

Disposición final tercera. *Entrada en vigor.*

El presente Real Decreto entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

Dado en Madrid a 20 de diciembre de 2002.

JUAN CARLOS R.

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

ANEXO

Zonas de captura y de cría

Pesca extractiva

Zona de captura	Definición de la zona
Atlántico Noroeste.	Zona FAO n.º 21.
Atlántico Noreste.	Zona FAO n.º 27.
Mar Báltico.	Zona FAO n.º 27, III d.
Atlántico Centro-Oeste.	Zona FAO n.º 31.
Atlántico Centro-Este.	Zona FAO n.º 34.
Atlántico Suroeste.	Zona FAO n.º 41.
Atlántico Sureste.	Zona FAO n.º 47.
Mar Mediterráneo.	Zona FAO n.º 37.1, 37.2 y 37.3.
Mar Negro.	Zona FAO n.º 37.4.
Océano Índico.	Zona FAO n.º 51 y 57.
Océano Pacífico.	Zona FAO n.º 61, 67, 71, 77, 81 y 87.
Antártico.	Zona FAO n.º 48, 58 y 88.

Pesca en aguas dulces y cultivo

Tanto para los productos pescados en aguas dulces como para los productos cultivados, se indicará el Estado miembro o país tercero donde se haya pescado o cultivado el producto en su fase final de desarrollo.

La indicación de las zonas de captura, pesca en aguas dulces o de cría puede hacerse más precisa por parte de cualquier operador interviniente en el proceso de producción o comercialización de un producto, manteniendo, en todo caso, la zona genérica.

92 REAL DECRETO 1383/2002, de 20 de diciembre, sobre gestión de vehículos al final de su vida útil.

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

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

que con su uso se conviertan en residuos, de manera que se facilite su reutilización, reciclado y valorización.

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

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

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

La figura central de este proceso de mejora ambiental es el usuario, al que se impone la obligación de entregar el vehículo al final de su vida útil —bien directamente o a través de una instalación de recepción— a un centro autorizado de tratamiento que realizará su descontaminación. Para facilitar al usuario el cumplimiento de esta obligación, y en aplicación del principio de responsabilidad de los productores, éstos deberán hacerse cargo de los vehículos que les sean entregados de la marca que comercialicen o hayan comercializado, garantizando la suficiencia de las instalaciones de recepción.

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

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

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

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

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

DISPONGO:

Artículo 1. *Objeto y ámbito de aplicación.*

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

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

Artículo 2. *Definiciones.*

A los efectos de este Real Decreto se entiende por:

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

b) Vehículos al final de su vida útil: aquellos a los que les es de aplicación la Ley 10/1998, de 21 de abril,

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

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

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

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

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

l) Sistemas integrados de gestión: entidades creadas mediante acuerdos voluntarios adoptados entre los productores y otros agentes económicos del sector para

deración tanto en las fases de diseño y fabricación del vehículo como los adoptados para garantizar un correcto tratamiento ambiental al final de su vida útil. Dicha información se recogerá en el material publicitario que se utilice en la comercialización de los vehículos.

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

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

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

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

Artículo 5. *Documentación de la entrega.*

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

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

3. El certificado de destrucción acredita el fin de la vida útil del vehículo, dando lugar a su inmediata descontaminación como residuo peligroso, y justificará la baja definitiva en circulación del vehículo en el Registro de Vehículos de la Dirección General de Tráfico, a cuyo efecto el centro de tratamiento emisor remitirá a la referida Dirección General una relación identificativa de los vehículos descontaminados, con la acreditación del cumplimiento de los requisitos a que se refiere el anexo XV del Reglamento General de Vehículos, aprobado por el Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Artículo 7. *Sistemas integrados de gestión.*

1. Los sistemas integrados de gestión deberán ser autorizados por las Comunidades Autónomas en las que se implanten territorialmente y se dará publicidad a su autorización en el correspondiente diario oficial.

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

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

b) Mecanismos de financiación.

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

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

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

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

Artículo 8. Operaciones de tratamiento.

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

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

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

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

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

Artículo 9. Objetivos de reutilización, reciclado y valorización.

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

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

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

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

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

Artículo 10. Información a la Administración.

1. Los gestores que realicen operaciones de tratamiento de vehículos al final de su vida útil llevarán un registro estadístico de los residuos gestionados. En el primer trimestre de cada año remitirán a las Comuni-

dades Autónomas un informe resumen en el que figure al menos el número y tipos de vehículos tratados, su peso y los porcentajes reutilizados, reciclados y valorizados.

