión de residuos previsto en la Ley 10/1998, de 21 de abril, de Residuos. El contenido de la inscripción se establecerá de acuerdo con las comunidades autónomas.

2. Las solicitudes de autorización de los sistemas integrados de gestión contendrán, al menos, las siguientes determinaciones:

a) Objetivos de reutilización, reciclado y valorización con sus correspondientes plazos, indicando además otras metas medioambientales que pretendan alcanzarse. Estos objetivos no serán en ningún caso inferiores a los establecidos en el artículo 9.

b) Mecanismos de financiación.

c) Mecanismos de seguimiento, control de funcionamiento y verificación del grado de cumplimiento de los objetivos ecológicos previstos.

d) Identificación de las entidades a las que se haya atribuido la gestión de los vehículos al final de su vida útil y la autofinanciación del propio sistema.

e) Sistema de recogida de datos y suministro de información a las Administraciones públicas. Información sobre las instalaciones de recepción disponibles en el territorio en que se pretende actuar.

3. Las Comunidades Autónomas sólo concederán la autorización cuando de la documentación aportada por el solicitante se deduzca la adecuación del correspondiente sistema integrado de gestión a lo establecido en este Real Decreto, y su suficiencia para cumplir las obligaciones establecidas en el mismo.

Artículo 8. Operaciones de tratamiento.

1. Las operaciones de descontaminación de los vehículos al final de su vida útil cumplirán lo establecido en el anexo III, de manera que se favorezca la reutilización y el reciclado, por este orden. El plazo de realización de dichas operaciones, contado a partir de la recepción del vehículo en el centro autorizado de tratamiento que realiza la descontaminación, no será superior a treinta días.

2. El almacenamiento de los componentes extraídos del vehículo se realizará de forma diferenciada, evitando dañar aquellos que contengan fluidos o sean reutilizables. En todo caso, el almacenamiento se realizará en instalaciones que cumplan los requisitos técnicos establecidos en el anexo I.

3. En las operaciones posteriores a la descontaminación, realizadas o no en el mismo centro de tratamiento, deberá procederse separando las piezas y componentes que puedan ser reutilizados de los que deban reciclarse, comercializándose las primeras de acuerdo con la normativa sobre seguridad industrial. Las instalaciones cumplirán los requisitos técnicos establecidos en el anexo I.

4. Las Administraciones públicas promoverán la adopción de sistemas de verificación y certificación de las actividades de gestión ambiental de los vehículos al final de su vida útil.

5. A las actividades de valorización posteriores a la descontaminación de los vehículos al final de su vida útil les será de aplicación el correspondiente régimen jurídico establecido en la Ley de Residuos, atendiendo a las características de las operaciones y a la peligrosidad de los componentes que constituyan el objeto de la gestión.

Artículo 9. Objetivos de reutilización, reciclado y valorización.

1. Los agentes económicos cumplirán, en el ámbito de su actividad, los objetivos de reutilización, reciclado y valorización siguientes:

a) A más tardar el 1 de enero del año 2006 se reutilizará o valorizará, como mínimo, el 85 por 100 del peso medio por vehículo y año de la totalidad de los vehículos al final de su vida útil que se generen, y se reutilizará y reciclará el 80 por 100 o más, del peso medio por vehículo y año de la totalidad de los vehículos al final de su vida útil generados.

Para los vehículos fabricados antes del 1 de enero de 1980 estos porcentajes serán superiores al 70 por ciento del peso medio por vehículo y año para reutilización y reciclado, y al 75 por 100 también del peso medio, para reutilización y valorización.

b) A más tardar el 1 de enero del año 2015, se reutilizará y valorizará al menos el 95 por 100 del peso medio por vehículo y año. Antes de esa misma fecha se deberá reutilizar y reciclar como mínimo el 85 por 100 del peso medio por vehículo y año.

