

**Real Decreto 20/2017,
sobre los vehículos al final de su vida útil:
análisis de sus novedades**

Pedro Poveda Gómez

*Socio del Área de Derecho Administrativo
y Regulatorio de Gómez-Acebo & Pombo*

Blanca Lozano Cutanda

*Catedrática de Derecho Administrativo
Consejera académica de Gómez-Acebo & Pombo*

En el Boletín Oficial del Estado de 21 de enero se ha publicado el Real Decreto 20/2017, de 20 de enero, sobre los vehículos al final de su vida útil, que viene a sustituir y derogar al Real Decreto 1382/2002.

El real decreto incorpora varias novedades, pero no lo hace en transposición de una directiva, dado que no se ha modificado la Directiva 2000/53/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, relativa a los vehículos al final de su vida útil, que transpuso el real decreto anterior.

Sí que se han aprobado, mediante actos delegados, algunas adaptaciones de esta directiva como consecuencia de la evaluación del progreso técnico y científico, y la Comisión se ha pronunciado sobre un aspecto relativo a su ámbito de aplicación que expondremos a continuación, novedad esta que incorpora el real decreto.

Pero las principales novedades que introduce el real decreto se derivan de la aprobación de la Ley 22/2011, de 28 de julio, de residuos y suelos contaminados, y de la consiguiente necesidad de adaptar a sus prescripciones el régimen de producción y de gestión de los vehículos al final de su vida útil, en especial en lo que atañe a la jerarquía de residuos, a la responsabilidad ampliada del productor y a las obligaciones de información.

Así, los antiguos sistemas integrados de gestión (así como los «acuerdos voluntarios» regulados en el Real Decreto 1382/2002 con la misma finalidad), pasan a denominarse *sistemas de responsabilidad ampliada del productor* y quedan sometidos a las disposiciones de la Ley 22/2011 y del Real Decreto 20/2017. Los productores podrán constituir sistemas individuales o colectivos, para lo que deberán disponer, respectivamente, de la correspondiente comunicación o autorización, y podrán celebrar acuerdos con otros agentes económicos o integrarlos en los sistemas colectivos. Tanto los sistemas individuales como los colectivos se someten a las obligaciones de información previstas en la Ley 22/2011 y en el real decreto.

Advertencia legal: Este análisis sólo contiene información general y no se refiere a un supuesto en particular. Su contenido no se puede considerar en ningún caso recomendación o asesoramiento legal sobre cuestión alguna.

N. de la C.: En las citas literales se ha rectificado en lo posible —sin afectar al sentido— la grafía de ciertos elementos (acentos, mayúsculas, símbolos, abreviaturas, cursivas...) para adecuarlos a las normas tipográficas utilizadas en el resto del texto.

Interesa también destacar que, atendiendo al nuevo principio de jerarquía de residuos de la Directiva Marco de Residuos (Directiva 2008/98/CE sobre los residuos), todas las referencias que se hacían en la norma anterior a la «reutilización» se adecuan al nuevo concepto de «preparación para la reutilización», acuñado por la Directiva Marco de Residuos (y por la Ley 22/2011), que aplica el término *reutilización* a los productos y el de *preparación para la reutilización* a los residuos.

El real decreto regula con mayor rigor y detalle las operaciones que deben llevar a cabo los centros autorizados para el tratamiento de los vehículos al final de su vida útil (CAT) y los requisitos que deben cumplir sus instalaciones. Cabe reseñar, por último, que se introducen disposiciones especiales para el tratamiento de los neumáticos, dirigidas en especial al seguimiento de estos residuos, cuyo almacenamiento descontrolado puede provocar —como tristemente se ha tenido ocasión de comprobar el pasado verano— grandes riesgos para la salud y el medio ambiente.

1. **Ámbito de aplicación (art. 2)**

El ámbito de aplicación del Real Decreto 20/2017 coincide con el del Real Decreto 1382/2002, pero aclara que durante la vida útil del vehículo se utilizarán los sistemas de recogida existentes en relación con las piezas usadas que sean residuos —esto es, las piezas y componentes extraídos en los talleres de reparación—, según la normativa sobre el flujo de residuo que les resulte de aplicación, por lo que no existe obligación de crear sistemas de recogida distintos con requisitos de financiación especiales.