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

2. Para dar cumplimiento a las obligaciones de suministrar información a la Comisión Europea, las Comunidades Autónomas remitirán al Ministerio de Medio Ambiente copia de los informes a que se refiere el apartado anterior.

Artículo 11. Régimen sancionador.

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

Disposición transitoria primera. Utilización de sustancias peligrosas.

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

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

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

Disposición final primera. Fundamento constitucional.

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

Disposición final segunda. Habilitación de desarrollo.

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

Dado en Madrid a 20 de diciembre de 2002.

JUAN CARLOS R.

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

ANEXO I

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

ANEXO II

Excepciones a la prohibición de utilizar plomo, mercurio, cadmio y cromo hexavalente en los materiales y componentes de los vehículos, según el apartado a) del artículo 3. Obligación de marcado

Materiales y componentes	Alcance y fecha de vencimiento de la excepción
<p>a) Plomo como elemento de aleación:</p> <p>Acero para fines de mecanizado y acero galvanizado que contengan hasta un 0'35 por 100 de su peso en plomo.</p> <p>Aluminio para fines de mecanizado con un contenido en plomo de hasta el 2 por 100 en peso</p> <p>Aluminio para fines de mecanizado con un contenido en plomo de hasta el 1 por 100 en peso</p> <p>Aleación de cobre que contenga hasta un 4 por 100 de su peso en plomo.</p> <p>Cojinetes y pistones que contengan plomo-bronce.</p> <p>b) Plomo y compuestos de plomo como metal de los componentes:</p> <p>Baterías (*).</p> <p>Amortiguadores de vibraciones (*).</p> <p>Contrapesos de equilibrado de ruedas (*)</p> <p>Agentes de vulcanización y estabilizadores para elastómeros en la manipulación de fluidos y aplicaciones del sistema de propulsión</p> <p>Estabilizadores de pinturas de protección</p> <p>Escobillas de carbón para motores eléctricos</p> <p>Soldaduras de paneles de circuitos electrónicos y otras aplicaciones eléctricas (*)</p> <p>Cobre en forros de frenos que contenga más de un 0,5 por 100 de su peso en plomo (*)</p>	<p>1 de julio de 2005.</p> <p>1 de julio de 2008.</p> <p>Vehículos homologados antes de 1 de julio de 2003 y contrapesos de equilibrado de ruedas destinados al mantenimiento de esos vehículos: 1 de julio de 2005.</p> <p>1 de julio de 2005.</p> <p>1 de julio de 2005.</p> <p>Vehículos homologados antes del 1 de julio de 2003 y escobillas de carbón para motores eléctricos destinadas al mantenimiento de esos vehículos: 1 de enero de 2005.</p> <p>(1).</p> <p>Vehículos homologados antes del 1 de julio de 2003 y mantenimiento de esos vehículos: 1 de julio de 2004.</p>

Materiales y componentes	Alcance y fecha de vencimiento de la excepción
Asientos de las válvulas	Tipos de motores desarrollados antes del 1 de julio de 2003: 1 de julio de 2006.
Componentes eléctricos que contengan plomo en piezas matrices de vidrio o cerámica, excepto el vidrio de faros y bujías de encendido (*)	(2) Componentes que no sean los piezoeléctricos contenidos en el motor.
Vidrio de faros y bujías de encendido	1 de enero de 2005.
Iniciadores pirotécnicos	1 de julio de 2007.
c) Cromo hexavalente:	
Revestimientos antioxidantes	1 de julio de 2007.
Refrigeradores de absorción en caravanas (*).	
d) Mercurio:	
Lámparas de descarga e indicadores del salpicadero (*).	
e) Cadmio:	
Pastas de película gruesa	1 de julio de 2006.
Baterías para vehículos eléctricos (*)	31 de diciembre de 2005.
	Después de esta fecha, la comercialización de baterías de NiCd sólo se autorizará en forma de piezas de recambio para vehículos comercializados antes de esa fecha.

(1) Desmontaje obligatorio si, en correlación con los componentes eléctricos que contengan plomo en piezas matrices de vidrio o cerámica, excepto el vidrio de faros y bujías de encendido, se supera un umbral medio de 60 gramos por vehículo. Para la aplicación de esta cláusula no se tendrán en cuenta los dispositivos electrónicos no instalados por el fabricante en la cadena de producción.

(2) Desmontaje obligatorio si, en correlación con la soldadura de paneles de circuitos electrónicos y otras aplicaciones eléctricas, se supera un umbral medio de 60 gramos por vehículo. Para la aplicación de esta cláusula no se tendrán en cuenta los dispositivos electrónicos no instalados por el fabricante en la cadena de producción.

