



## **MEMORIA DEL ANÁLISIS DE IMPACTO NORMATIVO**

### **PROYECTO DE REAL DECRETO SOBRE GESTIÓN DE VEHÍCULOS AL FINAL DE SU VIDA ÚTIL**

**26 de agosto de 2015.**

A. RESUMEN EJECUTIVO .....	3
B. MEMORIA.....	5
III. OPORTUNIDAD DE LA PROPUESTA .....	6
III.1. MOTIVACIÓN.....	6
III.2. OBJETIVOS.....	6
III.3. ALTERNATIVAS .....	6
III.1. CONTENIDO.....	7
III.2. TRAMITACIÓN.....	11
IV. ANÁLISIS DE IMPACTOS.....	12
IV.1. IMPACTO ECONÓMICO Y PRESUPUESTARIO .....	12
IV.2. IMPACTO POR RAZÓN DE GÉNERO .....	13
IV. 3. OTROS IMPACTOS.....	13
IMPACTO SOBRE LA SALUD HUMANA Y EL MEDIO AMBIENTE.....	13

## A. RESUMEN EJECUTIVO

<b>Ministerio / Órgano proponente</b>	Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente/ D.G. Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural.	<b>Fecha</b>	26 de agosto de 2015
<b>Título de la norma</b>	Proyecto de Real Decreto sobre vehículos al final de su vida útil.		
<b>Tipo de Memoria</b>	Normal <input type="checkbox"/>	Abreviada <input checked="" type="checkbox"/>	
<b>OPORTUNIDAD DE LA PROPUESTA</b>			
<b>Situación que se regula</b>	Este real decreto tiene por objeto adaptar este flujo de residuos (vehículos al final de su vida útil) a la Ley 22/2011, de 28 de julio, de residuos y suelos contaminados, ajustando su terminología a los términos de la nueva legislación de residuos. No obstante, la modificación es menor; se mantiene la estructura y sentido del Real Decreto 1383/2002, de 20 de diciembre, sobre gestión de vehículos al final de su vida útil, y se mejora la redacción de algunos preceptos.		
<b>Principales alternativas consideradas</b>	<p>A) Modificación del Real Decreto 1383/2002, de 20 de diciembre, sobre gestión de vehículos al final de su vida útil.</p> <p>B) Elaboración de un nuevo Real Decreto sobre vehículos al final de su vida útil.</p>		
<b>CONTENIDO Y ANÁLISIS JURÍDICO</b>			
<b>Tipo de norma</b>	Real Decreto		
<b>Estructura de la norma</b>	Un preámbulo, doce artículos, una disposición adicional, una disposición derogatoria, cuatro disposiciones finales y cuatro anexos.		
<b>Informes recabados (pendiente)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Informe SGT Ministerio Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente</li> <li>▪ Informes Ministerios afectados</li> <li>▪ Dictamen Consejo de Estado.</li> </ul>		
<b>Trámite de participación y consultas (pendiente)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Comisión de Coordinación en materia de residuos</li> <li>▪ Consejo Asesor de Medio Ambiente (CAMA)</li> <li>▪ Trámite de audiencia a las comunidades autónomas</li> <li>▪ Trámite de audiencia a los sectores más representativos potencialmente afectados.</li> <li>▪ Información pública mediante su publicación en la página web del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente.</li> </ul>		
<b>ANÁLISIS DE IMPACTOS</b>			
<b>ADECUACIÓN AL ORDEN DE COMPETENCIAS</b>	<b>¿Cuál es el título competencial prevalente?</b>	Bases y coordinación de la planificación general de la actividad económica y legislación básica sobre protección del medio ambiente (artículo 149.1.13ª y 23ª de la Constitución).	