Con ello y como reconoce el preámbulo del real decreto, se recoge la interpretación que llevó a cabo la Comisión de la obligación establecida en el artículo 5.1 de la directiva¹. En la *Memo-ria de análisis normativo del real decreto* (MAIN)² se explica la razón de esta interpretación: «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».

2. **Obligaciones de los productores o fabricantes de vehículos (art. 5)**

- El anexo I actualiza la lista de excepciones, para determinados vehículos y piezas, de la prohibición de utilizar plomo, mercurio, cadmio y cromo hexavalente, según lo dispuesto en la Directiva 2016/774 de la Comisión, que modifica el anexo II de la Directiva 2000/53/CE para adaptarlo a la evaluación del progreso técnico y científico.

¹ Este precepto, dedicado a la «recogida», dispone en su número 1 que «los Estados miembros adoptarán las medidas necesarias para garantizar que los operadores económicos establezcan sistemas de recogida de todos los vehículos al final de su vida útil y, en la medida en que resulte técnicamente viable, de las piezas usadas que constituyan residuos, retiradas con ocasión de las reparaciones de turismos».

² Puede consultarse en la web del MAPAMA:

http://www.mapama.gob.es/es/calidad-y-evaluacion-ambiental/participacion-publica/Borrador_Real_Decreto_VFVU.aspx

En este anexo se señalan también las obligaciones de marcado que impone la Directiva 2016/774 para determinados materiales y componentes de vehículos que podrán (o deberán en algunos casos) ser retirados antes de ser sometidos a otro tratamiento.

También de conformidad con esta directiva de la Comisión, en este anexo se precisa lo siguiente:

- a) Se tolerará un valor de concentración máximo de hasta el 0,1 % en peso de plomo, cromo hexavalente y mercurio en material homogéneo, y de hasta el 0,01 % en peso de cadmio en material homogéneo.
 - b) Se autoriza sin limitación la reutilización y la preparación para la reutilización de piezas de vehículos ya comercializadas antes de la fecha de vencimiento de una exención.
 - c) Las piezas de recambio comercializadas después del 1 de julio del 2003 y que se utilicen en vehículos que hayan salido al mercado antes del 1 de julio del 2003 (fecha a partir de la cual entró en vigor la prohibición de la directiva) quedan exentas de esta prohibición.
- En relación con la obligación de informar a los consumidores sobre los criterios de protección del medio ambiente tomados en consideración en la fase de diseño y fabricación de vehículos, así como los adoptados para garantizar un correcto tratamiento ambiental al final de su vida útil, se precisa que, como mínimo, deberá informarse sobre las siguientes cuestiones:
 - 1.º El diseño de los vehículos y de sus componentes con vistas a su aptitud para la valoración.
 - 2.º El tratamiento correcto, por lo que respecta al medio ambiente, de los vehículos al final de su vida útil, en particular sobre la forma de retirar todos los líquidos y de desmontaje.
 - 3.º El desarrollo y optimización de las formas de preparar para la reutilización, de reciclar y de valorizar los vehículos al final de su vida útil y sus componentes.
 - 4.º Los avances logrados en cuanto a la valoración y el reciclado para reducir los residuos que hay que eliminar y en cuanto al aumento de los niveles de valoración y reciclado.

Esta información se pondrá a disposición de los posibles compradores y se recogerá en el material publicitario que se utilice en la comercialización de los vehículos.

3. Obligaciones relativas a la entrega y recogida de los vehículos al final de su vida útil (arts. 5 y 6)

- En el Real Decreto 1383/2002 se decía que la emisión del certificado de destrucción daría lugar «a su inmediata descontaminación como residuo peligroso»; ahora el real decreto precisa que esta obligación deberá cumplirse «en el plazo de treinta días».

En relación con los certificados de destrucción, cabe reseñar que en el anexo dedicado a los «requisitos mínimos del certificado de destrucción del vehículo al final de su vida útil» (anexo III) se ha añadido en su apartado 4, relativo a la necesidad de consignar el número de matrícula y distintivo de nacionalidad del vehículo, la obligación de adjuntar el documento de matriculación o una declaración del establecimiento o empresa que expida el certificado haciendo constar la inexistencia de este documento o que acredite que se ha destruido el documento de matriculación. Con ello, como indica la MAIN, se incorpora lo dispuesto en la Decisión 2002/151 de la Comisión, sobre los requisitos mínimos del certificado de destrucción expedido con arreglo al artículo 5.3 de la Directiva 2000/53/CE.

