



PREGUNTAS FRECUENTES SOBRE:

EL 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 AUTOMÓVILES, APROBADO POR EL REAL DECRETO 2822/1998, DE 23 DE DICIEMBRE

Febrero de 2025 – V4

PRÓLOGO

El objetivo de este documento de preguntas frecuentes es aclarar diferentes aspectos del 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.

Este texto está destinado a servir de apoyo a las autoridades competentes y a los agentes económicos para interpretar las disposiciones del real decreto con el fin de garantizar el cumplimiento de sus requisitos. En esta primera versión se incluyen las preguntas recibidas hasta este momento y se irá actualizando, según sea necesario, con las nuevas preguntas y cuestiones que se vayan recibiendo.

Esta cuarta versión del documento incorpora al documento anterior, correspondiente a la tercera versión, trece cuestiones, con sus respectivas respuestas.

ÍNDICE

I. Disposiciones generales

1. Clarificar el significado de fabricante, de adquirente en la UE y de importador de países terceros
2. Diferencia entre los términos “fabricado” y “puesto en el mercado”
3. El Real Decreto 265/2021, de 13 de abril, sobre los vehículos al final de su vida útil, establece en su artículo 11.2 que los centros autorizados de tratamiento de vehículos deberán presentar a las comunidades autónomas, antes del 1 de mayo, una memoria anual de su gestión. Por otro lado, la Ley 7/2022, de 8 de abril, de residuos y suelos contaminados para una economía circular, en su artículo 65.1, se señala que los gestores de residuos deberán presentar antes del 1 de marzo, una memoria anual resumen de la información contenida en el archivo cronológico para cada una de las instalaciones. ¿Qué norma prevalece para determinar la fecha de presentación de la memoria anual?
4. Aplicación de las garantías financieras en las nuevas autorizaciones, o en su adaptación, de los centros autorizados para el tratamiento de vehículos.
5. Criterios de justificación de entrega de vehículos extranjeros y de su consideración a la hora de elaborar memorias.
6. ¿Qué criterios deben seguirse para la recepción de vehículos canibalizados, considerando la obligación de recepción, así como otras condiciones adicionales?
7. ¿Cuáles son los criterios de justificación de entrega de vehículos no identificables (sin matrícula, sin número de bastidor...) y cómo habrían de considerarse a la hora de elaborar las memorias? ¿Qué comunicación debe realizarse a la DGT?
8. ¿Cómo se clasifican los vehículos eléctricos de movilidad personal?
9. ¿Es necesario especificar en la factura de piezas reutilizadas el tipo de coche o la matrícula del vehículo de origen? (NUEVA)
10. ¿Qué tipo de autorización es necesaria para los Centros Autorizados de Tratamiento (CAT) y sus gestores? (NUEVA)
11. ¿Se debe considerar a una empresa que produce motocicletas como un productor de automóviles? (NUEVA)

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

12. ¿El titular de un automóvil de un productor concreto puede entregar su vehículo a un gestor que no esté incluido en los listados de centros autorizados que haya presentado dicho productor?

13. ¿Hay que emitir algún tipo de certificado de destrucción para vehículos que no se matriculan, como es el caso de algunos que circulan por aeropuertos y están ahora fuera de uso?
14. ¿Cuál es el peso inicial del automóvil que deben incorporar los CAT a su archivo cronológico y a su memoria anual?
15. ¿Puede un CAT destinar un VFVU ya descontaminado entero a otro CAT para que este último prepare las piezas para reutilización?
16. ¿Es posible la extracción de piezas a los automóviles en los talleres para su posterior puesta en el mercado?
17. En relación con las piezas recuperadas. ¿Quién verifica que son aptas para su uso y comercialización?
18. ¿Puede un CAT comercializar a un tercero (otro CAT o una tienda de repuestos) componentes o piezas que previamente haya preparado para la reutilización?
19. ¿Se ha establecido algún modelo de certificado o el contenido mínimo del mismo para la gestión de los neumáticos derivada del artículo 7.5?
20. ¿Forma de proceder con los neumáticos que se están exportando desde los CAT fuera de España?
21. ¿Puede reutilizarse el gas refrigerante que se extrae de los vehículos en los CAT?
22. Para los vehículos frigoríficos/isotermos, ¿cómo debe ser la gestión? ¿Llevan espumas aislantes con gases fluorados como los termos? ¿Qué se requiere para su gestión?
23. Respecto del almacenamiento de los automóviles descontaminados. ¿Se está pidiendo recogida de pluviales y tratamiento con separador de hidrocarburos? ¿Qué impermeabilidad se está pidiendo para el terreno?
24. Información sobre la capacidad de gestión anual de los CAT, en los diferentes procesos de tratamiento y gestión de los vehículos al final de su vida útil.
25. Información sobre pesos de vehículos eléctricos e híbridos al final de su vida útil y sobre las piezas, componentes y residuos resultantes de su tratamiento y gestión.
26. Interpretación a dar al concepto "parcialmente desmontado" que aparece en el certificado de destrucción o de tratamiento medioambiental.
27. Tratamiento a dar, a los efectos de su gestión por los centros autorizados de tratamiento, a los vehículos eléctricos de movilidad personal.
28. ¿Debe entenderse, de acuerdo con el artículo 3.c), del Real Decreto 265/2021, de 13 de abril, que el almacenamiento temporal de vehículos abandonados en depósitos de las administraciones públicas, con carácter previo a su destino a un CAT, cuando se decreta su destrucción por el correspondiente Ayuntamiento, es una operación R1301 y por tanto dichas instalaciones deben contar con la correspondiente autorización?
29. Diversas cuestiones relacionadas con la acreditación por ENAC de entidades de formación sobre manipulación de vehículos eléctricos en los centros autorizados de tratamiento.

30. Cuáles son los requisitos técnicos que deberían tener los CAT para gestionar vehículos eléctricos, para almacenar baterías de litio y para preparar para la reutilización las baterías de litio.
31. ¿Qué criterios deben establecerse con respecto a la salida de componentes como alternadores o direcciones hacia empresas que lleven a cabo su reparación y venta?
32. Criterios de descontaminación y piezas o componentes mínimos a retirar para cumplir con el Real Decreto 265/2021, de 13 de abril.
33. Realización de nuevos estudios para proporcionar datos del resto de tipologías de vehículos distintas a los turismos.
34. Requisitos técnicos para la utilización de combustibles en autoconsumo, comercializado o utilizado en operaciones de carga, recarga, reparación o mantenimiento de vehículos, equipos o aparatos de sus clientes. ¿Cuál es la normativa de aplicación para su comercialización? ¿Qué autoridad competente debe supervisar el cumplimiento de dichos requisitos?
35. ¿Es posible la reutilización de combustibles procedentes de un VFU en vehículos del titular de la instalación?
36. Posibilidades de comercialización y de reutilización de piezas en vehículos de la propia instalación o por los empleados en sus vehículos
37. ¿Cuál es el título de formación profesional que justifica el cumplimiento del apartado a) del anexo VI del RD 265/2021?
38. ¿Cómo debe llevarse a cabo la descontaminación de vehículos híbridos y eléctricos? ¿Qué requisitos técnicos deben tener las instalaciones CAT que vayan a tratarlos?
39. Una vez que el VFU está descontaminado, ¿puede salir hacia otro gestor CAT como 160106?
40. ¿Cómo debe valorarse en el anexo IV, letras b) y c) la realización de la separación de algunos componentes a que lo haga o no el posterior proceso de fragmentación?
41. ¿Es posible que un CAT no retire el filtro de aceite en el motor, para venderlos conjuntamente?
42. ¿Deben considerarse como residuos peligrosos los depósitos que han contenido los diferentes fluidos, que se han almacenado una vez extraídos del vehículo previamente en el proceso de descontaminación?
43. ¿Qué consideración tiene el Adblue como residuo? ¿Peligroso o no peligroso?
44. ¿Es factible que un gestor que no sea un CAT reciba de los CATs vehículos descontaminados y parcialmente tratados y sólo realice el prensado de estos vehículos para enviarlos a fragmentadora?
45. ¿Qué código LER tendría un VFU descontaminado?
46. ¿Quién puede comercializar o usar piezas reutilizadas? (NUEVA)
47. ¿Deben las empresas o talleres que reparan piezas de automóviles registrarse como gestores de residuos? (NUEVA)

48. ¿Deben los CAT contar con la autorización para la operación R0309 (preparación para la reutilización de sustancias orgánicas) según la Ley 7/2022, incluso si no realizan reparaciones? (NUEVA)
49. ¿Es obligatorio enviar los vehículos descontaminados a un gestor en un plazo máximo de dos años, o pueden permanecer en el desguace hasta que se hayan retirado todas las piezas reutilizables? (NUEVA)
50. ¿Puede un CAT vender piezas usadas a empresas o personas que las revenden? ¿Cómo se controla la trazabilidad de esas piezas? (NUEVA)
51. ¿Cuál es el código LER para el gas licuado de petróleo (GLP) y el gas natural comprimido (GNC) de los vehículos al final de su vida útil? (NUEVA)
52. ¿Se pueden utilizar los gases de refrigeración extraídos directamente de otros vehículos, o deben pasar por un proceso de reciclaje o regeneración? (NUEVA)
53. ¿Puede una instalación distinta a un CAT, con la autorización correspondiente, gestionar vehículos al final de su vida útil para su desmontaje y preparación para reutilización de componentes? (NUEVA)
54. Cuando un CAT envía vehículos descontaminados a otro CAT para su desmontaje, ¿quién debe cumplir con los porcentajes mínimos de reutilización en su memoria anual? (NUEVA)
55. ¿Puede un CAT gestionar vehículos híbridos y/o eléctricos si cuenta con personal cualificado, o se requieren requisitos adicionales? (NUEVA)

III. Responsabilidad ampliada del productor de automóviles

56. ¿Es correcta la autorización de los productores de automóviles como multitud de sistemas individuales de Responsabilidad Ampliada del Productor frente a un único sistema colectivo?

I. Disposiciones generales

1. Clarificar el significado de fabricante, de adquiriente en la UE y de importador de países terceros

Entre las definiciones del artículo 3, del Real Decreto 265/2021, de 13 de abril, se incluye la de productores de automóviles, correspondiendo a “los fabricantes nacionales, los importadores o los adquirentes profesionales de automóviles en otros Estados miembros de la Unión Europea”.

Dado que la redacción puede no ser lo suficientemente clarificadora, y con objeto de facilitar su comprensión, cabe señalar que dentro de este término se incluyen a las personas físicas o jurídicas que realizan en España la fabricación de automóviles, la adquisición profesional intracomunitaria o la importación procedente de países terceros de automóviles nuevos o de segunda mano, para ser puestos en el mercado nacional.

2. Diferencia entre los términos “fabricado” y “puesto en el mercado”

La diferencia entre estos términos, a los que se hace referencia en los artículos 3.g) y 4 del Real Decreto 265/2021, de 13 de abril, radica en que con el primero de ellos nos referimos al vehículo que ha sido producido por una persona, física o jurídica, radicada en el territorio nacional, con independencia de que su comercialización se realice en el mercado nacional o fuera de nuestras fronteras.