Notas:

a) Se tolerará un valor de concentración máximo de hasta el 0,1 por 100 en peso y por material homogéneo de plomo, cromo hexavalente y mercurio, y de hasta un 0,01 por 100 en peso por material homogéneo con respecto al cadmio, siempre que esas sustancias no hayan sido introducidas de forma intencionada. Se entenderá por «introducción intencionada» la utilización deliberada de una sustancia en la formulación de un material o componente cuando se desea su presencia constante en el producto final para conferirle una característica, apariencia o cualidad determinada. La utilización de materiales reciclados para la fabricación de nuevos productos no se considerará introducción intencionada, aun cuando una parte de los materiales reciclados pueda contener metales regulados.

b) Se tolerará asimismo un valor de concentración máximo de hasta 0,4 por 100 en peso de plomo contenido en el aluminio, siempre que no haya sido introducido de forma intencionada.

c) Se tolerará hasta el 1 de julio de 2007 un valor de concentración máximo de hasta el 0,4 por 100 en peso de plomo contenido en el cobre destinado a productos de fricción para forros de frenos, siempre que no se haya introducido de forma intencionada.

d) Se autoriza sin limitación la reutilización de partes de vehículos que ya se comercializaban antes de la fecha de vencimiento consignada para cada excepción.

e) Hasta el 1 de julio de 2007, las piezas de recambio nuevas destinadas a reparar partes de vehículos exentas de lo dispuesto en el artículo 3.a), disfrutarán también de las mismas excepciones. Esta cláusula se aplica a las piezas de recambio y no a los componentes destinados al mantenimiento normal de vehículos. No se aplica a los contrapesos de equilibrado de ruedas, a las escobillas de carbón para motores eléctricos ni a los forros de frenos puesto que esos componentes son objeto de anotaciones específicas.

Los materiales señalados con un asterisco en el apartado anterior se marcarán o identificarán, para que puedan ser retirados antes de someter el vehículo a otro tratamiento.

ANEXO III

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

1. Operaciones de descontaminación:

a) Extraer y retirar de forma controlada los siguientes residuos peligrosos: combustible, líquido de transmisión y otros aceites hidráulicos; aceites del motor, del diferencial y de la caja de cambios (salvo que se reutilice el bloque completo, en cuyo caso se puede mantener lubricado), líquidos de refrigeración, de frenos y anticongelante; baterías de arranque; filtros de aceite y combustible; zapatas de freno con amianto y componentes con mercurio; fluidos del sistema del aire acondicionado, depósito de gas licuado y cualquier otro fluido peligroso

no necesario para la reutilización del elemento del que forme parte.

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

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

Al objeto de facilitar el reciclado se retirarán los siguientes residuos especiales: componentes metálicos que contengan cobre, aluminio y magnesio (siempre que estos metales no se separen en los procesos de trituración); catalizadores, neumáticos y componentes plásticos de gran tamaño (por ejemplo parachoques, salpicaderos, depósitos de fluido), si estos materiales no son retirados en el proceso de fragmentación para ser

reciclados como tales materiales; vidrios, catalizador y sistemas de «air-bag» (retirada o neutralización).

ANEXO IV

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

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

1. Establecimiento o empresa que expide el certificado: nombre, dirección, código de la autorización como gestor de residuos peligrosos en el Registro de Gestores de residuos correspondiente, número de inscripción en el Registro Industrial y firma del responsable de dicho establecimiento o empresa.
2. Órgano u organismo administrativo otorgante de la autorización del gestor de residuos peligrosos (titular y dirección)
3. Fecha de expedición del certificado de destrucción.
4. Número de matrícula y distintivo de nacionalidad del vehículo (se adjuntará el documento de matriculación o una declaración del establecimiento o empresa que expida el certificado haciendo constar la inexistencia de este documento).
5. Tipo de vehículo, marca y modelo.
6. Número de identificación del vehículo (bastidor).
7. Nombre, dirección, nacionalidad y firma del titular del vehículo entregado.