- Se incluyen referencias a dos procedimientos que han pasado a ser de tramitación electrónica:
 - a) Una vez emitido el certificado de destrucción del vehículo, el CAT emisor realizará la tramitación de la baja electrónica del vehículo según lo establecido en la Orden INT/624/2008, por la que se regula la baja electrónica de los vehículos al final de su vida útil.
 - b) Los CAT podrán cumplir las obligaciones de registro documental e información previstas en el Real Decreto 731/1982, sobre control de establecimientos dedicados al desguace de vehículos de motor, mediante la transmisión telemática al Registro de Vehículos de la Dirección General de Tráfico, transmisión telemática a la cual se refiere la Orden INT/624/2008, según el procedimiento que determine reglamentariamente el Ministerio del Interior.

Los CAT conservarán copia de los certificados de destrucción durante el periodo previsto en la Orden INT624/2008, que estipula la obligación de conservar el certificado de destrucción durante el «periodo establecido en la normativa archivística correspondiente al Ministerio del Interior y de acuerdo con lo dispuesto en la Ley Orgánica 15/1999, de 13 de diciembre, de Protección de Datos de Carácter Personal» (Tercero).

4. Instalaciones y operaciones de tratamiento (art. 7)

- Como hemos adelantado, el Real Decreto 20/2017 regula con mayor detalle que el Real Decreto 1383/2002 las obligaciones que atañen a los CAT, lo que constituye un avance importante para mejorar la gestión de estos residuos. Brevemente expuestas, estas obligaciones son las siguientes:
 - a) Los vehículos al final de su vida útil, antes de ser sometidos a otro tratamiento posterior, se someterán en un CAT a las operaciones de tratamiento para la descontaminación establecidas en el anexo IV.1 del real decreto³.

³ Se introducen algunas precisiones en las operaciones de descontaminación del vehículo al final de su vida útil y otras operaciones de tratamiento, que enumera el anexo IV del real decreto. Así, por ejemplo, se hace referencia a la obligación de que los profesionales del CAT que efectúen operaciones de extracción de los fluidos del sistema de aire acondicionado cuenten con la cualificación exigida por el Real Decreto 795/2010.

- b) Una vez efectuada la descontaminación, los CAT separarán, en primer lugar, las piezas y los componentes que se puedan preparar para la reutilización y las comercializarán como piezas usadas o de segunda mano, de acuerdo con la normativa sobre seguridad industrial y con lo establecido en el Texto Refundido de la Ley General para la Defensa de los Consumidores y Usuarios. Esta extracción de piezas y componentes para su preparación para la reutilización y comercialización únicamente podrá llevarse a cabo en un CAT, y siempre de vehículos que previamente hayan causado baja definitiva en el Registro de Vehículos de la Dirección General de Tráfico y hayan sido descontaminados.
 - c) A continuación, los CAT «realizarán las operaciones de tratamiento para fomentar el reciclado, establecidas en el anexo IV.2 y entregarán a un gestor autorizado todos los materiales y componentes procedentes de estas operaciones de tratamiento, priorizando cuando sea viable desde el punto de vista medioambiental el reciclado frente a otras formas de valorización».
 - d) Por último, los CAT «remitirán, directamente o a través de gestor autorizado, el resto del vehículo, que no deberá incluir ningún material o elemento no perteneciente al mismo, a un gestor autorizado para su fragmentación».
- Tanto los CAT como las instalaciones de fragmentación y postfragmentación, así como todas las instalaciones en las que se efectúen operaciones de tratamiento de vehículos al final de su vida útil, deberán disponer de una autorización de las previstas en la Ley 22/2011.
 - Los CAT exhibirán una placa identificativa que se ajustará a lo que disponga la Dirección General de Tráfico.
 - Se introducen disposiciones especiales para el tratamiento de los neumáticos (a las que haremos referencia en el apartado 6) dirigidas en especial al seguimiento de estos residuos.
 - Las Administraciones fomentarán la adhesión de los establecimientos o empresas que lleven a cabo operaciones de tratamiento a sistemas certificados de gestión ambiental, como el EMAS.
 - Por último, en la disposición transitoria primera se establece que los CAT deberán adaptar su autorización a las nuevas previsiones del real decreto, para lo que presentarán la pertinente solicitud en el plazo de seis meses, y que la Administración competente (la de la comunidad autónoma en la que esté ubicada la instalación) resolverá en el plazo de diez meses desde la presentación de dicha solicitud.