Con el término “puesto en el mercado”, nos estamos refiriendo a los vehículos que, con independencia de cuál sea el país en el que se hayan fabricado, se comercializan en nuestro país, sea cuál sea el canal de comercialización que se utilice.

3. El Real Decreto 265/2021, de 13 de abril, sobre los vehículos al final de su vida útil, establece en su artículo 11.2 que los centros autorizados de tratamiento de vehículos deberán presentar a las comunidades autónomas, antes del 1 de mayo, una memoria anual de su gestión. Por otro lado, la Ley 7/2022, de 8 de abril, de residuos y suelos contaminados para una economía circular, en su artículo 65.1, se señala que los gestores de residuos deberán presentar antes del 1 de marzo, una memoria anual resumen de la información contenida en el archivo cronológico para cada una de las instalaciones. ¿Qué norma prevalece para determinar la fecha de presentación de la memoria anual?

Para determinar la fecha en la que los centros autorizados de tratamiento de vehículos deben presentar, ante la comunidad autónoma, su correspondiente memoria anual prevalece, por el principio de jerarquía normativa, el plazo de 1 de marzo, establecido en la Ley 7/2022, de 8 de abril. Al figurar en el artículo 65.1 un plazo cierto para dicha presentación, no resulta de aplicación la previsto en la disposición final sexta de la ley.

4. Aplicación de las garantías financieras en las nuevas autorizaciones, o en su adaptación, de los centros autorizados para el tratamiento de vehículos.

Los centros autorizados para el tratamiento de vehículos al final de su vida útil, como gestores de residuos peligrosos ya venían obligados, según los artículos 20.4.b) y c) de la Ley 22/2011, de 28 de julio, a la constitución de garantías financieras. Obligación que se mantiene en la Ley 7/2022, de 8 de abril, en sus artículos 23.5.b) y c). Para su constitución se tendrá en cuenta lo indicado en el Real Decreto 208/2022, de 22 de marzo, sobre las garantías financieras en materia de residuos.

En caso de llevar a cabo la adaptación de las vigentes autorizaciones de los centros, se tendrá en cuenta lo indicado en la disposición transitoria única del Real Decreto 208/2022, de 22 de marzo, respecto de la adaptación de las garantías financieras vigentes.

5. Criterios de justificación de entrega de vehículos extranjeros y de su consideración a la hora de elaborar memorias

El artículo 5 del Real Decreto 265/2021, de 13 de abril, sobre los vehículos al final de su vida útil, no establece diferencias entre vehículos nacionales o extranjeros, por lo que a los efectos de la aplicación de la norma será tratado igual que un vehículo nacional, excepto en lo que se refiere a la tramitación de la baja ante la DGT.

En consonancia, cuando el titular de un vehículo extranjero quiera deshacerse de él, deberá, en primer lugar, acudir a un CAT para que realice las operaciones pertinentes de descontaminación y tratamiento. A continuación, se le facilitará al titular el certificado de destrucción o de tratamiento medioambiental, documento que acreditará que el proceso de achatarramiento ha sido realizado cumpliendo la normativa legal europea.

El propietario deberá presentar este documento junto con las placas de las matrículas correspondientes y la documentación original del vehículo en el registro de tráfico del país de origen del automóvil para tramitar la baja definitiva del mismo, en los términos previstos en su legislación nacional.

6. ¿Qué criterios hay que seguir para la recepción de vehículos canibalizados, considerando la obligación de recepción, así como otras condiciones adicionales?

Un vehículo canibalizado deberá ser considerado como un vehículo, según lo dispuesto en el artículo 3 del Real Decreto 265/2021, de 13 de abril.

Por lo tanto, se han de seguir las obligaciones de entrega dispuestas en el artículo 5 del mencionado Real Decreto.

En el caso de que el vehículo en cuestión se tratase de un automóvil al final de su vida útil, y carezca de valor de mercado o este sea negativo; siempre que contenga, al menos, la carrocería y el grupo propulsor y no incluya otros elementos no pertenecientes al mismo, dicha entrega no supondrá coste alguno para su titular.

7. ¿Cuáles son los criterios de justificación de entrega de vehículos no identificables (sin matrícula, sin número de bastidor...) y cómo habrían de considerarse a la hora de elaborar las memorias? ¿Qué comunicación debe realizarse a la DGT?

Los vehículos no identificables son, por norma general, vehículos abandonados. Por ello, tienen la consideración de "residuo doméstico" según establece el artículo 2 at) de la Ley 7/2022, de 8 de abril; así como el artículo 3 c) del Real Decreto 265/2021, de 13 de abril.

Deberán ser retirados de la vía pública por los agentes encargados de la vigilancia y regulación del tráfico, según se dispone en el artículo 35.3 del Real Decreto 2822/1998, y en la Orden Ministerial del 25 de febrero de 1974; y deberán comunicarlo a la Jefatura de Tráfico de la provincia donde se encuentren.

Estos vehículos deberán gestionarse en un CAT autorizado y obtener el certificado de tratamiento medioambiental correspondiente, debiendo quedar constancia, por lo tanto, en las memorias correspondientes que deban presentar los CAT con respecto a todos los residuos que gestionen.

8. ¿Cómo se clasifican los vehículos eléctricos de movilidad personal?

Con carácter previo a abordar la clasificación de los vehículos eléctricos de movilidad personal, debe tenerse en cuenta lo indicado en el Real Decreto 265/2021, de 13 de abril, respecto a la definición de "vehículo", que se contiene en su artículo 3, como el "medio de transporte autopropulsado, que incorpore al menos dos ruedas [...] y con una velocidad máxima de diseño superior a 25 km/h, susceptible de ser matriculado ante la Dirección General de Tráfico"; por lo tanto todo aquel vehículo de movilidad personal que no cumpla lo anterior, queda excluido del ámbito de aplicación del citado real decreto.

La definición de "vehículo de movilidad personal" está establecida en el anexo II.A del Reglamento General de Vehículos, aprobado por el Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, indicándose:

"Vehículo de una o más ruedas dotado de una única plaza y propulsado exclusivamente por motores eléctricos que pueden proporcionar al vehículo una velocidad máxima por diseño comprendida entre 6 y 25 km/h. Sólo pueden estar equipados con un asiento o sillín si están dotados de sistema de autoequilibrado. Se excluyen de esta definición los Vehículos sin sistema de autoequilibrado y con sillín, los vehículos concebidos para competición, los vehículos para personas con movilidad reducida y los vehículos con una tensión de trabajo mayor a 100 VCC o 240 VAC, así como aquellos incluidos dentro del ámbito del Reglamento (UE) nº 168/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de enero de 2013"

En cuanto a su clasificación, la encontramos en el Manual de las Características de los Vehículos de Movilidad Personal (DGT), que se concreta en los siguientes tipos:

VEHÍCULOS ELÉCTRICOS DE MOVILIDAD PERSONAL		
Clasificación	Vehículos	Circulación
Tipo A	Monociclo eléctrico, hoverboard, patinete eléctrico	Calzada en determinadas vías y vías ciclistas
Tipo B	Segway adulto, segway mini	Calzada en determinadas vías y vías ciclistas
Tipo C	Bici taxis	Calzada en determinadas vías y vías ciclistas

Fuente: Manual de las Características de los Vehículos de Movilidad Personal (DGT).

9. ¿Es necesario especificar en la factura de piezas reutilizadas el tipo de coche o la matrícula del vehículo de origen?

En relación con el contenido del certificado del anexo V.C (o la factura), hay que tener en cuenta que cuando las piezas o componentes sean específicas de una marca o modelo de coche, deberá recogerse dicha información en el certificado. En el caso de piezas o componentes que no sean específicas para un determinado vehículo (como puede ser el caso de los neumáticos y otras piezas) las referencias a la marca y modelo estarán referidas a la pieza o componente de que se trate. En todo caso no será necesario recoger la matrícula del coche, salvo que se estime de interés y se recogería en el apartado 1.4 (otros datos de interés).

10. ¿Qué tipo de autorización es necesaria para los Centros Autorizados de Tratamiento (CAT) y sus gestores?

Tanto los Centros Autorizados de Tratamiento (CAT) como los gestores deben contar con las autorizaciones correspondientes: una autorización vinculada a la instalación del CAT y otra para el gestor. Sin embargo, según el artículo 33.3 de la Ley 7/2022, de residuos y suelos contaminados para una economía circular:

"En aquellos casos en que la persona física o jurídica que solicite la autorización para realizar la recogida o una operación de tratamiento de residuos sea titular de la instalación donde vayan a desarrollarse dichas operaciones, la autoridad competente de la comunidad autónoma donde esté ubicada la instalación podrá conceder una autorización única que comprenda la de los apartados 1 y 2 solamente cuando el domicilio o sede social de la persona física o jurídica y su instalación se ubiquen en esa comunidad autónoma."

En cuanto al tipo de autorización, tanto los CAT como los gestores deben contar con autorizaciones para residuos peligrosos y no peligrosos. Una vez que el vehículo ha

sido descontaminado en el CAT y deja de ser un residuo peligroso, el CAT puede realizar operaciones como la preparación para la reutilización (artículo 7 del RD 265/2021, sobre VFVU), por lo que también es necesaria la autorización correspondiente para residuos no peligrosos.

11. ¿Se debe considerar a una empresa que produce motocicletas como un productor de automóviles?

Las motocicletas de 2 ruedas que superan los 25 km/h (motos convencionales), son vehículos según la definición establecida en el Real Decreto 265/2021 sobre vehículos al final de su vida útil. La definición de automóvil no engloba a las motocicletas. Por lo tanto, la empresa no debería considerarse productor de automóviles, sino productor de vehículos.

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

12. ¿El titular de un automóvil de un productor concreto puede entregar su vehículo a un gestor que no esté incluido en los listados de centros autorizados que haya presentado dicho productor?

Teniendo en cuenta que el artículo 5.1 del Real Decreto 265/2021, de 13 de abril, en el que se hace referencia a las obligaciones relativas a la entrega y recogida de los vehículos para su tratamiento, obliga al titular de un vehículo que vaya a desprenderse del mismo a entregarlo a un CAT, bien directamente o a través de una instalación de recepción, debe deducirse que el titular del vehículo puede entregarlo directamente en cualquier centro autorizado, o bien entregarlo a un concesionario, el cual deberá posteriormente entregarlo a un CAT.

13. ¿Hay que emitir algún tipo de certificado de destrucción para vehículos que no se matriculan, como es el caso de algunos que circulan por aeropuertos y están ahora fuera de uso?

Tomando en consideración que tal como se indica en los artículos 2.1 y 3.a) del Real Decreto 265/2021, de 13 de abril, la norma es de aplicación a todo vehículo susceptible de ser matriculado ante la Dirección General de Tráfico, cabe señalar que para los vehículos a los que se hace referencia en la pregunta también debe emitirse el certificado de destrucción o de tratamiento medioambiental, en el que se identificará al vehículo mediante el número de bastidor.