2. En las autorizaciones que se otorguen para el ejercicio de las operaciones referidas en este Real Decreto, sean o no de gestión de residuos peligrosos, se incluirán los objetivos anteriormente establecidos adaptados al ámbito de cada actividad.

Artículo 10. Información a la Administración.

1. Los gestores que realicen operaciones de tratamiento de vehículos al final de su vida útil llevarán un registro estadístico de los residuos gestionados. En el primer trimestre de cada año remitirán a las Comunidades Autónomas un informe resumen en el que figure al menos el número y tipos de vehículos tratados, su peso y los porcentajes reutilizados, reciclados y valorizados.

Tal información podrá proporcionarse directamente o a través de las entidades gestoras, cuando se trate de acuerdos voluntarios y sistemas integrados de gestión.

2. Las comunidades autónomas remitirán al Ministerio de Medio Ambiente copia de los informes a los que se refiere el apartado anterior. Cada tres años, basándose en la información antes mencionada, el Ministerio de Medio Ambiente remitirá a la Comisión Europea un informe sobre la aplicación de este real decreto. El informe se elaborará conforme al cuestionario establecido en la Decisión 2001/753/CE de la Comisión, de 17 de octubre de 2001, sobre un cuestionario para los informes de los Estados miembros acerca de la aplicación de la Directiva 2000/53/CE del Parlamento Europeo y del Consejo relativa a los vehículos al final de su vida útil.

Artículo 11. Régimen sancionador.

El incumplimiento de las obligaciones establecidas en este Real Decreto será sancionado con arreglo a lo dispuesto en los capítulos II y III del Título VI de la Ley 10/1998, de 21 de abril, de Residuos, así como en el Título V de la Ley 21/1992, de 16 de julio, de Industria.

Disposición transitoria primera. Utilización de sustancias peligrosas.

La prohibición de utilizar determinadas sustancias peligrosas en los materiales y componentes de los vehículos, recogida en el párrafo a) del artículo 3, sólo será exigible a los vehículos que salgan al mercado español después del 1 de julio de 2003.

Disposición transitoria segunda. Vehículos que carezcan de valor de mercado.

La entrega sin coste para su titular cuando el vehículo carezca de valor de mercado o éste sea negativo, dispuesta en el apartado 2 del artículo 4, no será de aplicación hasta el día 1 de enero de 2007 para aquellos vehículos puestos en el mercado con anterioridad a la entrada en vigor de este Real Decreto.

Disposición final primera. Fundamento constitucional.

Este Real Decreto tiene la consideración de legislación básica sobre planificación general de la actividad económica y sobre protección del medio ambiente, conforme a lo dispuesto en el artículo 149, 1.13.a y 23.a de la Constitución.

Disposición final segunda. Habilitación de desarrollo.

Se faculta a los Ministros de Medio Ambiente, del Interior y de Ciencia y Tecnología para dictar, en el ámbito de sus respectivas competencias, las disposiciones necesarias para la aplicación y desarrollo de lo establecido en este Real Decreto y, en particular, para adaptarlo a las disposiciones y modificaciones que establezca la normativa comunitaria.

Dado en Madrid a 20 de diciembre de 2002.

JUAN CARLOS R.

El Vicepresidente Primero del Gobierno y Ministro de la Presidencia,
MARIANO RAJOY BREY

ANEXO I

Requisitos técnicos de las instalaciones de recepción de vehículos y de tratamiento de vehículos al final de su vida útil

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

A) Los lugares de recepción y almacenamiento, incluso temporal, previo a la descontaminación de los vehículos al final de su vida útil, deberán disponer de:

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

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

B) Las instalaciones de los centros autorizados de tratamiento que procedan a la descontaminación dispondrán de:

1. Zonas cubiertas adecuadas al número de vehículos a descontaminar con pavimento impermeable y con instalaciones para la recogida de derrames, de decantación y de separación de grasas.

2. Zonas cubiertas y con pavimento impermeable para almacenar los componentes retirados del vehículo y que estén contaminados, en especial para aquellos que estén impregnados de aceite.