5. Objetivos de preparación para la reutilización, reciclado y valorización (art. 8)

- El real decreto establece los objetivos cuantificados sobre los índices de preparación para la reutilización, reciclado y valorización que deben cumplir los agentes económicos con el fin de cumplir los objetivos fijados a nivel europeo.

Entre ellos, merece destacarse que los CAT deberán recuperar para su preparación para la reutilización y comercialización piezas y componentes de los vehículos que traten anualmente que suponga un 5 % de su peso total a partir del 1 de febrero del 2017; un 10 % a partir del 1 de enero del 2021, y un 15 % a partir de enero del 2026.

- El control del cumplimiento de los objetivos que marca el derecho comunitario y que reproduce este precepto se llevará a cabo según lo previsto en la Decisión 2005/293 de la Comisión, que establece normas de desarrollo con el fin de homogeneizar los datos que cada Estado envía anualmente en referencia al cumplimiento de sus objetivos.
- El real decreto dispone que los objetivos anuales fijados en este precepto «deberán cumplirse en cada comunidad autónoma en proporción [con] los vehículos que se han dado de baja definitiva en la Dirección General de Tráfico en ese territorio y en ese año». Esta medida viene a desarrollar lo previsto en el apartado 5 del Plan Estatal Marco de Residuos (PEMAR), en el que se dispone que «para garantizar el cumplimiento de los objetivos nacionales, las comunidades autónomas deberán cumplir como mínimo esos objetivos con los residuos generados en su territorio, salvo que la normativa sectorial establezca criterios específicos de cumplimiento».

6. Aplicación a la recogida y tratamiento de los vehículos al final de su vida útil de la responsabilidad ampliada del productor (arts. 9 y 10)

Como hemos adelantado, el real decreto aplica a los residuos de vehículos el sistema de responsabilidad ampliada del productor previsto en la Ley 22/2011, y para ello introduce las siguientes disposiciones:

- Los productores de vehículos «garantizarán y, en su caso, financiarán la adecuada recogida y tratamiento de los vehículos al final de su vida útil». Únicamente cuando el vehículo al final de su vida útil tenga un valor negativo de mercado, según la definición del real decreto, el productor del vehículo sufragará dicho coste o se hará cargo directamente del tratamiento del vehículo. En este sentido, en el segundo párrafo del artículo 9.1 se establece que «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».
- Los productores de vehículos, «por sí mismos, o junto con otros agentes económicos, garantizarán la disponibilidad de instalaciones de recogida en todo el territorio nacional».
- Los componentes y materiales previstos de serie o en la primera monta del vehículo «quedan sometidos a la responsabilidad ampliada del productor del vehículo y no les serán de aplicación los regímenes de responsabilidad ampliada de los flujos específicos de residuos, con objeto de evitar su doble regulación y financiación» (art. 9.3). Esta medida sigue la línea ya marcada en el Real Decreto 110/2015, sobre residuos de aparatos eléctricos y electrónicos (RAEE), en relación con los aceites industriales y con las pilas y baterías no extraíbles incorporados a dichos aparatos.

En concreto, los regímenes de responsabilidad ampliada del productor de los flujos específicos de residuos que ya no se aplican a los componentes utilizados en la primera monta de los vehículos son los regulados en los reales decretos sobre neumáticos fuera de uso (RD 1619/2005), aceites industriales usados (RD 679/2006), pilas y baterías (RD 106/2008), y residuos de aparatos eléctricos y electrónicos (RD 110/2015). No obstante, la medida sólo supone una novedad respecto de los aceites industriales, baterías de automoción y aparatos eléctricos y electrónicos incorporados en la primera monta de vehículos, puesto que en el caso de los neumáticos, los de primera monta ya estaban excluidos del régimen de responsabilidad ampliada del productor regulado en el Real Decreto 1619/2005.