14. ¿Cuál es el peso inicial del automóvil que deben incorporar los CAT a su archivo cronológico y a su memoria anual?

Siempre que sea posible, se deberá tener en cuenta el peso real del vehículo a la entrada del CAT, obtenido mediante el pesaje del mismo.

En el caso de que no fuera posible determinar el peso real del vehículo, podrá calcularse su peso teniendo en cuenta el criterio establecido en la nota 4, del cuadro 4, de la Decisión de la Comisión, de 1 de abril de 2005, por la que se establecen normas de desarrollo para controlar el cumplimiento de los objetivos de reutilización y valorización así como de reutilización y reciclado fijados en la Directiva 2000/53/CE del Parlamento Europeo y del Consejo relativa a los vehículos al final de su vida útil. En la que se ofrecen las siguientes posibilidades para determinar el peso de cada vehículo:

- a partir del peso del vehículo en el servicio mencionado en los documentos de registro,
- el peso del vehículo en estado de funcionamiento mencionado en el certificado de homologación descrito en el anexo IX de la Directiva 70/156/CEE del Consejo modificada,
- en caso de que estos datos no estén disponibles, el peso determinado por las especificaciones de los fabricantes.

En cualquiera de los casos, el peso de cada vehículo no incluirá el peso del conductor, fijado en 75 kg, ni el del combustible, fijado en 40 kg.

Por tanto, en caso de que no resulte posible determinar el peso real del vehículo, mediante su pesaje en báscula, se utilizará uno u otro de los siguientes criterios, según los datos contenidos en la ficha de Inspección Técnica del Vehículo:

- La "tara" del vehículo, a la que se restarán 40 kg del combustible.
- La "masa en orden de marcha", menos 75 kg del peso del conductor y 40 kg del combustible.

15. ¿Puede un CAT destinar un VFVU ya descontaminado entero a otro CAT para que este último prepare las piezas para reutilización?

Teniendo en cuenta, por un lado, que si bien el artículo 7.1 del Real Decreto 265/2021, de 13 de abril, establece con claridad que "los CAT no podrán vender vehículos enteros sin descontaminar, ni como residuo ni como producto", no indica nada sobre la venta de vehículos enteros ya descontaminados.

Considerando, por otro lado, que, como se señala en el artículo 7.3 de dicha norma, corresponde a los CAT realizar las operaciones de separación componentes para su preparación para la reutilización, de tratamiento de materiales, piezas y componentes para su entrega a un gestor autorizado para su reciclado, y la entrega del resto del vehículo a un gestor autorizado para su fragmentación.

Cabe concluir que el CAT que llevó a cabo la tramitación de la baja definitiva del vehículo al final de su vida útil y su correspondiente descontaminación, podrá remitir a otro CAT el vehículo descontaminado (como residuo con código LER 16 01 06 "Vehículos al final de su vida útil que no contengan líquidos ni otros componentes peligrosos"), para completar las operaciones de tratamiento previstas en el citado artículo 7.3.

Deberá quedar constancia en los archivos cronológicos y en las memorias anuales, de ambos CAT, de estos movimientos y de su origen y destino, así como de la

comercialización de los productos procedentes de la preparación para la reutilización y del destino de los residuos entregados para su reciclado o valoración.

16. ¿Es posible la extracción de piezas a los automóviles en los talleres para su posterior puesta en el mercado?

Cualquier pieza que teniendo la condición de residuo, en los términos establecidos en el artículo 3.a) de la Ley 22/2011, de 28 de julio, haya sido extraída de un vehículo que no haya alcanzado la situación de vehículo al final de su vida útil, solo se podrá volver a poner en el mercado tras haber sido sometida a una preparación para la reutilización por un gestor debidamente autorizado.

Esto será de aplicación tanto a las piezas extraídas del vehículo por avería u obsolescencia, como a las piezas extraídas de un vehículo declarado como siniestro total por una entidad aseguradora, como también a las piezas retiradas por motivos distintos a la avería u obsolescencia y de las que su poseedor se haya desechado.

17. En relación con las piezas recuperadas. ¿Quién verifica que son aptas para su uso y comercialización?

La verificación debe ser realizada por el personal del CAT donde se lleve a cabo la extracción y la preparación para la reutilización de las piezas.

De acuerdo con el artículo 7.3.a) del Real Decreto 265/2021, de 13 de abril, la extracción de componentes, partes o piezas para su preparación para la reutilización, sobre vehículos que previamente hayan sido descontaminados y para los que se haya emitido el correspondiente certificado de destrucción o de tratamiento medioambiental, solo se puede realizar en un CAT.

Dichas piezas recuperadas, de las que deberá quedar constancia en el archivo cronológico del CAT, solo podrán ser comercializadas, para su utilización como piezas preparadas para la reutilización, si van acompañadas del certificado previsto en el apartado C, del Anexo V, del indicado real decreto, que se reproduce seguidamente.

Certificado de componentes, partes o piezas Preparados Para Reutilización procedentes de un vehículo al final de su vida útil	00
(Espacio para otras lenguas oficiales, en adelante EOLO)	

componentes, partes o piezas Preparados Para Reutilización (EOLO)		
1.1 Marca (EOLO)	1.2 Modelo (EOLO)	1.3 Piezas o componentes (EOLO)
1.4 Otros datos de interés (EOLO)		

El Centro Autorizado de Tratamiento de vehículos al final de su vida útil abajo firmante certifica que los componentes, partes o piezas antedichos corresponden a un vehículo dado de baja definitiva ante la Dirección General de Tráfico y que mantienen la funcionalidad y seguridad para su uso. (EOLO)			
2.1 Nombre o Razón social (EOLO)		2.2 CIF (EOLO)	
2.3 Número de Inscripción en el Registro de Producción y Gestor de Residuos como gestor de Residuos Peligrosos (EOLO)		2.4 N.I.R.I. (EOLO)	
2.5 Dirección centro gestor (EOLO)		2.6 Municipio (EOLO)	
2.7 Código postal (EOLO)	2.8 Provincia (EOLO)	2.9 Teléfono (EOLO)	2.10 Fax (EOLO)
2.11 Persona responsable (EOLO)		2.12 E-mail (EOLO)	
2.13 Número de Identificación Medioambiental (NIMA) (EOLO)			
2.13 Fecha (EOLO) / / 202...		2.14 Sello y firma) (EOLO)	

En ausencia de este certificado, o que el mismo esté incompleto o presente dudas o incorrecciones, las piezas serán consideradas residuos y deberán gestionarse como tales.

18. ¿Puede un CAT comercializar a un tercero (otro CAT o una tienda de repuestos) componentes o piezas que previamente haya preparado para la reutilización?

Las piezas preparadas para la reutilización por un CAT y que cuenten con el certificado que se indica en la anterior pregunta, pueden ser comercializadas a otro CAT, a una tienda de repuestos, o a un particular.

Dichas piezas deberán contar con la garantía que legalmente le corresponda y su comercialización se regirá por lo establecido en el texto refundido de la Ley General para la Defensa de los Consumidores y Usuarios y otras leyes complementarias, aprobado por el Real decreto legislativo 1/2007, de 16 de noviembre, y la Ley 7/1996, de 15 de enero, de Ordenación del comercio minorista.

19. ¿Se ha establecido algún modelo de certificado o el contenido mínimo del mismo para la gestión de los neumáticos derivada del artículo 7.5?

En este momento no está establecido el modelo, ni tampoco cual debe ser su contenido mínimo, del certificado anual que puede utilizar el CAT para justificar que ha enviado a gestor autorizado una cantidad equivalente a la cantidad de neumáticos que ha preparado para la reutilización y comercializado como neumáticos de segunda mano en el ejercicio.

20. ¿Forma de proceder con los neumáticos que se están exportando desde los CAT fuera de España?

En el caso de que se trate de neumáticos que, de acuerdo con lo indicado en la parte B.1 del Anexo V del Real Decreto 265/2021, de 13 de abril, "mantengan la funcionalidad y seguridad para su uso" podrán ser exportados, sin tener la consideración de residuos, como "neumáticos de segunda mano" siempre que hayan sido preparados para la reutilización, según la normativa que les es de aplicación¹, y vayan acompañados del certificado mencionado en la parte C del Anexo V, del citado real decreto.

En el caso de que se trate de neumáticos que no "mantienen la funcionalidad y seguridad para su uso" solo podrán ser exportados como residuos, teniendo en cuenta lo señalado en el artículo 7.3.b) del indicado Real Decreto 265/2021, de 13 de abril.

21. ¿Puede reutilizarse el gas refrigerante que se extrae de los vehículos en los CAT?

El artículo 7.2 y el anexo IV.1, del Real Decreto 265/2021, de 13 de abril, relativos a las operaciones de tratamiento para la descontaminación, establecen que el CAT está obligado a extraer el fluido de los aparatos de aire acondicionado, y priorizar, cuando sea viable desde el punto de vista medioambiental, la preparación para la reutilización de dichos gases.

Posibilitándose, en el apartado A.3 del anexo V, que el CAT lleve a cabo operaciones de preparación para la reutilización o reciclado de los gases de refrigeración, para su utilización en autoconsumo en vehículos de la propia instalación o para su comercialización. De lo cual deberá quedar constancia en la correspondiente memoria anual de gestión del centro.

Se tendrá en cuenta que dichas tareas deberán llevarse a cabo de acuerdo con lo estipulado en la normativa de aplicación, especialmente en el Real Decreto 115/2017, de 17 de febrero, por el que se regula la comercialización y manipulación de gases fluorados y equipos basados en los mismos, así como la certificación de los profesionales que los utilizan y por el que se establecen los requisitos técnicos para las instalaciones que desarrollen actividades que emitan gases fluorados.

¹ Artículo 2.1) del Real Decreto 1619/2005, de 30 de diciembre, sobre la gestión de neumáticos fuera de uso. <https://www.boe.es/buscar/pdf/2006/BOE-A-2006-41-consolidado.pdf>

22. Para los vehículos frigoríficos/isotermos, ¿cómo debe ser la gestión? ¿Llevan espumas aislantes con gases fluorados como los termos? ¿Qué se requiere para su gestión?

Debe tenerse en cuenta, en primer lugar, que existen diversos tipos de vehículos destinados al transporte de mercancías perecederas, entre los que se incluyen los vehículos isotermos, los vehículos refrigerados y los vehículos frigoríficos, cada uno con diferentes requisitos técnicos en cuanto a sus componentes y diseño, por lo que el tratamiento de sus residuos deberá ajustarse, en cada caso, a las características de los componentes y materiales utilizados en su fabricación.

Por otro lado, hay que tener en cuenta que la gestión de los residuos de los equipos de refrigeración de dichos vehículos, por tratarse de un medio de transporte de mercancías, está excluida del ámbito de aplicación del Real Decreto 110/2015, de 20 de febrero, sobre residuos de aparatos eléctricos y electrónicos.