<b>IMPACTO ECONÓMICO PRESUPUESTARIO</b>	<b>Efectos sobre la economía en general</b>	La propuesta tiene efectos positivos sobre la economía en general.
	<b>Desde el punto de vista de las cargas administrativas</b>	<input type="checkbox"/> Supone una reducción de cargas administrativas. Cuantificación estimada: <input type="checkbox"/> Incorpora nuevas cargas administrativas. <input checked="" type="checkbox"/> No afecta a las cargas administrativas.
	<b>Desde el punto de vista de los presupuestos, la norma:</b> <input type="checkbox"/> Afecta a los presupuestos de la Administración del Estado. <input type="checkbox"/> Afecta a los presupuestos de otras Administraciones Territoriales.	<input type="checkbox"/> Implica un gasto:  <input type="checkbox"/> Implica un ingreso.
<b>IMPACTO DE GÉNERO</b>	<b>La norma tiene un impacto de género: La norma tiene un impacto de género:</b>	Negativo <input type="checkbox"/> Nulo <input checked="" type="checkbox"/> Positivo <input type="checkbox"/>
<b>OTROS IMPACTOS CONSIDERADOS</b>		

## **B. MEMORIA**

A través de esta memoria del análisis de impacto normativo se analiza el proyecto de Real Decreto sobre vehículos al final de su vida útil

Se agrupan en esta memoria los informes exigidos por la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno: el informe sobre la necesidad y oportunidad de la norma, la memoria de impacto económico y presupuestario y el informe de impacto por razón de género. Asimismo, se integra en esta memoria la descripción de la tramitación exigible en aplicación de la Ley 27/2006, de 18 de julio, por la que se regulan los derechos de acceso a la información, de participación pública y de acceso a la justicia en materia de medio ambiente

### **I. JUSTIFICACIÓN DE LA MEMORIA ABREVIADA**

La memoria se presenta en forma abreviada puesto que no se derivan de esta propuesta normativa impactos apreciables, de acuerdo con lo previsto en el artículo 3 del Real Decreto 1083/2009, de 3 de julio, por el que se regula la memoria del análisis de impacto normativo.

No se aprecian impactos significativos en la elaboración de este real decreto porque la modificación respecto del Real Decreto 1383/2002, de 20 de diciembre, es puntual y de poco calado. Se mantiene la esencia y el contenido fundamental del real decreto anterior. No obstante, ha sido necesario ajustar su terminología a la Ley 22/2011, de 28 de julio, especialmente en lo referente a la mención de los sistemas de responsabilidad ampliada del productor, y se ha mejorado la redacción de los artículos para su mejor entendimiento. Adicionalmente, se respeta fielmente la transposición de la Directiva 2000/53/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de septiembre de 2000, relativa a los vehículos al final de su vida útil.

En definitiva, se puede decir que esta disposición general nace como un nuevo real decreto pero su contenido responde a un real decreto de modificación. Por cuestiones de seguridad jurídica y por razones de técnica normativa se ha optado por elaborar una nueva norma (de conformidad con las Directrices de técnica normativa aprobadas por Acuerdo del Consejo de Ministros de 22 de julio de 2005: "como norma general, es preferible la aprobación de una nueva disposición a la coexistencia de la norma originaria y sus posteriores modificaciones. Por tanto, las disposiciones modificativas deberán utilizarse con carácter restrictivo" -directriz nº 50- )

Estos cambios no suponen impacto apreciable en ninguno de los ámbitos.

### **II. BASE JURÍDICA Y RANGO DEL PROYECTO NORMATIVO.**

Este real decreto se dicta al amparo de los artículos 149.1.13ª y 23ª de la Constitución Española, que atribuyen al Estado la competencia para dictar legislación básica sobre planificación general de la actividad económica y de protección del medio ambiente. Este fundamento se justifica en el caso de una norma como esta, que promueve el uso eficiente de los recursos, garantiza la protección de la salud humana y del medio ambiente, y establece las condiciones de la actividad de los gestores de los vehículos al final de su vida útil, lo que repercute directamente en el funcionamiento del mercado de gestión de estos residuos y en su organización.

Igualmente, se acude al artículo 149.1.13ª porque las prescripciones relativas a los productores de vehículos nuevos, y a la puesta en el mercado de estos vehículos, tiene una incidencia directa en la organización y funcionamiento del mercado. El objeto de esta norma consiste en lograr la correcta gestión de los vehículos al final de su vida útil con carácter homogéneo a nivel estatal, evitando lesionar la unidad de mercado. En este sentido, resulta improcedente poner trabas al mercado, que pueda redundar en una fragmentación del mismo, en la limitación de la libre competencia, de la libertad de establecimiento y la posible generación de un entorno hostil a la inversión. Estos elementos, relacionados íntimamente con la actividad económica, son los que sostienen la unidad de mercado y están contenidos en el título competencial 149.1.13ª.