Desde el punto de vista práctico, esta nueva regulación ha supuesto *de facto* una disminución en el nivel de exigencias ambientales aplicables a la gestión de los residuos de estos componentes que se generen en los CAT (que, como hemos visto que se indica en la MAIN, serían los que corresponderían a los componentes utilizados en la primera monta del vehículo), debido a que la nueva norma se limita a decir que estos componentes «quedan sometidos a la responsabilidad ampliada del productor del vehículo», pero luego no se hace la más mínima referencia a los requisitos que deben cumplir los productores de los vehículos en relación con los residuos de este tipo (como hemos visto, aceites usados, baterías de automoción y residuos de aparatos eléctricos y electrónicos) que se generen tras la descontaminación de los vehículos, fundamentalmente en lo que se refiere al cumplimiento de determinados objetivos ecológicos (de recogida y de valorización) y a la eventual financiación de tales operaciones en el caso de que sea necesaria, como sí se prevé en las normas sectoriales sobre responsabilidad ampliada del productor que han dejado de aplicarse, puesto que, como se ha indicado, en el artículo 8.1 del real decreto sólo se tiene en cuenta un único objetivo general de preparación para la reutilización del 85 % del peso medio del vehículo. Por el contrario, en las normas sectoriales citadas, se estipulan objetivos específicos sobre estos residuos, que resultarían aplicables en virtud de lo establecido en el artículo 2.2 de este real decreto. Y lo mismo cabría decir, en pura lógica y por razones evidentes de concordancia, de las obligaciones de suministro de información y trazabilidad sobre estos residuos.

La nueva regulación, en suma, supone la creación de dos niveles de exigencia ambiental distintos para estos residuos en función de que se generen en un CAT o en otros puntos de generación diferentes como consecuencia de las operaciones de mantenimiento de los vehículos. Y todo ello sin dejar de señalar que el nuevo Real Decreto 20/2017 no se aplica a todo tipo de vehículos, sino que, como se indica en el artículo 3a, quedan excluidos los de más de 3,5 toneladas, los de más de nueve plazas (incluido el conductor) y todo tipo de motocicletas de dos ruedas y ciclomotores, por lo que los residuos de neumáticos, aceites usados, baterías y aparatos eléctricos y electrónicos de dichos vehículos que se generen en los CAT no quedan sometidos «a la responsabilidad ampliada del productor del vehículo», sino a la de las respectivas normas sectoriales anteriormente citadas. Esta situación planteará inevitables problemas de aplicación práctica que, ante la indefinición del Real Decreto 20/2017, deberán solucionarse en la resolución administrativa mediante la que se otorgue la autorización como sistemas colectivos a los sistemas que hoy en día actúan de acuerdo con el Real Decreto 1383/2002

- Los productores de vehículos podrán dar cumplimiento a las obligaciones derivadas del real decreto de manera individual o colectiva, de conformidad con el título IV de la Ley 22/2011, de tal forma que «los productores de vehículos podrán celebrar acuerdos con otros agentes económicos, así como integrar a dichos agentes en los sistemas de responsabilidad ampliada del productor».
- El real decreto se remite a lo dispuesto en el anexo IX de la Ley 22/2011, para la regulación del contenido de la comunicación de los sistemas individuales de responsabilidad ampliada, y al anexo X de esta ley para los requisitos de la solicitud de la autorización de los sistemas colectivos. En ambos casos, el real decreto precisa que «el sistema informará de los acuerdos que ha suscrito, o tiene intención de suscribir, con otros agentes económicos».
- El artículo 7.5 contiene, como hemos adelantado, una regulación específica de los neumáticos, la cual dispone que «el CAT que prepare neumáticos para la reutilización podrá encargarse por sí mismo del tratamiento de los neumáticos derivados de la preparación para la reutilización a través de gestores autorizados, podrá llegar a acuerdos con sistemas de responsabilidad ampliada del productor o solicitará a los profesionales que los adquieran un certificado anual relativo al número de neumáticos procedentes de dicho CAT y de la entrega a un gestor autorizado de un número equivalente de neumáticos, con identificación de este gestor». A continuación se estipula que «los profesionales que adquieran neumáticos de un CAT procedentes de la preparación para la reutilización, dejarán, en su caso, constancia en su archivo cronológico de la procedencia de los neumáticos adquiridos y de la entrega a un gestor autorizado de la misma cantidad de neumáticos».