Por ello, la gestión de las espumas y planchas aislantes, utilizadas en la fabricación de estos vehículos, deberán gestionarse de acuerdo con el régimen general que describe la Ley 22/2011, de 28 de julio, lo que supone que el productor del residuo debe garantizar su correcta gestión a través de gestores autorizados. En todo caso y por razones de coherencia normativa, el tratamiento de los residuos de espumas y plancha aislantes de estos vehículos, deberá ser coincidente con el tratamiento establecido, para dichos materiales, en el Real Decreto 110/2015, de 20 de febrero. En dicha gestión se tendrá también en cuenta lo establecido en el Real Decreto 115/2017, de 17 de febrero, por el que se regula la comercialización y manipulación de gases fluorados y equipos basados en los mismos, así como la certificación de los profesionales que los utilizan y por el que se establecen los requisitos técnicos para las instalaciones que desarrollen actividades que emitan gases fluorados.

En consecuencia, las espumas con gases refrigerantes se tienen que destinar a su fragmentación en atmósfera controlada con recuperación de gases, no siendo posible su fragmentación con el resto de piezas y los vehículos completos.

23. Respecto del almacenamiento de los automóviles descontaminados. ¿Se está pidiendo recogida de pluviales y tratamiento con separador de hidrocarburos? ¿Qué impermeabilidad se está pidiendo para el terreno?

Al tratarse de automóviles descontaminados, a los que se les ha retirado los componentes y fluidos contaminantes, según las operaciones previstas en el Anexo IV.1 del Real Decreto 265/2021, de 13 de abril, los requisitos técnicos que se requieren para la superficie donde se almacenen, que se definen en punto 2.h) del Anexo II de esta norma, y que se concretan en disponer de un suelo, al menos debidamente compactado y acondicionado para realizar su función específica en condiciones de seguridad.

Esto supone que, en caso de que dicho suelo sea de tierra, deberá estar lo suficientemente compactado como para impedir la infiltración de las aguas de lluvia, que deberá contar con una inclinación adecuada que impida la acumulación del agua y que deberá disponer de un sistema de recogida de aguas residuales, incluido un separador de hidrocarburos, que permita que las mismas sean tratadas conforme a la reglamentación sanitaria y medioambiental que les resulte aplicable.

24. Información sobre la capacidad de gestión anual de los CAT, en los diferentes procesos de tratamiento y gestión de los vehículos al final de su vida útil.

Con objeto de facilitar el cálculo de la capacidad de gestión anual de los centros autorizados de tratamiento y de disponer de criterios homogéneos para poder establecer las cantidades de residuos que se generarán en los procesos de descontaminación y tratamiento de los vehículos, se aporta seguidamente información sobre el peso medio de los vehículos recibidos en los CAT y sobre el peso medio de las piezas, materiales y componentes obtenidos en los diferentes procesos del tratamiento de los vehículos al final de su vida útil.

A partir de los informes de cumplimiento de los objetivos de recuperación, presentados por los productores como resultados del año 2021, se ha elaborado la siguiente tabla que incluye la información sobre el peso medio alcanzado por los vehículos de cada productor, en el momento de su entrada en los CAT para su tratamiento.

Número y peso medio de los vehículos, declarados por los productores y recibidos por los CAT, en 2021									
Productores	Marcas	Turismos		Todoterrenos		Industriales < 3.500 kg		Total vehículos	
		Núm unidades	Peso medio (kg)	Núm unidades	Peso medio (kg)	Núm unidades	Peso medio (kg)	Núm unidades	Peso medio (kg)
B&M Automóviles España	Mitsubishi	2.403	1.198,6	1.524	1.746,7	416	1.817,1	4.343	1.450,2
BMW Group España	BMW, MINI	13.513	1.413,7	618	1.919,6	-	-	14.131	1.435,8
FIAT Chrysler Automobiles Spain	Alfa Romeo, FIAT, Jeep, Lancia, Abarth, MOPAR	27.045	1.161,3	1.436	1.753,6	7.271	1.489,6	35.752	1.251,9
Ford España	Ford	61.421	1.139,8	319	1.718,5	7.991	1.566,0	69.731	1.191,3
Honda Motor Europe	Honda	4.226	1.189,4	594	1.249,9	-	-	4.820	1.196,9
Hyundai Motor España	Hyundai	12.786	1.080,8	1.793	1.654,6	337	1.800,5	14.916	1.166,0
Jaguar Land Rover España	Jaguar, Land Rover	636	1.543,3	2.063	1.780,7	-	-	2.699	1.724,8
MAN Truck & Bus Iberia	MAN	-	-	-	-	3	2.261,0	3	2.261,0
Maserati	Maserati	2	1.326,0	-	-	-	-	2	1.326,0
Mazda Automóviles España	Mazda	3.881	1.270,0	60	1.624,7	58	1.665,2	3.999	1.281,0
Mercedes Benz España	Mercedes, Smart	13.899	1.389,3	482	2.113,2	-	-	14.381	1.413,5
Mercedes Benz Vans España	Mercedes	-	-	-	-	3.151	1.934,0	3.151	1.934,0
MIDI Spain Automoción	Isuzu	-	-	186	1.794,7	60	2.132,2	246	1.877,0
Nissan Iberia	Nissan, Ebro	15.903	1.219,9	2.968	1.828,4	6.100	1.797,2	24.971	1.433,2
Porsche Ibérica	Porsche	47	1.322,5	53	2.388,7	-	-	100	1.887,6
Renault Group	Renault, Dacia, Alpine	92.367	1.124,0	-	-	15.766	-	108.133	1.120,4
SEAT	SEAT, Cupra	65.544	1.054,1	-	-	2.630	1.048,5	68.174	1.053,9
OPEL	OPEL	83.114	1.123,8	1.304	1.783,8	4.125	1.258,5	88.543	1.139,8
Volvo Group España	Renault Master	-	-	-	-	1.228	1.970,0	1.228	1.970,0
SsangYong España	SsangYong	96	1.835,6	878	1.816,6	116	1.997,9	1.090	1.837,5
Subaru España	Subaru	288	1.353,7	115	1.408,9	-	-	403	1.369,5
Suzuki Motor Ibérica	Suzuki	1.872	946,3	1.458	1.173,7	119	880,6	3.449	1.040,2
TESLA Spain	TESLA	1	2.418,0	-	-	-	-	1	2.418,0
Toyota España	Toyota	7.233	1.148,4	692	2.276,2	156	1.789,8	8.081	1.257,4
Volvo Car España	Volvo	6.017	1.377,8	218	2.016,1	-	-	6.235	1.400,1
PSA Groupe	Peugeot, Citroën	132.672	1.116,3	45	1.588,5	29.513	-	162.230	1.134,1
Volkswagen Group España Distribución	Volkswagen, AUDI, Skoda	57.462	1.202,0	578	2.054,4	1.790	1.567,5	59.830	1.221,2
Domingo Alonso	Volkswagen, AUDI, Skoda	3.128	1.047,8	22	2.021,8	172	1.329,1	3.322	1.068,8
Hatobito	Honda	137	1.098,7	42	1.179,3	-	-	179	1.117,6
Hyundai Canarias	Hyundai	905	1.028,8	171	1.723,4	223	1.753,7	1.299	1.244,7
Sol Naciente Automoción	Toyota	1.000	1.079,7	130	1.466,3	131	1.585,0	1.261	1.172,0
Total Productores	Total Marcas	607.598	1.143,5	17.749	1.743,6	81.356	1.349,1	706.703	1.182,2

Fuente: Informes de cumplimiento de los objetivos de recuperación, correspondientes a 2021, presentados por los sistemas individuales de responsabilidad ampliada del productor de automóviles.

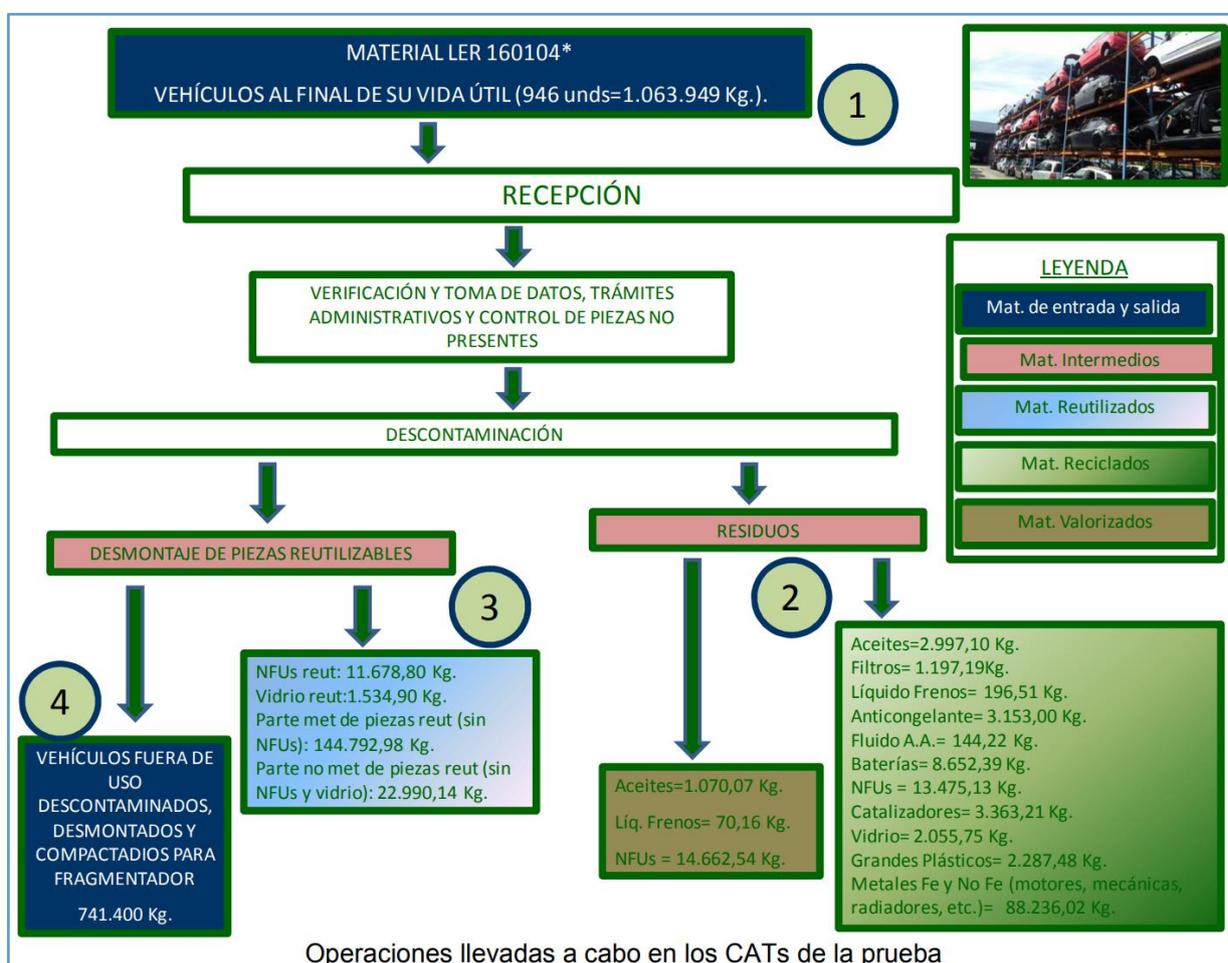
Para poder disponer de resultados correspondientes a las piezas, materiales y componentes obtenidos en los diferentes procesos del tratamiento de los vehículos al final de su vida útil, se incluye en la siguiente tabla el peso medio por unidad de vehículo y el porcentaje que representan sobre el peso del vehículo, de las piezas preparadas para la reutilización, de las piezas y materiales reciclados y de los materiales valorizados. Datos que se han obtenido del último informe disponible de la Prueba de Seguimiento de Niveles de Recuperación de Vehículos al Final de su Vida Útil realizado por SIGRAUTO, sobre 946 vehículos, desde el cuarto trimestre de 2018 hasta noviembre de 2019.

