

Real Decreto 265/2021, de 13 de abril, sobre los vehículos al final de su vida útil y por el que se modifica el Reglamento General de Vehículos, aprobado por el Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre

Autora: Dra. Eva Blasco Hedo. Responsable del Área de Investigación y Formación del Centro Internacional de Estudios de Derecho Ambiental (CIEDA-CIEMAT)

Fuente: BOE núm. 89, de 14 de abril de 2021

Palabras clave: Residuos. Vehículos de motor. Automóvil. Principio de jerarquía. Gestión. Responsabilidad ampliada del productor. Información. Comercialización. Registros administrativos. Certificaciones. Régimen sancionador.

Resumen:

La Directiva 2000/53/CE, de 18 de septiembre de 2000, relativa a los vehículos al final de su vida útil, ha sido modificada por la Directiva (UE) 2018/849 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 30 de mayo de 2018. Las modificaciones introducidas consolidan el principio de jerarquía de residuos establecido en la **Directiva 2008/98/CE**, obligando a la adopción de las medidas necesarias que permitan garantizar la aplicación práctica del orden de prioridades en la gestión de los residuos. Y señala que la comunicación fiable de datos relativos a la gestión de residuos es primordial para una aplicación eficiente de la normativa.

Dentro de este marco se aprueba el presente Real Decreto, cuyo objeto es “establecer medidas destinadas a la prevención de la generación de residuos procedentes de vehículos y a la recogida, a la preparación para la reutilización, al reciclado y otras formas de valorización de los vehículos al final de su vida útil, incluidos sus componentes, para así reducir la eliminación de residuos y mejorar la eficacia en la protección de la salud humana y del medio ambiente a lo largo del ciclo de vida de los vehículos”.

Asimismo, el Real decreto constituye la norma española de transposición al derecho interno de la Directiva 2000/53/CE y la de transposición parcial de la Directiva (UE) 2018/849 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 30 de mayo de 2018.

Una de las novedades que se introducen en el capítulo I con respecto a la normativa anterior es que se precisa la diferencia entre vehículo y automóvil, siendo vehículo cualquier medio de transporte autopropulsado susceptible de matricularse ante la Dirección General de Tráfico, mientras que automóviles son solo aquellos vehículos afectados por la Directiva 2000/53/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de septiembre de 2000.

A través del Capítulo II se regulan las obligaciones relativas a la prevención de residuos y a la puesta en el mercado de automóviles, mientras que el Capítulo III regula las obligaciones relativas a la gestión de los residuos de vehículos al final de su vida útil. Como principal novedad en este capítulo, se remarca la imprescindible y correcta retirada y gestión de estos residuos durante la operación de descontaminación y se incluye una previsión de capacitación por parte de los trabajadores de los CAT que trabajen con vehículos eléctricos e híbridos, desarrollada en el anexo VI, para así velar por la seguridad e higiene de los trabajadores.

El capítulo IV regula los objetivos en el tratamiento de automóviles al final de su vida útil, que se incluyen en el Anexo VII.

El capítulo V regula las obligaciones en el ámbito de la responsabilidad ampliada del productor para los automóviles y los sistemas individuales y colectivos de responsabilidad ampliada del productor que han de constituirse para dar cumplimiento a dichas obligaciones.

Por su parte, el capítulo VI regula las obligaciones de información que incumben a los operadores en sus respectivos ámbitos de actuación, especificando el contenido de las memorias anuales que deberán presentar los CAT, así

como los informes anuales que deben presentar los sistemas de responsabilidad ampliada del productor de automóviles.

Finalmente, el capítulo VII regula el régimen sancionador. La principal novedad es que se prevé que las autoridades competentes ante el incumplimiento por parte del sistema de responsabilidad ampliada de lo previsto en su comunicación o autorización, podrán hacer uso de lo previsto en los artículos 44, 47 y 53 de la **Ley 22/2011, de 28 de julio**, de forma que si el incumplimiento se produce en una comunidad autónoma se podría revocar parcialmente la comunicación o la autorización en ese territorio, mientras que si el incumplimiento se produjera en dos o más comunidades autónomas se podría revocar la comunicación o la autorización en todo el territorio y dar de baja al sistema en el Registro de Producción y Gestión de Residuos.

Se incluyen tres disposiciones adicionales. La primera se refiere a la aplicación de otra normativa y en particular en el caso de los traslados de componentes dentro y fuera del territorio español; la segunda regula los casos de cesión temporal de vehículos dados de baja definitiva en la Dirección General de Tráfico, para fines específicos de formación, investigación, protección civil o simulacros; y la tercera disposición adicional se refiere a la posibilidad de rehabilitar vehículos con certificado de destrucción, cuando se acredite que tienen un especial interés histórico o singularidad.

Por último, la norma se completa con ocho anexos técnicos: 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 establece los objetivos de preparación para la reutilización, reciclado y valorización y el anexo VIII establece la «Codificación LER-VEH».

Entrada en vigor: 15 de abril de 2021

Normas afectadas:

Quedan derogadas todas las disposiciones de igual o inferior rango que se opongan al mismo y en particular, el **Real Decreto 20/2017, de 20 de enero, sobre los vehículos al final de su vida útil** y la Orden INT/624/2008, de 26 de febrero, por la que se regula la baja electrónica de los vehículos descontaminados al final de su vida útil. Las referencias al Real Decreto 1383/2002, de 20 de diciembre, o a cualquiera de las disposiciones derogadas en el párrafo anterior, contenidas en otras normas vigentes, acuerdos, contratos y documentos tanto públicos como privados se entenderán hechas a este real decreto.

Se modifica el Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre por el que se aprueba el Reglamento General de Vehículos.

Enlace web:

[Real Decreto 265/2021, de 13 de abril, sobre los vehículos al final de su vida útil y por el que se modifica el Reglamento General de Vehículos, aprobado por el Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre.](#)