Por todo lo anterior, esta norma no sólo no contradice la unidad de mercado, sino que pretende garantizarla.

En cuanto al rango, esta disposición adopta la forma de real decreto dado que por, la naturaleza de la materia regulada y por su carácter marcadamente técnico, resulta un complemento necesario e indispensable para asegurar el mínimo común normativo dentro de nuestro territorio, objetivo propio de la finalidad a que responde la competencia estatal sobre bases, es decir, lograr un marco coherente de aplicación en todo el territorio nacional.

### **III. OPORTUNIDAD DE LA PROPUESTA**

#### **III.1. MOTIVACIÓN**

Tras la aprobación de la Ley 22/2011, de 28 de julio, de residuos y suelos contaminados, se hace necesario aprobar un real decreto que regule los vehículos al final de su vida útil que se adapte a la nueva legislación en la materia. Pese a que este real decreto no supone un cambio sustancial respecto al régimen anterior, más bien, al contrario, se mantiene igual en esencia y contenido, se ha optado por elaborar un nuevo real decreto en el que se mejore la redacción y se garantice el principio de seguridad jurídica.

A lo anterior se une la adecuada transposición de la Directiva 2000/53/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de septiembre de 2000, relativa a los vehículos al final de su vida útil, que ya se transpuso al ordenamiento jurídico español mediante el Real Decreto 1383/2002, de 20 de diciembre, sobre gestión de vehículos al final de su vida útil. En este sentido, se ha logrado mantener intacto el sentido y el texto de la directiva, ya que las modificaciones al real decreto anterior han sido puntuales y de poco calado.

Además, la experiencia de estos años permite también que se incorporen al nuevo texto algunas mejoras y actualizaciones, como la clarificación de las definiciones y la precisión de las obligaciones de cada operador junto con la información que tanto los productores como los centros de tratamiento remitan a las Administraciones públicas.

#### **III.2. OBJETIVOS.**

Este proyecto de real decreto tiene por objeto regular los vehículos fuera de uso adaptándose a la Ley 22/2011, de 28 de julio, garantizando la adecuada gestión de este flujo de residuos y preservando, en definitiva, la integridad del medio ambiente y la salud de las personas.

Entre los objetivos de esta nueva regulación se pretende continuar en el camino trazado por la regulación anterior, que ha demostrado que ha articulado un sistema de gestión de estos residuos coherente, ordenado y que logra preservar el medio ambiente. Se pretende seguir avanzando e insistiendo en la importancia de la prevención de la generación de residuos.

#### **III.3. ALTERNATIVAS**

A la hora de elegir la regulación más adecuada, se han valorado las siguientes alternativas:

- La modificación del Real Decreto 1383/2002, de 20 de diciembre. Esta posibilidad fue la que se siguió en las fases iniciales de elaboración del borrador de real decreto. Una vez se fue avanzando en el nuevo texto, se observó que la mayoría de los artículos se retocaban con pequeñas matizaciones de redacción. En consecuencia, se descartó esta alternativa y se optó por elaborar un nuevo real decreto que cumpliera las exigencias de seguridad jurídica sin descuidar la filosofía y funcionamiento de este flujo de residuos regulada en el real decreto

anterior (ya que su funcionamiento ha resultado positivo según la experiencia de estos últimos años), junto con la adecuada transposición de la directiva de 2000 que aquél ya incorporaba a nuestro ordenamiento jurídico interno de manera correcta.

- Elaborar un nuevo real decreto de adaptación a la Ley 22/2011, de 28 de julio. Esta opción ha resultado finalmente la más adecuada por los motivos expuestos en la opción anterior.

Con la adopción de esta última alternativa se mantiene la adecuación del real decreto a la normativa comunitaria en vigor y se abordan las debidas adaptaciones a la legislación anterior, sin que estos cambios impliquen una modificación sustancial de la regulación de los vehículos al final de su vida útil, ya que uno de los objetivos era precisamente mantener la correcta gestión de estos residuos tal y como venía funcionando hasta la fecha.

### **III. CONTENIDO Y DESCRIPCIÓN DE LA TRAMITACIÓN**

#### **III.1. CONTENIDO**

El proyecto de real decreto que se propone consta de una parte expositiva y otra dispositiva. La parte dispositiva consta de once artículos y, en su parte final, de una disposición transitoria única, una disposición derogatoria única y cuatro disposiciones finales. Se completa el texto con cuatro anexos.

