



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

El 14/04/2021 se publica en el BOE el “Real Decreto 265/2021, de 13 de abril, sobre los vehículos al final de su vida útil y por el que se modifica el Reglamento General de Vehículos, aprobado por el Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre” con la finalidad de incorporar a nuestro ordenamiento la Directiva (UE) 2018/849 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 30 de mayo de 2018, de incluir una mejora y homogeneización de la gestión de residuos por parte de los CAT, reforzar los mecanismos de comunicación de datos relativos a la gestión de residuos y dotar de mayor seguridad jurídica a los operadores del sector.

El Real Decreto 265/2021, de 13 de abril, deroga el anterior Real Decreto 20/2017, de 20 de enero, así como la Orden INT/624/2008, de 26 de febrero, por la que se regula la baja electrónica de los vehículos descontaminados al final de su vida útil, al quedar incluida en el Anexo III del Real Decreto 265/2021.

Según la disposición transitoria segunda, las administraciones públicas competentes dispondrán de un año para adaptar los procedimientos y autorizaciones, así como los documentos de traslado, desde la entrada en vigor del real decreto. Por tanto, **los preceptos que se describen a continuación se aplicarán a las solicitudes de trámite a partir del 15 de abril de 2022 y no se aplicarán con efectos retroactivos** siguiendo el principio de seguridad jurídica.

La disposición final primera introduce diversos preceptos para evitar una incorrecta gestión de los vehículos al final de su vida útil y reforzar la seguridad vial modificando el Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre por el que se aprueba el Reglamento General de Vehículos. Las principales novedades se centran en las siguientes cuestiones:

En los trámites de cambios de titularidad, ya sea entre particulares o con la intervención de profesionales, artículos 32 y 33 respectivamente, si un vehículo ha sido declarado como siniestro total por una entidad aseguradora, tras un accidente u otra causa, cuando el vehículo haya sufrido un daño importante que pueda afectar a algún elemento de seguridad, solamente se practicará el cambio de titularidad si se acredita haber superado favorablemente una inspección ITV con fecha posterior a la declaración de siniestro total.



Esta modificación implicará la recepción de la declaración del siniestro por parte de las entidades aseguradoras por medios telemáticos y la anotación de incidencia o un marcador en el vehículo que impida la tramitación del cambio de titular. El tipo de daños a informar y los procedimientos de inspección técnica por accidente o siniestro serán definidos y acordados con las autoridades competentes y resto de entidades involucradas en esta nueva obligación a lo largo del año previsto para la efectiva entrada en vigor.

Respecto a las bajas definitivas, se introducen modificaciones en el artículo 35:

“Los vehículos matriculados causarán baja definitiva en el Registro de Vehículos en los casos siguientes:”

Apartado 4:

“A petición del titular o de tercera persona que acredite su propiedad, por traslado del vehículo a otro país donde vaya a ser matriculado, debiendo acompañarse los documentos que se establecen en el anexo XV.

*Una vez tramitada la baja por traslado a otro país, el traslado efectivo del vehículo deberá llevarse **a cabo en los siguientes 3 meses**. En caso de que, pasados 3 meses, exista constancia de que el vehículo continúa circulando en España, se procederá de oficio a la rehabilitación del vehículo.”*

Se establece un plazo temporal de tres meses entre la solicitud de baja definitiva en el Registro de Vehículos y la salida efectiva del vehículo del país. Con este precepto se pretende asegurar que todo vehículo que se da de baja por exportación o tránsito comunitario realmente sale del país o de lo contrario este sea rehabilitado, con el fin de evitar bajas por tránsito comunitario ficticias y beneficiarse del funcionamiento del sistema intracomunitario del IVA y su evasión fiscal.

Apartado 5:

“En el caso de que cualquier Jefatura de Tráfico acuerde la baja definitiva de oficio, mediante la oportuna resolución, por existir la presunción de que el vehículo no existe o no circula al no haberse cumplido las exigencias en materia de inspección ITV obligatoria y de seguro obligatorio en los últimos diez años. Esta baja definitiva de oficio, en cualquier caso, no impide que si el vehículo cumple a posteriori las condiciones para poder volver a obtener la autorización administrativa para circular, pueda ser rehabilitado.”



Se prevé la baja de oficio por resolución del jefe provincial de Tráfico cuando se presume que el vehículo no existe, garantizando que el ciudadano pueda acreditar su existencia y solicitar la rehabilitación en un momento posterior.

Con este artículo se trata de ajustar los datos obrantes en el Registro de Vehículos y en los censos de los ayuntamientos a la realidad material, ya que se viene denunciando por parte de las entidades locales que en sus censos figuran de alta vehículos que tienen constancia de que no existen. Se articula un mecanismo de baja de oficio con la finalidad de poder ofrecer estadísticas robustas sobre datos del parque circulante. Una limpieza del parque para depurar registros en ayuntamientos y DGT.