Estas medidas muestran una especial preocupación por el seguimiento de la correcta gestión de estos residuos, pero pueden, sin embargo, resultar insuficientes. En el caso de la «constancia en el archivo cronológico», por ejemplo, la medida será de imposible aplicación en algunos supuestos, ya que los neumáticos procedentes de operaciones de preparación para la reutilización tienen la consideración de productos —no de residuos— y, por tanto, no se inscriben en el archivo cronológico; por otra parte, tampoco tienen obligación de llevar archivo cronológico los agentes económicos que adquieran estos neumáticos y que no tengan la condición de productores de residuos, como podría ser el caso de los centros de distribución de neumáticos, por ejemplo. Y también parece insuficiente la medida prevista en el segundo párrafo del artículo 11.1, en la que se obliga a los CAT a hacer constar en su memoria los neumáticos derivados de la preparación para la reutilización que hayan entregado directamente a gestores autorizados, entre otras cosas, porque no comprende los neumáticos usados que sean susceptibles de un uso directo, sin necesidad de operaciones previas de preparación para la reutilización.

Hubiera para ello sido más adecuado, a nuestro juicio, que en la norma se hubiese indicado de forma expresa que los neumáticos que se pongan en el mercado tras las operaciones de preparación para la reutilización realizadas en el CAT tendrán la consideración de neumáticos de reposición, a efectos de la aplicación de lo establecido en el Real Decreto 1619/2005 sobre la gestión de neumáticos fuera de uso, con lo que hubieran quedado sometidos al régimen de responsabilidad ampliada del productor regulado en el este real decreto.

- Por último, en la disposición transitoria segunda se regula el régimen de adaptación a los nuevos sistemas de responsabilidad ampliada del productor. Se establece que esta adaptación se hará «en aplicación de la disposición transitoria cuarta de la 22/2011», y, a estos efectos, se precisa que «en los nueve meses siguientes a la publicación de este real decreto, los productores de vehículos presentarán a la autoridad competente la comunicación del sistema individual o la solicitud de autorización como sistema colectivo de responsabilidad ampliada, según lo previsto en este real decreto». A continuación, se señala que «los sistemas individuales e integrados de gestión así como los acuerdos voluntarios existentes a la entrada en vigor de este real decreto seguirán funcionando conforme al régimen anterior hasta que se adapten a las nuevas disposiciones según se establece en el párrafo precedente», esto es, hasta que presenten la comunicación, en el caso de sistemas individuales, o hasta que se les notifique la pertinente resolución sobre la solicitud de autorización, en el caso de los sistemas colectivos.

No obstante, el resto de las medidas del real decreto inherentes a la responsabilidad ampliada del productor y que son independientes del régimen de autorizaciones de los sistemas existentes (como es el caso, por ejemplo, de la inclusión de los aceites industriales, baterías o aparatos eléctricos y electrónicos incorporados en la primera monta en el régimen de responsabilidad ampliada del productor del vehículo) entran en vigor el mismo día que el real decreto, el 22 de enero del 2017 (conforme a su disposición final cuarta).

Así resulta de la propia redacción literal de la disposición transitoria segunda del Real Decreto 20/2017 y de la disposición transitoria cuarta de la Ley 22/2011, y se ve confirmado, además, por la regulación que ya se hizo en los nuevos reales decretos sobre aparatos eléctricos y electrónicos y pilas y baterías, en los que también se prevé un periodo transitorio de adaptación a la nueva autorización de los sistemas de responsabilidad ampliada del productor existentes y, sin embargo, determinadas obligaciones inherentes a la responsabilidad ampliada del productor (como el cumplimiento de los nuevos objetivos de gestión o las reglas sobre el cambio de sistema colectivo, por ejemplo) ya se aplican desde el primer día de la entrada en vigor de los nuevos reales decretos.

7. Obligaciones de información (art. 11)

El Real Decreto 20/2017 establece obligaciones de información de los gestores de residuos más exigentes que el Real Decreto 2383/2002 y adapta estas obligaciones al sistema de responsabilidad ampliada del productor.