A continuación se presenta un índice de la parte dispositiva y un resumen de las novedades en su contenido:

Artículo 1. *Objeto.*

Artículo 2. *Ámbito de aplicación.*

Artículo 3. *Definiciones*

Artículo 4. *Obligaciones de los productores de vehículos relativas a la prevención y a la puesta en el mercado.*

Artículo 5. *Obligaciones de entrega de los vehículos para su tratamiento*

Artículo 6. *Documentación de la entrega.*

Artículo 7. *Operaciones de tratamiento.*

Artículo 8. *Objetivos de reutilización, reciclado y valorización.*

Artículo 9. *Obligaciones de la responsabilidad ampliada.*

Artículo 10. *Sistemas individuales y colectivos de responsabilidad ampliada del productor.*

Artículo 11. *Obligaciones de información.*

Artículo 12. *Régimen sancionador.*

Disposición adicional única. *Aplicación de otra normativa.*

Disposición derogatoria única. *Derogación normativa.*

Disposición final primera. *Títulos competenciales.*

Disposición final segunda. *Incorporación de derecho de la Unión Europea.*

Disposición final tercera. *Habilitación de desarrollo.*

Disposición final cuarta. *Entrada en vigor.*

Anexo I. *Excepciones a la prohibición de utilizar plomo, mercurio, cadmio y cromo hexavalente en los materiales y componentes de los vehículos, previstas en el artículo 4.a). Obligación de marcado de materiales y componentes. Alcance y fecha de vencimiento de la excepción.*

Anexo II. *Requisitos técnicos de las instalaciones de recepción de vehículos y de tratamiento de vehículos al final de su vida útil.*

Anexo III. *Requisitos mínimos del certificado de destrucción de un vehículo al final de su vida útil, expedido en cumplimiento del artículo 6.1 de este real decreto.*

Anexo IV. *Operaciones descontaminación del vehículo al final de su vida útil y otras operaciones de tratamiento.*

Tras el índice se realiza un análisis de las principales novedades del proyecto, por artículos:

#### Artículo 2:

Se precisa el ámbito de aplicación del real decreto, ya que éste será de aplicación expresamente a los vehículos al final de su vida útil (incluidos los componentes o materiales que formen parte de ellos cuando se conviertan en residuos). En consecuencia, se elimina la referencia a las piezas y componentes generadas durante la vida útil de los vehículos en los talleres de reparación, que se regularán por la Ley 22/2011, de 28 de julio, de residuos y suelos contaminados, y por la normativa específica de flujos específicos tales como residuos de aceites industriales, pilas y acumuladores, neumáticos o residuos de aparatos eléctricos y electrónicos.

La exclusión del ámbito de aplicación de las piezas extraídas en los talleres se fundamenta en que estas piezas forman parte del vehículo durante su vida útil pero no forman parte del mismo cuando se convierte en residuo, es decir, al final de la vida útil del vehículo. Se considera que, dado que la pieza que se sustituye en el taller es equivalente a la pieza que se retira, el vehículo al llegar al final de su vida útil tiene el mismo número de piezas que cuando se puso en el mercado. Esta afirmación implica que no se causa distorsión respecto a las obligaciones de los productores ni a los componentes que forman parte del vehículo al final de su vida útil, que se tienen que gestionar adecuadamente conforme se establece en el real decreto.

#### Artículo 3:

Se modifican aquellas definiciones que hacían referencia a la Ley 10/1998, de 21 de abril, de Residuos actualmente derogada, incorporando ahora las referencias a la Ley 22/2011, de 28 de julio, de residuos y suelos contaminados, en vigor.

Se suprimen las definiciones que ya vienen reflejadas en la actual Ley 22/2011, de 28 de julio.

La principal novedad de este artículo es la modificación de la denominación de los centros autorizados de tratamiento (CAT), que pasan a llamarse Centros autorizados de descontaminación de vehículos (CADV). Con este cambio se ha buscado deslindar y concretar las funciones y particularidades de estos centros que se ocupan específicamente de la descontaminación del vehículo al final de su vida útil (dado que se trata de un residuo peligroso) para posteriormente enviar a otros centros autorizados de tratamiento (denominados así genéricamente) aquellas partes del vehículo que requieran una gestión individualizada según sus características, tal y como precisa el propio real decreto. La experiencia de estos últimos años y la relevancia de estos centros en la gestión de este tipo de residuos ha aconsejado aprovechar esta modificación normativa para acometer este cambio, cambio que no deja de ser meramente formal, ya que no afecta a la esencia y funcionamiento de este flujo de residuos que seguirá una senda similar a la que seguía hasta ahora.