		Resultados en peso medio por unidad de VFVU (kg)	Resultados en porcentaje respecto del peso total del VFVU (%)
VEHÍCULO FUERA DE USO A LA ENTRADA DEL CAT		1.124,68	
Piezas preparadas para la reutilización	Neumáticos fuera de uso	12,35	1,10
	Vidrio	0,57	0,05
	Parte metálica de las piezas reutilizadas (sin NFU)	153,06	13,61
	Parte no metálica de las piezas reutilizadas (sin NFU y vidrio)	24,30	2,16
	TOTAL REUTILIZACIÓN	190,27	16,92
Piezas y materiales reciclados	Aceites	3,17	0,28
	Filtros	1,27	0,11
	Líquido de frenos	0,17	0,02
	Anticongelante	3,33	0,30
	Fluido de aire acondicionado	0,15	0,01
	Baterías	9,15	0,81
	Neumáticos fuera de uso	14,24	1,27
	Catalizadores	3,56	0,32
	Vidrio	2,17	0,19
	Grandes plásticos	2,42	0,21
	Metales Fe y No Fe (motores, mecánicas, radiadores, etc.)	93,27	8,29
	TOTAL RECICLADO	132,90	11,82
Materiales valorizados	Aceites	1,13	0,10
	Líquido de frenos	0,07	0,01
	Neumáticos fuera de uso	15,50	1,38
	TOTAL VALORIZADO	16,70	1,49
VEHÍCULO FUERA DE USO DESCONTAMINADO Y DESMONTADO, ENVIADO A FRAGMENTACIÓN		783,72	69,68

Fuente: Informe de la prueba de seguimiento de niveles de recuperación de vehículos al final de su vida útil. Octubre 2018 a diciembre 2019.

Dado que los resultados anteriores reflejan el valor medio de las marcas de los 946 vehículos que se utilizaron en la última prueba de seguimiento de niveles de recuperación de vehículos al final de su vida útil, está previsto trabajar con los datos contenidos en los informes, del año 2021, de cumplimiento de los objetivos de recuperación de los once productores cuyos vehículos participaron en la prueba de seguimiento de niveles, para obtener resultados más adaptados a los vehículos de dichos productor

Como información complementaria y tomado del informe de dicha prueba de seguimiento y como resumen de lo anterior, se adjunta el gráfico que refleja las distintas operaciones llevadas a cabo por los CAT participantes en la prueba y en el que se recoge el destino de cada uno de los materiales que se generaron en el tratamiento de los vehículos que participaron en la prueba.



Fuente: Informe de la prueba de seguimiento de niveles de recuperación de vehículos al final de su vida útil. Octubre 2018 a diciembre 2019.

25. Información sobre pesos de vehículos eléctricos e híbridos al final de su vida útil y sobre las piezas, componentes y residuos resultantes de su tratamiento y gestión.

El número de los vehículos eléctricos e híbridos que llegan actualmente a los centros autorizados de tratamiento es muy reducido, hay que tener en cuenta que la edad

media de los vehículos fuera de uso es de cerca de 20 años, por lo que la influencia de estos vehículos en los resultados de los niveles globales de recuperación no resulta significativa.

Según la información facilitada por SIGRAUTO, en 2021 el número de los vehículos entregados en los CAT fue de 744, siendo 563 híbridos y 181 eléctricos y con un peso total de 766.549 kg los híbridos y 242.630 kg los eléctricos, lo que suponen 1.009.179 kg en total, lo que representa un 0,12% respecto del peso total de los vehículos tratados. Su estimación para el año 2030, es que el porcentaje de estos vehículos que llegarán a los CAT se situará en el entorno de un 5%.

Los datos globales, a nivel nacional, facilitados por SIGRAUTO en cuanto al peso medio de estos vehículos, según categorías, entregados en los centros, se incluyen en el siguiente cuadro.

Peso medio (en kg) de los vehículos electrificados tratados por los centros autorizados de tratamiento, en 2021					
Turismos		Todoterrenos		Industriales <3.500Kg	
Híbridos	Eléctricos	Híbridos	Eléctricos	Híbridos	Eléctricos
1.326,56	1.351,78	1.702,30	0,00	2.210,75	1307,3913

Dado el escaso número de vehículos electrificados que se reciben en los CAT, ningún de los cuales se incluyó en la última prueba de seguimiento de niveles de recuperación de vehículos al final de su vida útil, se dispone de escasa información sobre los resultados correspondientes a piezas, materiales y componentes obtenidos en los diferentes procesos del tratamiento de los vehículos al final de su vida útil.

Los datos que se disponen al respecto, facilitados por SIGRAUTO, se incluyen en la siguiente tabla.

	Resultados en peso medio por unidad de VFVU (kg)	Resultados en porcentaje respecto del peso total del VFVU (%)
Vehículos fuera de uso a la entrada del CAT	1.356,42	
Residuos peligrosos generados tras el proceso de descontaminación	16,3	1,2
Piezas y componentes aptos para su reutilización	323,73	23,9
Piezas y componentes reciclados o valorizados	149,6	11,0
Vehículos descontaminados y desmontados destinados a fragmentación	866,76	63,9

Con objeto de disponer de información de más detalle sobre los vehículos híbridos y eléctricos de los diferentes productores, partiendo de los datos contenidos en los informes de cumplimiento de los objetivos de recuperación, correspondientes a 2021, presentados por los sistemas individuales de responsabilidad ampliada del productor de automóviles, se recoge en el cuadro siguiente el número de unidades y el peso medio de los vehículos híbridos y eléctricos declarados por los productores como recibidos en los CAT para su tratamiento.



Número de unidades y peso medio de los vehículos híbridos y eléctricos declarados por los productores como recibidos en los CAT para su tratamiento, en 2021

Productores	Turismos								Todoterrenos								Industriales < 3.500kg								Total vehículos	
	BEV		PHEV		HEV		Total Turismos		BEV		PHEV		HEV		Total Todoterrenos		BEV		PHEV		HEV		Total Industriales		Unidades	P. medio (kg)
	Unidades	P. medio (kg)	Unidades	P. medio (kg)	Unidades	P. medio (kg)	Unidades	P. medio (kg)	Unidades	P. medio (kg)	Unidades	P. medio (kg)	Unidades	P. medio (kg)	Unidades	P. medio (kg)	Unidades	P. medio (kg)	Unidades	P. medio (kg)	Unidades	P. medio (kg)	Unidades	P. medio (kg)		
B&M Automóviles España	6	1.070,2	-	-	-	-	6	1.070,2	-	-	3	1.840,0	-	-	3	1.840,0	-	-	-	-	-	-	-	-	9	1.326,8
BMW Group España	3	1.196,7	3	1.645,0	1	1.435,0	7	1.422,9	-	-	-	-	1	1.810,0	1	1.810,0	-	-	-	-	-	-	-	-	8	1.471,3
FIAT Chrysler Automobiles Spain	-	-	-	-	4	938,8	4	938,8	-	-	-	-	-	-	-	-	1	2.625,0	-	-	-	-	1	2.625,0	5	1.276,0
Ford España	-	-	-	-	8	1.287,0	8	1.287,0	-	-	-	-	1	1.636,0	1	1.636,0	-	-	-	-	4	2.210,8	4	2.210,8	13	1.598,1
Honda Motor Europe	-	-	-	-	20	1.210,0	20	1.210,0	-	-	-	-	4	1.258,8	4	1.258,8	-	-	-	-	-	-	-	-	24	1.218,1
Hyundai Motor España	2	1.340,2	-	-	17	1.340,2	19	1.340,2	-	-	-	-	6	1.499,2	6	1.499,2	-	-	-	-	-	-	-	-	25	1.378,4
Jaguar Land Rover España	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3	1.873,7	3	1.873,7	-	-	-	-	-	-	-	-	3	1.873,7
MAN Truck & Bus Iberia	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Maserati	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Mazda Automóviles España	-	-	-	-	4	1.195,0	4	1.195,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4	1.195,0
Mercedes Benz España	17	919,1	-	-	2	1.615,0	19	992,4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	19	992,4
Mercedes Benz Vans España	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
MIDI Spain Automoción	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Nissan Iberia	32	1.457,7	-	-	-	-	32	1.457,7	-	-	-	-	-	-	-	-	6	1.524,0	-	-	-	-	6	1.524,0	38	1.468,2
Porsche Ibérica	1	2.100,0	-	-	-	-	1	2.100,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	2.100,0
Renault Group	49	1.479,0	-	-	3	1.230,6	52	1.464,7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	52	1.464,7
SEAT	1	1.120,0	-	-	16	1.284,4	17	1.274,7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	17	1.274,7
OPEL	1	1.617,0	-	-	-	-	1	1.617,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	1.617,0
Volvo Group España	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
SsangYong España	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Subaru España	-	-	-	-	1	1.512,0	1	1.512,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	1.512,0
Suzuki Motor Ibérica	-	-	-	-	2	1.085,0	2	1.085,0	-	-	-	-	1	1.205,0	1	1.205,0	-	-	-	-	-	-	-	-	3	1.125,0
TESLA Spain	1	2.418,0	-	-	-	-	1	2.418,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	2.418,0
Toyota España	-	-	-	-	374	1.326,9	374	1.326,9	-	-	-	-	20	1.841,2	20	1.841,2	1	1.985,0	-	-	-	-	1	1.985,0	395	1.354,6
Volvo Car España	-	-	-	-	1	1.809,0	1	1.809,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	1.809,0
PSA Groupe	9	1.266,9	2	1.720,0	1	1.795,0	12	1.386,4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	12	1.386,4
Volkswagen Group España Distribución	3	1.563,3	-	-	11	1.502,0	14	1.515,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	14	1.515,1
Domingo Alonso	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Hatobito	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Hyundai Canarias	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Sol Naciente Automoción	-	-	-	-	19	1.348,9	19	1.348,9	-	-	-	-	2	1.782,5	2	1.782,5	-	-	-	-	-	-	-	-	21	1.390,2
Total Productores	125	1.366,2	5	1.675,0	484	1.323,2	614	1.334,8	-	-	3	1.840,0	38	1.702,4	41	1.712,5	8	1.719,3	-	-	4	2.210,8	12	1.883,1	667	1.367,9

BEV: Vehículo Eléctrico de Batería

PHEV: Vehículo Híbrido Eléctrico Enchufable

HEV: Vehículo Híbrido Eléctrico

Fuente: Informes de cumplimiento de los objetivos de recuperación, correspondientes a 2021, presentados por los sistemas individuales de responsabilidad ampliada del productor de automóviles.