- Los gestores de residuos que realicen operaciones de tratamiento de vehículos al final de su vida útil presentarán una memoria anual relativa a todos los residuos que gestionen, siguiendo las previsiones del artículo 41 de la Ley 22/2011. El real decreto dispone que el formato y el contenido de dicha memoria será acordado en la Comisión de Coordinación en Materia de Residuos o en sus grupos de trabajo.
- Los CAT harán constar en su memoria los neumáticos derivados de la preparación para la reutilización que hayan entregado directamente a gestores autorizados, así como los neumáticos preparados para la reutilización entregados a los profesionales, con identificación de estos últimos.

- Los CAT incluirán en su memoria «la documentación acreditativa del cumplimiento de los objetivos previstos en el artículo 8 relativos a los vehículos que traten, a través de su propia gestión y de los certificados de gestión proporcionados por los operadores a quienes entreguen los residuos para su tratamiento».
- Se establecen también las obligaciones de información de los sistemas de responsabilidad ampliada del productor, que deberá cumplimentar un informe anual sobre la aplicación de la directiva, que, en todo caso, incluirá información «sobre la puesta en el mercado de productos, los residuos generados, recogidos y tratados, la organización, funcionamiento y financiación del sistema, así como sobre los acuerdos que, en su caso, suscriban con otros agentes económicos. En este último caso informarán sobre los integrantes y contenido del acuerdo, los objetivos que se establezcan y la responsabilidad de cada agente económico». Las comunidades autónomas remitirán anualmente al Ministerio de Agricultura y Pesca, Alimentación y Medio Ambiente un informe resumen con la información recogida en el apartado anterior para que este ministerio remita a su vez a la Comisión Europea un informe sobre la aplicación del real decreto según lo dispuesto en la Decisión 2001/753/CE.

8. Régimen sancionador (art. 12)

Para sancionar los incumplimientos de sus obligaciones, el Real Decreto 20/2017 se remite, al igual que el anterior, al régimen de infracciones y sanciones de la Ley 22/2011 y de la Ley 21/1002, de Industria, y añade además una mención expresa de las previsiones que les resulten de aplicación del texto refundido para la protección de los consumidores y usuarios. No puede dejar de criticarse esta formulación tan abierta del régimen sancionador mediante la simple remisión a las normas que le dan cobertura de ley, pero sin adecuar y graduar las infracciones y sanciones al ámbito concreto de aplicación, dudosamente compatible con el principio de taxatividad o certeza que la doctrina del Tribunal Constitucional exige de las normas sancionadoras.

El real decreto únicamente contiene una precisión con relación a los sistemas de responsabilidad ampliada, disponiendo que «en el supuesto de que un sistema de responsabilidad ampliada, o los acuerdos voluntarios que suscriban, no cumpla las condiciones de la comunicación o de la autorización, las autoridades competentes donde se incumplan las condiciones podrán iniciar un procedimiento sancionador, imponer multas, así como revocar parcialmente la comunicación o autorización, suspendiendo la actividad del sistema en su territorio. Cuando el incumplimiento se produzca en más de dos comunidades autónomas se podrá proceder a la revocación de su actividad y a la baja en el Registro de Producción y Gestión de Residuos por parte de la autoridad competente que registró al sistema».

9. Cesión temporal para finalidades específicas de vehículos al final de su vida útil (disp. adic. tercera)

El real decreto prevé que los CAT podrán ceder temporalmente los vehículos al final de su vida útil dados de baja definitiva en la Dirección General de Tráfico para fines de formación, investigación, protección civil o simulacros, y regula el régimen de responsabilidad aplicable.

10. Entrada en vigor y regímenes transitorios (disp. final cuarta y disps. transits. primera y segunda)

De acuerdo con la disposición final cuarta, el real decreto ha entrado en vigor el 22 de enero del 2017, día siguiente al de su publicación en el *Boletín Oficial del Estado*. Complementariamente, se prevén dos regímenes transitorios para la adaptación de las autorizaciones de los CAT y de los sistemas de responsabilidad ampliada del productor de vehículos existentes en la actualidad, con el alcance que se ha indicado en los apartados 4 y 6 de este documento.