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

4. Depósitos adecuados para almacenar separadamente los fluidos de los vehículos al final de su vida útil, es decir: combustible, aceite de motor, aceite de cajas de cambio, aceite de transmisión, aceite hidráulico, líquidos de refrigeración, líquido anticongelante, líquido de frenos, ácido de baterías, fluidos del equipo del aire acondicionado y cualquier otro fluido contenido en el vehículo.

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

6. Zonas apropiadas para almacenar neumáticos usados, que incluyan medidas contra incendios y prevención de riesgos derivados de almacenamientos excesivos.

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

ANEXO II

Materiales y componentes exentos de lo dispuesto en el artículo 3 letra a)

Materiales y componentes	Alcance y fecha de vencimiento de la exención	Obligación de mercado
<i>Plomo como elemento de aleación</i>		
1.a) Acero para fines de mecanizado y componentes de acero galvanizado en caliente por procedimiento discontinuo que contengan hasta un 0,35 % de su peso en plomo.		
1.b) Chapas de acero galvanizado en continuo que contengan hasta un 0,35 % de su peso en plomo.	Vehículos homologados antes del 1 de enero de 2016 y piezas de recambio para esos vehículos.	
2.a) Aluminio para fines de mecanizado con un contenido en plomo de hasta el 2 % en peso.	Piezas de recambio para vehículos que hayan salido al mercado antes del 1 de julio de 2005.	
2.b) Aluminio con un contenido en plomo de hasta el 1,5 % en peso.	Piezas de recambio para vehículos que hayan salido al mercado antes del 1 de julio de 2008.	
2.c) Aluminio con un contenido en plomo de hasta el 0,4 % en peso.	(1)	
3. Aleación de cobre que contenga hasta un 4 % de su peso en plomo.	(1)	
4.a) Cojinetes y casquillos.	Piezas de recambio para vehículos que hayan salido al mercado antes del 1 de julio de 2008.	
4.b) Cojinetes y casquillos para motores, transmisiones y compresores de aire acondicionado.	1 de julio de 2011 y piezas de recambio para vehículos que hayan salido al mercado antes del 1 de julio de 2011.	
<i>Plomo y compuestos de plomo en los componentes</i>		
5. Baterías.	(1)	X
6. Amortiguadores de vibraciones.	Vehículos homologados antes del 1 de enero de 2016 y piezas de recambio para esos vehículos.	X