#### Artículo 4:

Además de adaptar el título del artículo, se modifica la referencia al anexo I, que coincide con el anexo II de la directiva de referencia, la Directiva 2000/53/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de septiembre de 2000.

En base a la experiencia y al progreso técnico se elimina una parte del artículo que no procede de la directiva y se ha visto resulta inútil (en concreto el detalle de la información que se debía proporcionar a los usuarios y que constaba en el apartado d). Se ha comprobado que determinada información sí que debe darse a los gestores de los vehículos al final de su vida útil pero no resulta adecuado dar esa misma información al público en general para evitar que se canibalicen los vehículos inadecuadamente antes de llegar a un gestor autorizado.

#### Artículo 5:

No se modifica en lo que respecta a su contenido, simplemente se clarifica su redacción.

#### Artículo 6:

Las modificaciones que se introducen simplemente responden a ajustar el título (“documentación de la entrega”) con su contenido. Los cambios no son sustanciales, se mantienen los mismos términos, pero se clarifica el objeto y funciones del certificado de destrucción. La antigua redacción podía llevar a confusión porque se podía entender que existían dos certificados, uno que sirviese de justificante de la entrega del vehículo y otro que acreditase la destrucción del vehículo y su consiguiente baja. Este punto ya se aclara en el primer apartado de este artículo, al indicarse que el certificado de destrucción constituirá el justificante de la entrega del vehículo, bien en el CADV o en una instalación de recepción, y, que, a su vez, acredita la puesta a disposición del vehículo para su descontaminación.

Igualmente, es necesario aclarar en este apartado el funcionamiento de la expedición del mencionado certificado de destrucción. Aunque el titular del vehículo pueda entregarlo tanto en un CADV como en una instalación de recepción, el certificado de destrucción lo emite exclusivamente el CADV que vaya a proceder posteriormente a su descontaminación. De este modo, si el usuario entrega el vehículo en una instalación de recepción, ésta requerirá al CADV que corresponda que le envíe telemáticamente el certificado de destrucción con los datos del vehículo entregado para que el titular del mismo lo reciba, lo firme y se formalice como documento que sirva de justificante de la entrega y de la posterior descontaminación del vehículo, tal y como ya se ha explicado.

Además, se adapta la redacción de todos sus apartados en relación a las nuevas regulaciones de tráfico, por lo que se cita expresamente la Orden INT/624/2008, de 26 de febrero, por la que se regula la baja electrónica de los vehículos contaminados al final de su vida útil.

#### Artículo 7:

En este artículo se modifican levemente todos los apartados. Se pretende adecuarlo al progreso técnico, clarificar y acotar las operaciones de tratamiento evitando vaguedades y garantizando la trazabilidad. Además se ordena la cadena de tratamiento, para evitar que por razones económicas se salten pasos en la cadena que vayan en detrimento de los objetivos de recuperación o de la trazabilidad.

#### Artículo 8:

Se añade un párrafo para garantizar que los CADV persiguen el cumplimiento de los objetivos de reutilización y tratamiento del artículo anterior; de esta manera se pretende evitar la aparición de nuevos gestores que únicamente hacen de intermediarios comprando y vendiendo vehículos siniestrados de accidentes y que no participan en el espíritu de la jerarquía de residuos, en particular aquellos que utilizan las documentaciones de vehículos siniestrados para adaptarlas a vehículos robados y hacen “desaparecer” el resto del vehículo siniestrado. Tal y como ha informado la DGT los vehículos dados de baja siguen circulando (según se observa en sus cámaras) y en determinados siniestros se descubre que documentaciones de vehículos dados de baja se incorporan a vehículos robados, por lo que esta redacción deriva de su sugerencia.

Se añade un tercer apartado para dejar claro que la gestión de los aceites, baterías y neumáticos que contengan los vehículos cuando se entregan para su descontaminación, tendrá que cumplir los objetivos de tratamiento que se establece la normativa que regula estos flujos de residuos.