A pesar de que el titular no ha solicitado la baja se deberá tramitar la rehabilitación, en su caso, con toda la documentación exigida, pues son vehículos que posiblemente circulen sin seguro y sin ITV, y llevan 10 años sin cumplir obligaciones en el alta. Como tercer criterio introduciremos el impago del IVTM.

Se recibirán por parte de las entidades locales las solicitudes de baja por medios telemáticos, según recoge el convenio entre la FEMP y la Jefatura Central de Tráfico, en las obligaciones de la entidad local, cláusula cuarta, apartado 6, denominadas como bajas por depuración.

No va a operar como una baja de oficio masiva periódica sino a petición de los ayuntamientos; no periódica, solo cuando se den desajustes del censo.

Anexo XV, apartado A), se añade el subapartado 11^o

“11.º Para el traslado a otro país y como justificación de que no se trata de un residuo, se exigirá acreditación de haber superado una inspección técnica, en base al Real Decreto 920/2017, de 23 de octubre, por el que se regula la inspección técnica de vehículos, en los 30 días previos a la solicitud de la baja por traslado a otro país o de la baja por exportación, si dicha inspección no consta ya anotada telemáticamente en el Registro de vehículos, en los siguientes casos:

- A) Vehículos con antigüedad superior a cuatro años desde su fecha de primera matriculación.*
- B) Para cualquier vehículo que tras un accidente u otra causa, haya sufrido un daño importante que pueda afectar a algún elemento de seguridad.”*

Con este artículo se empieza a trabajar en garantizar la prohibición de exportar a países terceros los vehículos que no cumplan los requisitos de seguridad y ambientales. Esta prohibición está recogida en la Ley de Seguridad Vial y pendiente de desarrollo reglamentario.

En vehículos de determinada antigüedad se exigirá que antes de ser dados de baja definitiva por traslado a otro país superen una inspección técnica para certificar que no son un



residuo sino un vehículo que sigue cumpliendo los requisitos para circular por las vías públicas. No se trata de una inspección técnica especial sino de una periódica ordinaria. Es decir, si el vehículo ya tiene anotada una ITV en vigor este trámite se da por cumplido.

Sobre las bajas temporales, el artículo 36, apartado 1.a) queda redactado como sigue:

“1. Los vehículos matriculados causarán baja temporal en el Registro de Vehículos en los casos siguientes:

a) Cuando su titular manifieste expresamente la voluntad de retirarlos temporalmente de la circulación.

Las bajas temporales de los vehículos cuyo titular manifieste su voluntad de retirarlos temporalmente de la circulación tendrán una duración de 1 año desde la fecha de solicitud de baja temporal. Pasado ese plazo sin que previamente el interesado solicite la prórroga la situación de baja temporal, finalizará la baja temporal y el vehículo volverá a estar en situación activa.

Las prórrogas del plazo de baja temporal se podrán solicitar a la Jefatura de tráfico como máximo 2 meses antes de la fecha de finalización de la baja temporal.”

Para diferenciar los efectos administrativos entre la baja temporal y la baja definitiva en el Registro de Vehículos, la baja temporal tendrá una duración establecida de un año, prorrogable sucesivamente si el titular del vehículo manifiesta su voluntad de mantener el vehículo fuera de la circulación.

Con esta modificación se pretende suprimir la posibilidad de que la solicitud de baja temporal realizada por un representante permita evadir la obligación de llevar un vehículo a un centro autorizado de tratamiento (CAT) y evitar que un vehículo destinado a desguace sea desensamblado y revendan sus piezas, o se ponga de nuevo en circulación con documentación falsa o replicada, con el consecuente impacto negativo en la seguridad vial y el medio ambiente.

Además, las entidades locales a partir de ahora, de no renovarse la baja temporal expresamente por el titular, automáticamente pasarán el cobro del impuesto de circulación.

La disposición transitoria segunda del Real Decreto 265/2021, de 13 de abril, dispone que las administraciones públicas disponen de un año para adaptar sus procedimientos, autorizaciones y documentos, período durante el cual se seguirán aplicando los actuales. Por ello, la efectiva entrada en vigor para aquellos procedimientos que se modifican, como es el alta de oficio de los vehículos que se encuentren de baja temporal por más de un año prevista en el artículo 36.1.a) del Reglamento General de Vehículos, es muy probable que no se produzca antes del 15 de abril de 2022 (un año desde la publicación en el BOE del Real Decreto 265/2021).



Por consiguiente, a las bajas temporales de vehículos anotadas antes de la efectiva entrada en vigor de la modificación introducida en el artículo 36.1.a) del Reglamento General de Vehículos no les será de aplicación la limitación temporal del año prevista en dicho apartado.

Hay que puntualizar que los vehículos de época o históricos están excluidos del ámbito de aplicación de este real decreto, por lo que no se verán afectados por la modificación del artículo 36.1.a) del RGV (plazo máximo de las bajas temporales).

Respecto a aquellos vehículos susceptibles de que se les aplique la baja definitiva de oficio establecida en el artículo 35.5 del RGV pero que estén en proceso de restauración como vehículo histórico, se podrá solicitar la no declaración de la baja ante la jefatura de Tráfico correspondiente aportando la documentación acreditativa de dicha circunstancia.