BOLETÍN OFICIAL DEL ESTADO
LEGISLACIÓN CONSOLIDADA

Materiales y componentes	Alcance y fecha de vencimiento de la exención	Obligación de mercado
7.a) Agentes de vulcanización y estabilizadores para elastómeros en tubos de freno, tubos de combustible, tubos de ventilación, piezas de elastómero/metal para aplicaciones de chasis, y bastidores de motor.	Piezas de recambio para vehículos que hayan salido al mercado antes del 1 de julio de 2005.	
7.b) Agentes de vulcanización y estabilizadores para elastómeros en tubos de freno, tubos de combustible, tubos de ventilación, piezas de elastómero/metal para aplicaciones de chasis, y bastidores de motor que contengan hasta el 0,5 % de su peso en plomo.	Piezas de recambio para vehículos que hayan salido al mercado antes del 1 de julio de 2006.	
7.c) Agentes reticulantes para elastómeros en aplicaciones del sistema de propulsión que contengan hasta un 0,5 % de su peso en plomo.	Piezas de recambio para vehículos que hayan salido al mercado antes del 1 de julio de 2009.	
8.a) Plomo en soldaduras para fijar componentes eléctricos y electrónicos a paneles de circuitos electrónicos y plomo en acabados sobre terminaciones de componentes distintos de los condensadores electrolíticos de aluminio, sobre clavijas de componentes y sobre paneles de circuitos electrónicos.	Vehículos homologados antes del 1 de enero de 2016 y piezas de recambio para esos vehículos.	X(2)
8.b) Plomo en soldaduras en aplicaciones eléctricas, excepto sobre paneles de circuitos electrónicos o sobre vidrio.	Vehículos homologados antes del 1 de enero de 2011 y piezas de recambio para esos vehículos.	X(2)
8.c) Plomo en acabados sobre terminales de condensadores electrolíticos de aluminio.	Vehículos homologados antes del 1 de enero de 2013 y piezas de recambio para esos vehículos.	X(2)
8.d) Plomo utilizado en soldaduras sobre vidrio en sensores de flujo de masa de aire.	Vehículos homologados antes del 1 de enero de 2015 y piezas de recambio de esos vehículos.	X(2)
8.e) Plomo en soldaduras de alta temperatura de fusión (es decir, aleaciones a base de plomo que contengan un 85 % en peso de plomo o más).	(3)	X(2)
8.f) Plomo en sistemas de conectores de clavijas que se ajusten a las normas.	(3)	X(2)
8.g) Plomo en soldaduras diseñadas para crear una conexión eléctrica viable entre el cubo de semiconductor y el portador en cápsulas de circuito integrado flip-chip.	(3)	X(2)
8.h) Plomo en soldaduras para fijar placas difusoras al disipador de calor en ensamblajes de semiconductores de potencia con un chip de 1 cm ² de superficie de proyección mínima y con una densidad de corriente nominal de al menos, 1 A/mm ² de superficie del chip de silicio.	(3)	X(2)
8.i) Plomo en soldaduras en aplicaciones eléctricas sobre vidrio, excepto en el caso de soldaduras en cristales de vidrio laminado.	Vehículos homologados antes del 1 de enero de 2016 y, con posterioridad a esa fecha, piezas de recambio para esos vehículos.	X(2)
8.j) Plomo en soldaduras en cristales de vidrio laminado.	(3)	X(2)
9. Asientos de las válvulas.	Piezas de recambio para tipos de motor desarrollados antes del 1 de julio de 2003.	
10.a) Componentes eléctricos y electrónicos que contengan plomo en vidrio o cerámica, en piezas matrices de vidrio o cerámica, en materiales vitrocerámicos o en piezas matrices vitrocerámicas. Esta exención no se aplica al uso de plomo en: – el vidrio de bombillas y bujías de encendido, – materiales cerámicos dieléctricos de los componentes indicados en los puntos 10.b), 10.c) y 10.d).		X(4) (componentes que no sean los piezoeléctricos incluidos en el motor)
10.b) Plomo en materiales cerámicos dieléctricos a base de PZT de condensadores que forman parte de circuitos integrados o semiconductores discretos.		
10.c) Plomo en materiales cerámicos dieléctricos de condensadores con una tensión nominal inferior a 125 V CA o 250 V CC.	Vehículos homologados antes del 1 de enero de 2016 y piezas de recambio para esos vehículos.	
10.d) Plomo en los materiales cerámicos dieléctricos de condensadores que compensan las diferencias relacionadas con la temperatura de los sensores de sistemas de sonar de ultrasonidos.	(3)	
11. Iniciadores pirotécnicos.	Vehículos homologados antes del 1 de julio de 2006 y piezas de recambio para esos vehículos.	
12. Materiales termoeléctricos que contienen plomo en aplicaciones eléctricas para automóviles que permiten reducir las emisiones de CO ₂ por recuperación del calor del escape.	Vehículos homologados antes del 1 de enero de 2019 y piezas de recambio para esos vehículos.	X
<i>Cromo hexavalente</i>		
13.a) Revestimientos antioxidantes.	Piezas de recambio para vehículos que hayan salido al mercado antes del 1 de julio de 2007.	
13.b) Revestimientos antioxidantes para los pernos y tuercas que se utilizan en el ensamblaje de chasis.	Piezas de recambio para vehículos que hayan salido al mercado antes del 1 de julio de 2008.	
14. Como protección anticorrosiva para los sistemas de refrigeración de acero al carbono en refrigeradores de absorción de autocaravanas, hasta un máximo de 0,75 % en peso en la solución refrigerante, excepto si el uso de otras tecnologías de refrigeración es viable (es decir, que estén disponibles en el mercado para una aplicación en autocaravanas) y no provoca impactos negativos para el medio ambiente ni la salud o la seguridad de los consumidores.		X
<i>Mercurio</i>		
15.a) Lámparas de descarga para faros.	Vehículos homologados antes del 1 de julio de 2012 y piezas de recambio para esos vehículos.	X
15.b) Tubos fluorescentes usados en indicadores del salpicadero.	Vehículos homologados antes del 1 de julio de 2012 y piezas de recambio para esos vehículos.	X
<i>Cadmio</i>		