MINISTERIO DE CIENCIA Y TECNOLOGÍA

93 *ORDEN CTE/3347/2002, de 26 de diciembre, por la que se actualizan los anexos I y II del Real Decreto 2028/1986, de 6 de junio, sobre las normas para la aplicación de determinadas Directivas de la CE, relativas a la homologación de tipo de vehículos automóviles, remolques, semirremolques, motocicletas, ciclomotores y vehículos agrícolas, así como de partes y piezas de dichos vehículos.*

La disposición final primera del Real Decreto 2028/1986, de 6 de junio, sobre las normas para la aplicación de determinadas Directivas de la CE, relativas a la homologación de tipos de vehículos automóviles, remolques, semirremolques, motocicletas, ciclomotores y vehículos agrícolas, así como de partes y piezas de dichos vehículos, faculta al Ministerio de Industria y Energía para modificar los anexos I y II del mismo, a fin de adaptarlos a la evolución producida por la publicación de nuevas Directivas y Reglamentos. Las competencias del suprimido Ministerio de Industria y Energía han pasado a la responsabilidad del Ministerio de Ciencia y Tecnología por virtud del Real Decreto 557/2000, de 27 de abril, de reestructuración de los Departamentos ministeriales.

Los preceptos en vigor del Real Decreto 2028/1986 contienen numerosas funciones cuya reglamentación está prevista que entre en vigor durante la segunda parte del año 2002 o en fechas posteriores sin que consten algunas de sus fechas particulares de entrada en vigor para nuevos tipos o nuevas matriculaciones. Por ello resulta necesario la consolidación de determinadas fechas e incluirlas en el anexo I.

Mediante las Ordenes de 4 de febrero de 1988, 10 de abril y 24 de noviembre de 1989, 16 de julio de

1991, 24 de enero, 24 de julio y 29 de diciembre de 1992, 10 de junio y 15 de octubre de 1993, 22 de febrero de 1994, 9 de marzo de 1995 y 24 de abril de 1996, 25 de abril y 9 de diciembre de 1997, 28 de julio de 1998, 17 de febrero y 14 de junio de 1999, 4 de febrero, 14 de julio y 27 de diciembre de 2000, 23 de julio de 2001 y de 25 de junio de 2002, se transpusieron las Directivas y Reglamentos aparecidos hasta fin del primer semestre del año 2002.

La publicación, desde la última fecha de modificación de los anexos, de tres nuevas Directivas, de un Reglamento (CE) de la Comisión, y de un Reglamento CEPE/ONU de especial importancia sobre la seguridad vial y el medio ambiente, aconseja el dictado de una nueva disposición modificando nuevamente estos anexos.

Directivas de nueva publicación:

Directiva 2002/51/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 19 de julio de 2002, sobre la reducción del nivel de emisiones contaminantes de los vehículos de dos o tres ruedas, y por la que se modifica la Directiva 97/24/VE relativa a determinados elementos y características de ese tipo de vehículos.

Directiva 2002/78/CE de la Comisión, de 1 de octubre de 2002, por la que se adapta al progreso técnico la Directiva 71/320/CEE relativa a los dispositivos de frenado de determinadas categorías de vehículos a motor y sus remolques.

Directiva 2002/80/CE de la Comisión, de 3 de octubre de 2002, por la que se adapta al progreso técnico la Directiva 70/220/CEE relativa a las medidas contra la contaminación atmosférica causada por las emisiones de los vehículos a motor.

Reglamentos (CE) de nueva publicación:

Reglamento (CE) N.º 1360/2002 de la Comisión, de 13 de junio de 2002, por el que se adapta al progreso técnico el Reglamento (CEE) N.º 3821/1985 del Consejo, relativo al aparato de control en el sector de los transportes por carretera.

Reglamentos CEPE/ONU de nueva publicación:

Reglamento CEPE/ONU 111R00 sobre las prescripciones uniformes de homologación de los vehículos cisterna de las categorías N y O con respecto a su estabilidad contra el vuelco.

De otra parte, conviene consolidar todas las fechas de entrada en vigor de las reglamentaciones y que en la anterior versión aparecían sin fechas determinadas pero que en la actualidad ya han entrado en vigor o están muy próximas a hacerlo.

En su virtud, dispongo:

Primero. *Modificación de los anexos I y II del Real decreto 2028/1996, de 6 junio.*—Se modifican los anexos I y II del Real Decreto 2028/1986, de 6 de junio, sobre las normas para la aplicación de determinadas directivas de la CE, relativas a la homologación de tipo de vehículos automóviles, remolques, semirremolques, motocicletas, ciclomotores y vehículos agrícolas, así como de partes y piezas de dichos vehículos, que quedan redactados como se indica en el anexo de la presente Orden.

Segundo. *Entrada en vigor.*—La presente Orden entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

Lo que comunico a V. I. para su conocimiento y efectos.

Madrid, 26 de diciembre de 2002.

PIQUÉ I CAMPS

Excmo. Sr. Secretario de Estado de Política Científica y Tecnológica.