26. Interpretación a dar al concepto "parcialmente desmontado" que aparece en el certificado de destrucción o de tratamiento medioambiental.

El certificado de destrucción o de tratamiento medioambiental que se incluye en el anexo III del Real Decreto 265/2021, de 13 de abril, relativo a la tramitación electrónica de la baja definitiva del vehículo y la emisión del certificado de destrucción, en el que figura el concepto "parcialmente desmontado", reproduce el mismo certificado que se establece en 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, orden que posteriormente desarrollada mediante las Instrucciones 08/V-75 y 16/V-122 de la Dirección General de Tráfico. No existiendo en dichas normas una definición del alcance del término "parcialmente desmontado".

Teniendo en cuenta lo anterior, se considera que dicha expresión debe interpretarse a la luz de lo señalado en el segundo párrafo del artículo 5.1 del Real Decreto 265/2021, de 13 de abril, en el que, a efectos de determinar si la entrega de un automóvil en el CAT no debe suponer ningún coste para su titular, se indica que la entrega no supondrá coste alguno siempre que al automóvil al final de su vida útil "no se le haya realizado ningún tipo de operación previa de desmontaje de componentes, partes o piezas".

27. Tratamiento a dar, a los efectos de su gestión por los centros autorizados de tratamiento, a los vehículos eléctricos de movilidad personal.

En relación con la consideración que, a efectos de su gestión, debe darse a los residuos de vehículos eléctricos de movilidad personal (patinetes, monociclos, segway y otros), sí como vehículos al final de su vida útil o cómo residuos de aparatos eléctricos y electrónicos, se tendrá en cuenta lo siguiente:

- El Real Decreto 110/2015, de 20 de febrero, sobre residuos de aparatos eléctricos y electrónicos en su artículo 2.2.g), referente al ámbito de aplicación, excluye de su ámbito de aplicación a los "medios de transporte para personas o mercancías, excluidos los vehículos eléctricos de dos ruedas no homologados". Por lo tanto los vehículos eléctricos de dos ruedas no homologados estarían dentro del ámbito de aplicación de este real decreto.
- Por otro lado, debe tenerse en cuenta lo indicado en el 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, en cuyo artículo 3 se define al vehículo como el "medio de transporte autopropulsado, que incorpore al menos dos ruedas [...] y con una velocidad máxima de diseño superior a 25 km/h, susceptible de ser matriculado ante la Dirección General de Tráfico".

En consecuencia con lo anterior, el residuo correspondiente a los vehículos eléctricos de movilidad personal de dos ruedas, deberá considerarse como un residuo de aparatos eléctricos y electrónicos si procede de un vehículo no homologado, y deberá considerarse como un residuo de vehículo al final de su vida útil si procede de un vehículo susceptible de ser matriculado ante la Dirección General de Tráfico (y por tanto homologado) y con una velocidad máxima de diseño superior a 25 km/h.

En aquellos casos en los que no se cumplan las condiciones anteriores, el residuo se codificará con el LER 16 01 04* 90 (otros medios de transporte autopropulsados) y se gestionarán de acuerdo con los principios generales establecidos en la Ley 7/2022, de 8 de abril, de residuos y suelos contaminados para una economía circular.

Las cuestiones relativas a las condiciones para la homologación y matriculación de los vehículos están recogidas en el Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Vehículos y en el Reglamento (UE) nº 168/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de enero de 2013, relativo a la homologación de los vehículos de dos o tres ruedas y los cuatriciclos, y a la vigilancia del mercado de dichos vehículos.

28. ¿Debe entenderse, de acuerdo con el artículo 3.c), del Real Decreto 265/2021, de 13 de abril, que el almacenamiento temporal de vehículos abandonados en depósitos de las administraciones públicas, con carácter previo a su destino a un CAT, cuando se decrete su destrucción por el correspondiente Ayuntamiento, es una operación R1301 y por tanto dichas instalaciones deben contar con la correspondiente autorización?

En el artículo 3 del RD 265/2021, de 13 de abril, se considera como residuos a los vehículos o automóviles abandonados, así como los sometidos a operaciones de descontaminación, separación de componentes, partes o piezas de los mismos en lugares distintos a los CAT o sometidas a fragmentación o cizallamiento en lugares distintos de las instalaciones de fragmentación.

Los depósitos o instalaciones de las administraciones públicas en los que se recogerán y almacenarán estos vehículos o automóviles, que ya tienen la consideración de residuo, deberían contar con autorización, en la que se indique que realizan una operación R1301 "Almacenamiento de residuos, en el ámbito de la recogida".

Adicionalmente, debe tenerse en cuenta que el movimiento de esos vehículos ya considerados residuos (que previsiblemente se hará mediante grúas) desde el depósito hasta el CAT estaría sujeto a las obligaciones documentales relativas al traslado de residuos reguladas en el Real Decreto 553/2020, de 2 de junio, y Reglamento (CE) 1013/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 14 de junio de 2006, relativo a los traslados de residuos.

29. Cuestiones relacionadas con la acreditación por ENAC de entidades de formación sobre manipulación de vehículos eléctricos en los centros autorizados de tratamiento.

Se ha dado traslado de las diversas cuestiones recibidas, en relación con la acreditación por ENAC de las entidades que realicen actividades de formación sobre manipulación de vehículos eléctricos en los centros autorizados de tratamiento. Se incluyen a continuación las preguntas planteadas y las respuestas transmitidas por ENAC:

- ¿Qué entidades hay actualmente acreditadas por ENAC que certifiquen la cualificación para los profesionales de los CAT para manipular un vehículo eléctrico

o híbrido?

A día de hoy no hay ninguna entidad de certificación acreditada por ENAC para esa certificación de personas, pero nos consta [según indica ENAC] que hay alguna en fase de preparación.

- ¿Dispone ENAC de algún registro dónde se puedan consultar en el futuro qué entidades están acreditadas para impartir las certificaciones para los profesionales que se encarguen de la manipulación de los vehículos eléctricos e híbridos, a las que se hace referencia en el punto b) del anexo VI, del Real Decreto 265/2021, de 13 de abril?

En la web de ENAC [www.enac.es] está el registro único y actualizado de las entidades acreditadas. En el apartado "esquema" debe seleccionarse la certificación de personas y, en "tipo de actividad", en su momento aparecerá algo como "profesionales de los CAT que se encarguen de la manipulación de los vehículos eléctricos e híbrido".

https://www.enac.es/web/enac/entidades-acreditadas/busqueda-por-productos-y-servicios?p_p_id=BuscadorProductoServicioUnificado_WAR_BuscadorProductoServicioUnificadoportlet&p_p_lifecycle=1&p_p_state=normal&p_p_mode=view&p_p_col_id=column-2&p_p_col_count=1&BuscadorProductoServicioUnificado_WAR_BuscadorProductoServicioUnificadoportlet_javax.portlet.action=irBusqueda&BuscadorProductoServicioUnificado_WAR_BuscadorProductoServicioUnificadoportlet_jspPage=%2Fhtml%2Fbuscadorproductounificado%2Fbusqueda.jsp

- ¿Cómo se aplicará lo previsto en el apartado b) del anexo VI, respecto de la acreditación de la cualificación del profesional que se encargue de la manipulación de vehículos eléctricos e híbridos?

El profesional que se vaya a encargar de la manipulación de los vehículos eléctricos e híbridos en los CAT, deberá acreditar que dispone de la cualificación adecuada, mediante alguna de las dos vías establecidas en el anexo VI. En caso de que opte por la opción prevista en el apartado b) dicho profesional deberá disponer de los conocimientos y destrezas, y de su aplicación práctica, que se detallan en dicho apartado b).

Se justificará dicha cualificación mediante su certificación por una entidad acreditada para la certificación de personas. Para ello, esta entidad deberá haber establecido previamente los requisitos que, en materia de conocimientos y destrezas, debe reunir el profesional, así como el procedimiento para llevar a cabo la certificación.

Una vez que la entidad de certificación tenga establecidos dichos requisitos y procedimiento, deberá obtener la correspondiente acreditación para la certificación de personas por ENAC [o cualquier otro organismo nacional de acreditación] conforme a la norma UNE-EN ISO 17024.

30. Cuáles son los requisitos técnicos que deberían tener los CAT para gestionar vehículos eléctricos, para almacenar baterías de litio y para Preparar para la Reutilización las baterías de litio.

En relación con esta cuestión, debe tenerse en cuenta lo señalado en el punto 2.d) del anexo II, del Real Decreto 265/2021, de 13 de abril, en el que se relacionan los requisitos técnicos de las instalaciones de recepción de vehículos, de los depósitos de las administraciones públicas y de las instalaciones de tratamiento de vehículos al final de su vida útil.

Por otro lado, dado que el ámbito de aplicación del Real Decreto 106/2008, de 1 de febrero, sobre pilas y acumuladores y la gestión ambiental de sus residuos, también incluye los residuos de pilas, acumuladores y baterías procedentes de los vehículos al final de su vida útil, deberá también tenerse en cuenta lo dispuesto en su anexo III, sobre especificaciones de los requisitos de tratamiento y reciclaje.

31. ¿Qué criterios deben establecerse con respecto a la salida de componentes como alternadores o direcciones hacia empresas que lleven a cabo su reparación y venta?

Las piezas y componentes susceptibles de preparación para la reutilización que no puedan ser reparados en el CAT, en que se llevó a cabo su extracción, podrán salir del CAT como residuo para su reparación hacia empresas especializadas, autorizadas como gestores de residuos para la preparación para la reutilización, debiendo retornar al CAT para la emisión del certificado previsto en el apartado C del Anexo V, del Real Decreto 265/2021, de 13 de abril, y su comercialización. Debiendo quedar constancia de dichos movimientos en el registro del centro.

32. Criterios de descontaminación y piezas o componentes mínimos a retirar para cumplir con el Real Decreto.

Para llevar a cabo la descontaminación de los vehículos al final de su vida útil deberán realizarse todas y cada una de las operaciones establecidas en el apartado 1 del Anexo IV del RD 265/2021, de 13 de abril; en concreto la retirada de baterías y depósitos de gas licuado; la retirada o neutralización de componentes potencialmente explosivos; la retirada, así como recogida y almacenamiento por separado, cuando su mezcla impida su tratamiento conforme al artículo 21.c) de la Ley 7/2022, de 8 de abril, de: filtros de combustible, filtros de aceite, combustible, aceite – de motor, de transmisión, de la caja de cambios, hidráulico y líquido de frenos-, líquido refrigerante, anticongelante, fluido de los aparatos de aire acondicionado así como cualquier otro fluido que contengan los VFVU; y la retirada, siempre que sea viable, de todos los componentes en los que se haya determinado un contenido en mercurio.