Duplicados y renovaciones del permiso de circulación. Anexo XIII apartado C), se añade un subapartado 9º, con la siguiente redacción:

“9.º Si se trata de un vehículo que ha sido previamente declarado como siniestro total por una entidad aseguradora, tras un accidente u otra causa, cuando el vehículo haya sufrido un daño importante que pueda afectar a algún elemento de seguridad, documento acreditativo de haber superado favorablemente una inspección ITV con fecha posterior a la declaración de siniestro total.”

Se garantiza la seguridad vial del parque de vehículos estableciendo la necesidad de superar una inspección ITV en aquellos vehículos en lo que han sido declarado un siniestro por las compañías aseguradoras, con el objetivo de certificar que el vehículo cumple con las condiciones técnicas necesarias para circular y el titular o persona interesada en la adquisición del vehículo es conocedor del historial técnico del vehículo.

Al informar las compañías aseguradoras los vehículos declarados siniestro total e indemnizar a su propietario se establecerán los medios para impedir que se transfiera el vehículo a un tercero desconocedor del siniestro, así como hacer constar en el Registro de Vehículos esta situación por la cual el vehículo debe acreditar el correcto estado de sus condiciones técnicas para circular.

Se establece que los CAT exhibirán una placa identificativa, que se ajustará lo que disponga la DGT, que en particular mostrará el número de autorización asignado por la respectiva comunidad autónoma.

Para diferenciar los CAT autorizados de los talleres que no pueden descontaminar/desguazar vehículos, exhibirán una placa que los identifica (actualmente ya se



exhibe pues esto se reguló con la Instrucción 13/V-101 y es ahora este real decreto del MINCOTUR donde se prevé).

Disposición adicional segunda. *Cesión temporal para finalidades específicas de vehículos al final de su vida útil dados de baja definitiva en la Dirección General de Tráfico.*

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. La cesión requerirá la aplicación del procedimiento que establezca al efecto la Dirección General de Tráfico, en el que se hará constar, al menos: el vehículo o vehículos afectados, la finalidad y el tiempo máximo previsto para la cesión; se informará del momento efectivo de la devolución del vehículo o vehículos afectados.

El cesionario asume la responsabilidad del uso adecuado y seguro para las personas, las cosas y el medio ambiente de los vehículos cedidos, la aplicación de la Ley 22/2011, de 28 de julio, a los residuos generados por el uso del vehículo durante la cesión temporal, así como de la devolución del vehículo o restos del vehículo al CAT de origen.

Esta disposición adicional se desarrolla en la instrucción VEH 21/2, de 26 de abril de 2021, y atiende una realidad, ya que algunos vehículos que son retirados de la circulación de forma definitiva se pueden aprovechar por centros de formación profesional, escuelas de bomberos, protección civil, etc. Se prevé su utilización para investigar o realizar simulacros. Esta necesidad se atiende y se consigna en el Registro de Vehículos el destino del vehículo y el destinatario del mismo.

Disposición adicional tercera. *Rehabilitación de vehículos con certificado de destrucción o certificado de tratamiento medioambiental emitido por un centro autorizado de tratamiento, cuando se acredite que tienen un especial interés histórico o singularidad.*

“Se podrá solicitar la rehabilitación de los vehículos dados de baja definitiva y con certificado de destrucción o de tratamiento medioambiental emitido por un CAT, siempre que se acredite que tienen un especial interés histórico o singularidad.

Estos vehículos deberán conservar sin fundir, al menos, el bastidor original con el número de chasis indeleble grabado en él.

Si el solicitante no coincide con el último titular del vehículo que conste en el Registro de Vehículos de la Dirección General de Tráfico, deberá acreditar la propiedad del mismo o presentar autorización del titular para proceder a su restauración y rehabilitación.



Para la rehabilitación del vehículo, el interesado deberá solicitar en la Jefatura Provincial de Tráfico la matriculación del vehículo como histórico, aportando toda la documentación necesaria para el trámite, entre otros, la resolución del órgano competente de la comunidad autónoma en la que se cataloga al vehículo como “histórico”.

En este caso, la restauración del vehículo deberá hacerse necesariamente con piezas originales, nuevas, usadas o reconstruidas siguiendo de forma fidedigna los planos de la original, de acuerdo con lo dispuesto en el capítulo I del Reglamento de Vehículos Históricos, aprobado por el Real Decreto 1247/1995, de 14 de julio.”

Sobre la rehabilitación de vehículos con certificado de destrucción o certificado de tratamiento medioambiental emitido por un centro autorizado de tratamiento, cuando se acredite que tienen un especial interés histórico o singularidad, se establece que la rehabilitación deberá solicitarse de manera conjunta con la matriculación como histórico, debiendo aportar de manera específica la resolución del órgano competente de la comunidad autónoma en la que se cataloga al vehículo como «histórico» y resto de requisitos estipulados en el Reglamento de Vehículos Históricos, aprobado por el Real Decreto 1247/1995, de 14 de julio.