#### Artículo 9:

El artículo 9 regula las obligaciones de la responsabilidad ampliada.

El primer apartado se refiere a los sistemas de recogida que se establezcan respecto a los vehículos al final de su vida útil, en consonancia con el ámbito de aplicación del real decreto. De esta forma, se disipa la duda sobre si a las piezas retiradas en los talleres les era de aplicación este artículo.

Los apartados segundo y tercero versan sobre la financiación de la recogida y gestión de estos residuos. Se clarifica la redacción y se añade una cautela para evitar la doble financiación. Expresamente se señala que no será de aplicación a la gestión de los vehículos al final de su vida útil, los reales decretos que regulan la responsabilidad ampliada del productor de aceites industriales, neumáticos, aparatos eléctricos y electrónicos, pilas, acumuladores y baterías.

#### Artículo 10:

Se actualiza el artículo con los conceptos actuales establecidos en la Ley 22/2011, de 28 de julio, en lo que se refiere a la responsabilidad ampliada del productor. En consecuencia, se habla de sistemas individuales y colectivos de responsabilidad ampliada del productor, en vez de sistemas individuales e integrados de gestión.

Además, los sistemas de responsabilidad ampliada presentarán a la Comisión de coordinación de residuos antes del 1 de abril de cada año, un informe anual con la información que se especifica en el apartado tercero de este artículo. Todo ello sin perjuicio de las obligaciones que establece el artículo 32.5 de la Ley 22/2011, de 28 de julio.

#### Artículo 11:

Se clarifica el título del artículo para dar cobertura a todas las obligaciones de información.

Así, se recoge la obligación de los gestores de presentar la memoria anual a las comunidades autónomas, tal y como se establece en el artículo 41 de la Ley 22/2011, de 28 de julio.

En consecuencia, las comunidades remitirán al Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente, un informe resumen con la información que se derive de la memoria anual

Y por último, el Ministerio cumplirá con sus obligaciones de información a la Comisión Europea.

## Artículo 12:

Se actualizan las referencias a la Ley 22/2011, de 28 de julio.

Se incorpora un segundo apartado para hacer más eficaz el régimen sancionador en los supuestos de incumplimiento de las condiciones de la autorización o comunicación por parte de los sistemas de responsabilidad ampliada del productor, o bien, por parte de los acuerdos voluntarios que suscriban. Se arbitra la posibilidad de que la autoridad competente inicie procedimiento sancionador, imponga multas o revoque parcialmente la comunicación o autorización. Si el incumplimiento se generaliza se podrá llegar a la revocación de la actividad y a la correspondiente baja en el Registro de producción y gestión de residuos.

## Disposiciones complementarias:

El articulado se completa con una disposición adicional única que indica la aplicación de este real decreto sin perjuicio de otras normas en vigor, una disposición transitoria única que regula la adaptación de los sistemas individuales e integrados de gestión a los nuevos sistemas de responsabilidad ampliada del productor; una disposición derogatoria única por la que se deroga el Real Decreto 1383/2002, de 20 de diciembre; y cuatro disposiciones finales que versan sobre los títulos competenciales (artículos 149.1.13ª y 23ª de la Constitución), la transposición de la Directiva 2000/53/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de septiembre de 2000 (ya que este real decreto sustituye al mencionado anteriormente y que transponía igualmente esta directiva), la habilitación de desarrollo de esta norma para los Ministros de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente, Interior e Industria, Turismo y Comercio, según sus respectivas competencias, y la disposición final cuarta que establece la entrada en vigor del real decreto a los veinte días siguientes a su publicación en el Boletín Oficial del Estado.

Por último, el real decreto incorpora cuatro anexos. Los tres primeros no varían respecto a los del Real Decreto 1383/2002, pero se altera su orden por técnica normativa; en el anexo III se introduce la novedad que se detalla a continuación:

## Anexo III

Se completa el apartado 4 para adaptarlo a la Decisión 2002/151 de la Comisión, de 19 de febrero de 2002, sobre los requisitos mínimos del certificado de destrucción expedido con arreglo al apartado 3 del artículo 5 de la Directiva 2000/53/CE del Parlamento Europeo y del Consejo relativa a los vehículos al final de su vida útil (Ref. DOUE-L-2002-80329).