33. Realización de nuevos estudios para proporcionar datos del resto de tipologías de vehículos distintas a los turismos.

Con objeto de facilitar el cálculo de la capacidad de gestión anual de los CAT y disponer de criterios homogéneos para poder establecer las cantidades de residuos

que se generarán en los procesos de descontaminación y tratamiento de vehículos del resto de categorías (camiones, autobuses, motocicletas, etc.), se solicitará a SIGRAUTO la aportación de documentación al respecto.

34. Requisitos técnicos para la utilización de combustibles en autoconsumo, comercializado o utilizado en operaciones de carga, recarga, reparación o mantenimiento de vehículos, equipos o aparatos de sus clientes. ¿Cuál es la normativa de aplicación para su comercialización? ¿Qué autoridad competente debe supervisar el cumplimiento de dichos requisitos?

Según se dispone en el artículo 7.2 y en el Anexo IV.1 c) del Real Decreto 265/2021, de 13 de abril, relativos a las operaciones de tratamiento para la descontaminación, el CAT está obligado a extraer el combustible, entre otros componentes, y debe priorizar, cuando sea viable desde el punto de vista medioambiental, la preparación para su reutilización.

Se establece, en el apartado A.3 del Anexo V del mencionado Real Decreto, que los combustibles podrán comercializarse o auto consumirse en el propio CAT, de lo cual deberá quedar constancia en la correspondiente memoria anual de gestión del centro.

Se deberá tener en cuenta que dichas tareas deberán llevarse a cabo de acuerdo con lo estipulado en la normativa de aplicación, es decir, en el Real Decreto 61/2006, de 31 de enero, por el que se determinan las especificaciones de gasolinas, gasóleos, fuelóleos y gases licuados del petróleo y se regula el uso de determinados biocarburantes.

La autoridad del control de la generación, almacenamiento y comercialización de los combustibles es el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo.

35. ¿Es posible la reutilización de combustibles procedentes de un VFVU en vehículos del titular de la instalación?

Sí, tal y como se ha mencionado anteriormente, según lo dispuesto en el apartado A.3 del Anexo V del Real Decreto 265/2021, de 13 de abril, los combustibles solo podrán auto consumirse en el propio CAT siempre y cuando cumplan con los requisitos establecidos en el Real Decreto 61/2006, de 31 de enero, por el que se determinan las especificaciones de gasolinas, gasóleos, fuelóleos y gases licuados del petróleo y se regula el uso de determinados biocarburantes.

36. Posibilidades de comercialización y de reutilización de piezas en vehículos de la propia instalación o por los empleados en sus vehículos.

Según establece el artículo 7.3 c) del Real Decreto 265/2021, de 13 de abril, una vez realizada la descontaminación de los VFVU, los CAT separarán los componentes, partes o piezas que puedan prepararse para la reutilización y las comercializarán de acuerdo con la normativa de aplicación, como la Ley General para la Defensa de los Consumidores y Usuarios y otras leyes complementarias.

Por ello, debe entenderse que es posible la comercialización, así como la reutilización

de componentes, partes o piezas en vehículos de la propia instalación o por los empleados en sus propios vehículos.

Estos componentes, partes y piezas deberán constar como salidas de productos con destino a Particulares, con sus correspondientes certificados, así como disponer de garantía y factura.

Así mismo, durante el proceso de preparación de reutilización de estas piezas deberán cumplirse los criterios establecidos en el Anexo V.A del mencionado real decreto. Finalmente, y, según dispone el apartado C del Anexo V, estos componentes, partes o piezas deberán ir acompañados del certificado del CAT que los haya preparado para su reutilización.

En el caso de la gasolina, anticongelantes, gases, etc. deberá seguirse lo estipulado en los apartados 2 y 3 del Anexo V.A del Real Decreto 265/2021, de 13 de abril.

37. ¿Cuál es el título de formación profesional que justifica el cumplimiento del apartado a) del anexo VI del RD 265/2021?

Para dar cumplimiento a lo establecido en el apartado a) del anexo IV Real Decreto 265/2021, de 13 abril, los títulos de formación profesional que deben haberse realizado son: "Curso de Especialización en Mantenimiento de Vehículos Híbridos y Eléctricos" (aprobado por el Real Decreto 281/2021, de 20 de abril); o bien el "Curso de Especialización en Mantenimiento y seguridad en sistemas de vehículos híbridos y eléctricos" (aprobado a través del Real Decreto 109/2022, de 8 de febrero).

Según lo indicado en dichas normas, para el primero de los cursos, los requisitos de acceso son el estar en posesión de alguna de las siguientes titulaciones:

- Título de Técnico en Electromecánica de Vehículos Automóviles
- Título de Técnico de Electromecánica de Maquinaria
- Título de Técnico de Mantenimiento de Material Rodante Ferroviario

Para el segundo curso, los títulos requeridos son los siguientes:

- Título de Técnico Superior en Automoción
- Título de Técnico Superior en Mantenimiento de Sistemas Electrónicos y Aviónicos en Aeronaves
- Título de Técnico Superior en Mantenimiento Aeromecánico de aviones con motor de pistón
- Título de Técnico Superior en Mantenimiento Aeromecánico de aviones con motor de turbina

De acuerdo con lo dispuesto en el artículo 39 del Real Decreto 1147/2011, de 29 de julio, podrá determinarse la exención total o parcial del módulo profesional de Formación en centros de trabajo por su correspondencia con la experiencia laboral, siempre que se acredite una experiencia correspondiente al trabajo a tiempo completo de un año relacionada con ambos cursos de especialización en los términos previstos en dicho artículo.

Esta justificación deberá llevarse a cabo según lo dispuesto en el artículo 12 del Real Decreto 1224/2009, de 17 de julio, de reconocimiento de las competencias profesionales adquiridas por experiencia laboral.

Finalmente, y, según se establece en el Anexo VI apartado a) del Real Decreto 265/2021, de 13 de abril, siempre que se contemple en la reglamentación que regulan los títulos exigidos anteriormente, podrán admitirse los certificados de profesionalidad reconocidos como equivalentes a un título de formación profesional en la regulación de dichos títulos.

38. ¿Cómo debe llevarse a cabo la descontaminación de vehículos híbridos y eléctricos?

Actualmente no se dispone de ningún documento técnico sobre las operaciones de descontaminación y otras operaciones de tratamiento de vehículos híbridos y eléctricos. Debido a la creciente oferta y demanda de este tipo de vehículos, se contempla impulsar la elaboración de dicho documento próximamente.

39. Una vez que el VFU está descontaminado, ¿puede salir hacia otro gestor CAT, con un LER 16 01 06?

El CAT que solicite la baja definitiva de un vehículo deberá proceder a su descontaminación, según lo previsto en el artículo 7.2 del Real Decreto 265/2021, de 13 de abril, sin que dicho vehículo sin descontaminar pueda ser vendido, ni como producto ni como residuo. Una vez que el vehículo esté descontaminado, y en caso de que en el CAT en que se ha realizado la descontaminación no puedan concluirse las operaciones de preparación para la reutilización y de reciclado de materiales, piezas, y componentes; el CAT podrá remitirlo, con un LER 16 01 06, a otro CAT, para que éste último continúe con las operaciones de tratamiento previstas en el artículo 7.3, de dicho Real Decreto. Debiendo quedar la adecuada constancia de lo anterior en los correspondientes registros de ambos centros mediante los documentos de movimiento de residuos exigidos en el Real Decreto 553/2020, de 2 de junio, por el que se regula el traslado de residuos en el interior del territorio del Estado.

40. ¿Cómo debe valorarse en el anexo IV, letras b) y c) la realización de la separación de algunos componentes a que lo haga o no el posterior proceso de fragmentación?

En ambos casos, de acuerdo con el principio de jerarquía de residuos establecido en la ley 7/2022 artículo 8, la reutilización y reciclado de los materiales citados debe realizarla el CAT para fomentar un reciclado de calidad y ambientalmente más beneficioso y, si esto no fuera posible, la separación se llevará a cabo en último lugar en el proceso de fragmentación.

41. ¿Es posible que un CAT no retire el filtro de aceite en el motor, para venderlos conjuntamente?

No, ya que, según establece el Anexo IV.1 del Real Decreto 265/2021, de 13 de abril, para la descontaminación de los vehículos al final de su vida útil, se realizarán todas y cada una de las operaciones siguientes:

“c) Retirada, así como recogida y almacenamiento por separado, cuando su mezcla impida su tratamiento, de: filtros de combustible, filtros de aceite, aceite – de motor, de transmisión, de la caja de cambios, hidráulico, y líquido de frenos- [...]”.

Esto implica que el aceite retirado y el filtro de aceite tienen la condición de residuo peligroso y, por lo tanto, se deberán gestionar de acuerdo con lo establecido en el Artículo 29 de la Ley 7/2022, de 8 de abril.

El motor del vehículo en cuestión, una vez retirado el filtro de aceite, así como otros componentes establecidos en el Anexo IV.1, tendrá la condición de residuo no peligroso. Una vez retirado el filtro se deberá instalar un tapón para evitar derrames de aceite residual.

Además, según se dispone en dicho Anexo, tras sustituir los filtros por tapones al efecto, podrán incluir líquidos siempre que sea necesario para su reutilización en cantidad que no moje la varilla de medición.

42. ¿Deben considerarse como residuos peligrosos los depósitos que han contenido los diferentes fluidos, que se han almacenado una vez extraídos del vehículo previamente en el proceso de descontaminación?

En tanto que el fluido extraído del vehículo tenga la consideración de residuo peligroso, los depósitos o recipientes que los contengan también tendrán esa consideración, en virtud de lo establecido en el artículo 2. añ) de la Ley 7/2022, de 8 de abril, según el cual se considerarán residuos peligrosos los recipientes que contengan restos de sustancias o preparados peligrosos o estén contaminados por ellos, a no ser que se demuestre que no presentan ninguna de las características de peligrosidad enumeradas en el anexo I de la ley.

43. ¿Qué consideración tiene el Adblue como residuo? ¿Peligroso o no peligroso?

Según establecen la Directiva 2008/98/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, sobre residuos; así como el 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, el Adblue no está considerado como un residuo peligroso.

Sus componentes, características y otros datos de interés vienen recogidos en su ficha de datos de seguridad de acuerdo con el Reglamento (CE) 1907/2006 relativo al registro, la evaluación, la autorización y la restricción de las sustancias y preparados químicos (REACH), por el que se crea la Agencia Europea de Sustancias y Preparados Químicos, adjunta en el siguiente enlace:

<http://proquia.com/media/proquia/dayvo/docs/Ficha%20de%20seguridad%20AdBlue.pdf>

44. ¿Es factible que un gestor que no sea un CAT reciba de los CATs vehículos descontaminados y parcialmente tratados y sólo realice el prensado de estos vehículos para enviarlos a fragmentadora?