Materiales y componentes	Alcance y fecha de vencimiento de la exención	Obligación de mercado
16. Baterías para vehículos eléctricos.	Piezas de recambio para vehículos que hayan salido al mercado antes del 31 de diciembre de 2008.	

(1) Esta exención se revisará en 2015.

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

(3) Esta exención se revisará en 2014.

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

Notas:

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

– Se autoriza sin limitación la reutilización de piezas de vehículos ya comercializados antes de la fecha de vencimiento de una exención, puesto que en este caso no se aplica el artículo 3, letra a).

– Las piezas de recambio comercializadas después del 1 de julio de 2003 y que se utilicen en vehículos que hayan salido al mercado antes del 1 de julio de 2003 quedan exentas de lo establecido en el artículo 3, letra a)*.

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

ANEXO III

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

1. Operaciones de descontaminación:

a) Extraer y retirar de forma controlada los siguientes residuos peligrosos: combustible, líquido de transmisión y otros aceites hidráulicos; aceites del motor, del diferencial y de la caja de cambios (salvo que se reutilice el bloque completo, en cuyo caso se puede mantener lubricado), líquidos de refrigeración, de frenos y anticongelante; baterías de arranque; filtros de aceite y combustible; zapatas de freno con amianto y componentes con mercurio; fluidos del sistema del aire acondicionado, depósito de gas licuado y cualquier otro fluido peligroso no necesario para la reutilización del elemento del que forme parte.

b) Retirada de los componentes y materiales que según lo señalado en el anexo II (*) deben ir marcados o identificados.

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

Al objeto de facilitar el reciclado se retirarán los siguientes residuos especiales: componentes metálicos que contengan cobre, aluminio y magnesio (siempre que estos metales no se separen en los procesos de trituración); catalizadores, neumáticos y componentes plásticos de gran tamaño (por ejemplo parachoques, salpicaderos, depósitos de fluido), si estos materiales no son retirados en el proceso de fragmentación para ser reciclados como tales materiales; vidrios, catalizador y sistemas de «air-bag» (retirada o neutralización).

ANEXO IV

Requisitos mínimos del certificado de destrucción de un vehículo al final de su vida útil, expedido en cumplimiento del apartado 2 del artículo 5 de este Real Decreto

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

1. Establecimiento o empresa que expide el certificado: nombre, dirección, código de la autorización como gestor de residuos peligrosos en el Registro de Gestores de residuos correspondiente, número de inscripción en el Registro Industrial y firma del responsable de dicho establecimiento o empresa.

2. Órgano u organismo administrativo otorgante de la autorización del gestor de residuos peligrosos (titular y dirección) .

3. Fecha de expedición del certificado de destrucción.

4. Número de matrícula y distintivo de nacionalidad del vehículo (se adjuntará el documento de matriculación o una declaración del establecimiento o empresa que expida el certificado haciendo constar la inexistencia de este documento).

5. Tipo de vehículo, marca y modelo.

6. Número de identificación del vehículo (bastidor).

7. Nombre, dirección, nacionalidad y firma del titular del vehículo entregado.

Este texto consolidado no tiene valor jurídico.
Más información en info@boe.es