## **III.2. TRAMITACIÓN.**

El proyecto ha sido tramitado con arreglo a las previsiones de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno y de la Ley 27/2006, de 18 de julio, por la que se regulan los derechos de acceso a la información, de participación pública y de acceso a la justicia en materia de medio ambiente, por ser una norma con incidencia ambiental.

El proyecto se remitirá a:

- Audiencia a las Comunidades Autónomas, a las ciudades autónomas de Ceuta y Melilla, y a las entidades locales.
- Audiencia a los sectores afectados.
- Información pública mediante su publicación en la página web del Ministerio de acuerdo con lo dispuesto en la Ley 27/2006, de 18 de julio, por la que se regulan los derechos de acceso a la

información, de participación pública y de acceso a la justicia en materia de medio ambiente y con lo dispuesto en la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno.

- El Consejo Asesor de Medio Ambiente
- La Comisión de coordinación en materia de residuos
- Informe de la Secretaría General Técnica del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente y de los Ministerios interesados.
- Por último, al ser un proyecto que implica la incorporación de derecho comunitario al ordenamiento español y porque se trata de un reglamento en ejecución de una ley, el mismo debe ser remitido al Consejo de Estado, en aplicación de lo previsto en el artículo 22.2 y 3 de la Ley Orgánica 3/1980, de 22 de abril, del Consejo de Estado.
- Tras la aprobación del real decreto, se comunicará a la Comisión Europea su publicación y entrada en vigor.

## **IV. ANÁLISIS DE IMPACTOS**

### **IV.1. IMPACTO ECONÓMICO Y PRESUPUESTARIO**

El proyecto no genera obligaciones económicas para las administraciones, no supone incremento ni disminución de los ingresos públicos, y es favorable a la competencia, ya que salvaguarda la unidad de mercado y el funcionamiento básico del mercado vehículos. Además, al tratarse de una norma de origen comunitario se aplica por igual en todo el territorio de la Unión Europea, lo que salvaguarda la aplicación homogénea del principio de libre competencia.

#### **Análisis de las cargas administrativas**

Se puede decir que este real decreto no incorpora cargas administrativas adicionales a las que ya se recogían en el Real Decreto 1383/2002, de 20 de diciembre, ni de las que se contemplan en la Ley 22/2011, de 28 de julio, y que no procede computar porque ya se contabilizaron en el proceso de tramitación de la mencionada ley.

Las cargas administrativas que derivan de la Ley 22/2011, de 28 de julio, son las siguientes:

- ✓ Comunicación sistema individual de responsabilidad ampliada del productor: artículo 7.2 del proyecto de real decreto y artículo 7.1 de la Ley 22/2011, de 28 de julio.
- ✓ Autorización sistema colectivo de responsabilidad ampliada del productor: artículo 7.2 del proyecto de real decreto y artículo 8.2 de la Ley 22/2011, de 28 de julio.
- ✓ Memoria anual gestores de tratamiento: artículo 10.1 del proyecto del real decreto y artículo 41 de la Ley 22/2011, de 28 de julio.

El artículo 7.3 del proyecto del real decreto exige a los sistemas de responsabilidad ampliada del productor que presenten anualmente un informe a la Comisión de coordinación de residuos con el contenido que se detalla en el propio artículo. No obstante, los productores ya venían presentando informalmente esta información a la Administración, aunque no se hiciese constar expresamente en el real decreto anterior. Por este motivo, no se puede decir que se esté imponiendo ninguna carga administrativa nueva, simplemente se regulariza un proceso que la experiencia ha creado y que ha servido para que este flujo de residuos haya funcionado adecuadamente.

## **IV.2. IMPACTO POR RAZÓN DE GÉNERO**

El real decreto que se propone no contiene ningún aspecto de cuya aplicación se puedan derivar, directa o indirectamente, efectos positivos o negativos sobre la igualdad de género. Por lo tanto su impacto por razón de género es nulo.

## **IV. 3. OTROS IMPACTOS**

### **IMPACTO SOBRE LA SALUD HUMANA Y EL MEDIO AMBIENTE**

El objetivo de este real decreto, en línea con la normativa comunitaria es la protección de la salud y del medio ambiente en lo que se refiere a la correcta gestión de los vehículos al final de su vida útil, que, por incluir residuos peligrosos, resulta necesario que su tratamiento se realice en instalaciones adecuadas que garanticen la estricta observación de la normativa comunitaria y española.