Un CAT sí puede remitir, para su prensado, un vehículo descontaminado y al que se le hayan realizado las operaciones mencionadas en el artículo 7.3 a) y b), del Real Decreto 265/2021, a un gestor no CAT, como paso previo a su remisión a una instalación de fragmentación.

El artículo 7.3.c), de dicho real decreto, no obliga a que sea el CAT el que directamente remita los restos del vehículo a una instalación de fragmentación. Tal como se señala al comienzo de dicho artículo:

“c) Remitirán [los CATs], directamente o a través de gestor autorizado, el resto del vehículo, que no deberá incluir ningún material o elemento no perteneciente al mismo, así como los componentes, partes o piezas preparadas para su reutilización y posteriormente no comercializadas, a un gestor autorizado para su fragmentación”.

En consecuencia, los restos del vehículo que salen del CAT, para su prensado por un gestor autorizado no CAT, deben haber sido sometidos a las operaciones de descontaminación, preparación para la reutilización y reciclado, previstas en los artículos 7.2, y 7.3.a) y b) del Real Decreto 265/2021. Debiendo quedar la adecuada constancia de lo anterior en los correspondientes registros de ambas instalaciones mediante los documentos de movimiento de residuos exigidos en el Real Decreto 553/2020, de 2 de junio, por el que se regula el traslado de residuos en el interior del territorio del Estado.

45. ¿Qué código LER tendría un VFU descontaminado?

Le corresponde el “16 01 06: Vehículos al final de su vida útil que no contengan líquidos ni otros componentes peligrosos”, de acuerdo con lo que se establece en la Decisión de la Comisión, de 18 de diciembre de 2014, por la que se modifica la Decisión 2000/532/CE, sobre la lista de residuos, de conformidad con la Directiva 2008/98/CE del Parlamento Europeo y del Consejo.

46. ¿Quién puede comercializar piezas reutilizadas?

Hay que tener en cuenta lo señalado en los dos puntos del artículo 2 del Real Decreto 265/2021, lo que da lugar a dos situaciones diferentes.

Por un lado, en virtud de lo indicado en su punto 1, en el que se indica: *“Este real decreto se aplica 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”*, lo señalado en el artículo 7.3.a) solo se aplica a las piezas procedentes de vehículos fuera de uso ya descontaminados. Quedando claro que, en dichos vehículos, la extracción de componentes, partes o piezas para su preparación para la reutilización solo puede realizarse en CAT autorizados, los cuales, a su vez, son los que únicamente podrán comercializarlos.

Por otro lado, teniendo en cuenta lo señalado en su punto 2: *"Los residuos generados durante la vida útil de los vehículos se gestionarán conforme a las obligaciones establecidas en la Ley 22/2011, de 28 de julio, de residuos y suelos contaminados, y en la normativa sobre los flujos específicos de residuos que les resulten de aplicación"*, las piezas reutilizadas que se obtengan de vehículos que no han alcanzado la condición de residuo (lo que significa que no han sido entregados a un CAT, o no tienen la condición de vehículo abandonado) y por tanto no tienen la condición de vehículo al final de su vida útil no están sometidas lo dispuesto en el artículo 7.3.a), y deberán gestionarse de acuerdo con lo previsto en la normativa que les resulte de aplicación. Estas partes reutilizables que procedan de reparaciones de vehículos durante su vida útil están afectadas por la normativa sobre daños causados por productos defectuosos.

47. ¿Deben las empresas o talleres que reparan piezas de automóviles registrarse como gestores de residuos?

Las piezas y componentes susceptibles de preparación para la reutilización que no puedan ser reparados en el CAT, en que se llevó a cabo su extracción, pueden salir del CAT para su reparación hacia empresas especializadas. Dado que hasta que no se lleve a cabo esa reparación dichas piezas siguen teniendo la condición de residuo, las empresas especializadas deberán contar con una autorización como gestores de residuos para la preparación para la reutilización. Por otro lado, las piezas una vez reparadas deben retornar al CAT para la emisión del certificado previsto en el apartado C del Anexo V, del Real Decreto 265/2021, de 13 de abril. Debiendo quedar constancia de dichos movimientos en el registro del centro.

48. ¿Deben los CAT contar con la autorización para la operación R0309 (preparación para la reutilización de sustancias orgánicas) según la Ley 7/2022, incluso si no realizan reparaciones?

Según se dispone en el artículo 7.2 del Real Decreto 265/2021, de 13 de abril: *"el CAT priorizará, cuando sea viable desde el punto de vista medioambiental, la preparación para la reutilización y destinará a un gestor autorizado el resto de residuos procedente de la descontaminación para su tratamiento acorde al principio de jerarquía de residuos, establecido en el artículo 8 de la Ley 22/2011, de 28 de julio"*. Por ello, en todo caso, los CAT deben tener autorización para la operación R0309, ya que, aunque no realicen operaciones complejas de preparación para la reutilización, es casi seguro que llevarán a cabo la preparación para la reutilización de los neumáticos fuera de uso (para su comercialización como neumáticos de segunda mano) o de otras piezas o componentes orgánicos del vehículo.

49. ¿Es obligatorio enviar los vehículos descontaminados a un gestor en un plazo máximo de dos años, o pueden permanecer en el desguace hasta que se hayan retirado todas las piezas reutilizables?

El límite máximo de dos años de almacenamiento de los vehículos al final de su vida útil una vez descontaminados, en la campa de los CAT, no se establece en el Real

Decreto 265/2021, de 13 de abril, es un plazo que se deriva de lo dispuesto en el artículo 21.a) de la Ley 7/2022, de 8 de abril. En este artículo de la ley se establece en dos años la duración máxima para el almacenamiento de los residuos no peligrosos que se destinen a valorización. En consecuencia, para la aplicación de dicho plazo a los CAT deberá considerarse, en cada caso, si los vehículos se encuentran almacenados en la campa o bien pendientes de completar la preparación para la reutilización o bien pendientes de su valorización. Lo que debe estar claro, en todo caso, es que el vehículo depositado en la campa ha completado el proceso para su total descontaminación.

50. ¿Puede un CAT vender piezas usadas a empresas o personas que las revenden? ¿Cómo se controla la trazabilidad de esas piezas?

Una pieza que tras su preparación para la reutilización se haya convertido en un producto debe ser comercializada, en primera instancia, por un CAT. La primera comercialización la puede realizar el CAT a un distribuidor, lo que sí es importante es que esa pieza vaya siempre acompañada del correspondiente certificado previsto en el anexo V del Real Decreto 265/2021.

51. ¿Cuál es el código LER para el gas licuado de petróleo (GLP) y el gas natural comprimido (GNC) de los vehículos al final de su vida útil?

El gas licuado de petróleo (GLP) y el gas natural comprimido (GNC) de los vehículos al final de su vida útil podrían codificarse con el código LER 16 01 16 Depósitos para gases licuados si no se extraen estos gases del depósito que los contiene (el RD 265/2021 en su Anexo IV obliga a separar los depósitos de gases, pero no dice nada de los gases contenidos en los depósitos). En caso de que sí se extrajeran los gases de estos depósitos, se entiende que no estarían en forma líquida (si lo estuvieran se les podría asignar el código LER 130703* Otros combustibles (incluidas mezclas)), sino en forma gaseosa, por lo que deberían ser almacenados en recipientes para gases. En este caso se podría asignar al residuo el código LER 16 05 04* / 16 05 05 según contenga sustancias peligrosas o no.

52. ¿Se pueden utilizar los gases de refrigeración extraídos directamente de otros vehículos, o deben pasar por un proceso de reciclaje o regeneración?

Cualquier gas fluorado que vaya a ser reutilizado, debe pasar obligatoriamente por un proceso previo de reciclado o regenerado. La elección del proceso dependerá de la calidad del gas que se requiera para el uso que se le vaya a dar. Además, el profesional que realice esta manipulación de los gases debe estar certificado de acuerdo con el RD 115/2017, de 17 de febrero.

53. ¿Puede una instalación distinta a un CAT, con la autorización correspondiente, gestionar vehículos al final de su vida útil para su desmontaje y preparación para reutilización de componentes?

No, ya que, como se indica al comienzo del segundo párrafo del punto a) del artículo 7.3: *"La extracción de componentes, partes o piezas para su preparación para la reutilización y comercialización únicamente podrá realizarse en un CAT"*.

54. Cuando un CAT envía vehículos descontaminados a otro CAT para su desmontaje, ¿quién debe cumplir con los porcentajes mínimos de reutilización en su memoria anual?

El residuo correspondiente a un vehículo descontaminado (que ha sido sometido a los tratamientos del artículo 7.2) debe continuar su gestión (prevista en el artículo 7.3) en un CAT, sea este el mismo en el que fue descontaminado, o en otro distinto.

La segunda instalación donde se realicen las operaciones mencionadas en los apartados 7.3.b) y 7.3.c) también debe estar autorizada como CAT, por lo que deberá elaborar y presentar una memoria anual tipo CAT. El segundo CAT deberá comunicar al primero el resultado de la gestión que realice, trasladándole los resultados de la preparación para la reutilización y del reciclado. Datos que deberá incorporar el primero de los CAT a su memoria anual.

55. ¿Puede un CAT gestionar vehículos híbridos y/o eléctricos si cuenta con personal cualificado, o se requieren requisitos adicionales?

Los CAT, con la autorización que disponen, podrán aceptar este tipo de vehículos y llevar a cabo la manipulación de los mismos, siempre que cumplan lo estipulado en el anexo VI del Real Decreto 265/21, en relación con la cualificación de que deben disponer los profesionales del CAT que operan con estos residuos, sin perjuicio de las facultades de comprobación, control e inspección que tienen atribuidas las Administraciones públicas.

III. Responsabilidad ampliada del productor de automóviles

56. ¿Es correcta la autorización de los productores de automóviles como multitud de sistemas individuales de Responsabilidad Ampliada del Productor frente a un único sistema colectivo?

La Ley 7/2022, de 8 de abril, establece con claridad, en su artículo 38.1, que *"El productor del producto cumplirá con las obligaciones que se establezcan en los regímenes de responsabilidad ampliada del productor de forma individual o de forma colectiva, a través de la constitución de los correspondientes sistemas de responsabilidad ampliada. Al resto de obligaciones de los productores de producto que no sean obligaciones financieras o financieras y organizativas se dará cumplimiento de forma individual."*

Resulta, por tanto, potestativo para el productor de automóviles utilizar la vía del sistema individual o del sistema colectivo de responsabilidad ampliada del productor, pese a que dé lugar a un elevado número de sistemas individuales.

En consecuencia, es correcto que los productores de automóviles puedan optar por sistemas individuales de responsabilidad ampliada del productor.

Así mismo los sistemas de responsabilidad ampliada que se constituyan deberán cumplir fielmente con las obligaciones en el ámbito de la responsabilidad ampliada y con las obligaciones de información que están recogidas en los artículos 9, 10 y 11.4 del 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.