VEHÍCULOS AL FINAL DE SU VIDA ÚTIL (VFU). Evolución Anual (periodo 2004 - 2017).

Los vehículos al final de su vida útil tienen la consideración de residuo peligroso, código LER 160104*. Una vez tratados adecuadamente en un centro autorizado para su tratamiento pierden esta consideración, denominándose vehículos al final de su vida útil que no contengan líquidos ni otros componentes peligrosos, LER 160106.

1. REGULACIÓN.

Los vehículos al final de su vida útil se regulan por la Ley 22/2011, de 28 de julio, de residuos y suelos contaminado y, de modo singular, por el Real Decreto 20/2017, de 20 de enero, sobre los vehículos al final de su vida útil.

2. DEFINICIONES.

A los efectos del Real Decreto anteriormente citado se entiende por **vehículo** aquel con un motor concebido y fabricado principalmente para el transporte de personas y su equipaje que tenga, como máximo, ocho plazas de asiento además del conductor (categoría M1); el vehículo de motor concebido y fabricado principalmente para el transporte de mercancías cuya masa máxima no sea superior a 3,5 toneladas (categoría N1); el vehículo con tres ruedas simétricas (categoría L5e) y con un motor cuya cilindrada sea superior a 50 cm^3 para los motores de combustión interna, o con una velocidad máxima por construcción superior a 45 km/h, con exclusión de los ciclomotores.

Vehículo al final de su vida útil es todo vehículo del apartado anterior al que le es de aplicación la Ley 22/2011, de 28 de julio, y tendrá esta consideración a partir del momento en que se haya entregado a un centro autorizado para el tratamiento de vehículos al final de su vida útil y se haya emitido el correspondiente certificado de destrucción.

Centros autorizados para el tratamiento de vehículos al final de su vida útil (CAT): instalaciones en las que se realizan operaciones de descontaminación y otras operaciones de tratamiento de estos vehículos.

Zona de almacenamiento de vehículos descontaminados de un CAT.

3. PROCEDIMIENTO DE TRAMITACIÓN DE LAS BAJAS DE VEHÍCULOS.

Las bajas definitivas de todos los vehículos, con excepción de las bajas por traslado del vehículo a otro país, las de los vehículos de época o históricos, y las bajas de vehículos que materialmente no existan, deben tramitarse de forma obligatoria en un CAT, conforme a la Instrucción de la Dirección General de Tráfico 16/V-122 sobre la baja electrónica de vehículos al final de su vida útil.

En caso de que se trate de bajas definitivas de vehículos incluidas en el ámbito de aplicación del Real Decreto 20/2017, de 20 de enero, el CAT deberá emitir el certificado de destrucción del vehículo.

Para las bajas definitivas de vehículos no incluidos en el ámbito de aplicación obligatoria del Real Decreto 20/2017, de 20 de enero, tales como ciclomotores, vehículos pesados, vehículos especiales..., el CAT deberá emitir el certificado de “tratamiento medioambiental” según el modelo recogido en la citada Instrucción.

4. OBJETIVOS DE PREPARACIÓN PARA LA REUTILIZACIÓN, RECICLADO Y VALORIZACIÓN.

El Real Decreto 20/2017, de 20 de enero, fija el objetivo mínimo de preparación para la reutilización y valorización total en un 95%, con un mínimo del 85% de preparación para la reutilización y reciclado, ambos respecto al peso medio por vehículo y año.

Además, los CAT deberán cumplir los siguientes objetivos:
Recuperarán para su preparación para la reutilización, y comercializarán piezas y componentes de los vehículos que supongan,
a) Al menos un 5% del peso total de los vehículos que traten anualmente a partir del 1 de febrero de 2017.
b) Al menos un 10% del peso total de los vehículos que traten anualmente a partir del 1 de enero de 2021.
c) Al menos un 15% del peso total de los vehículos que traten anualmente a partir del 1 de enero de 2026.

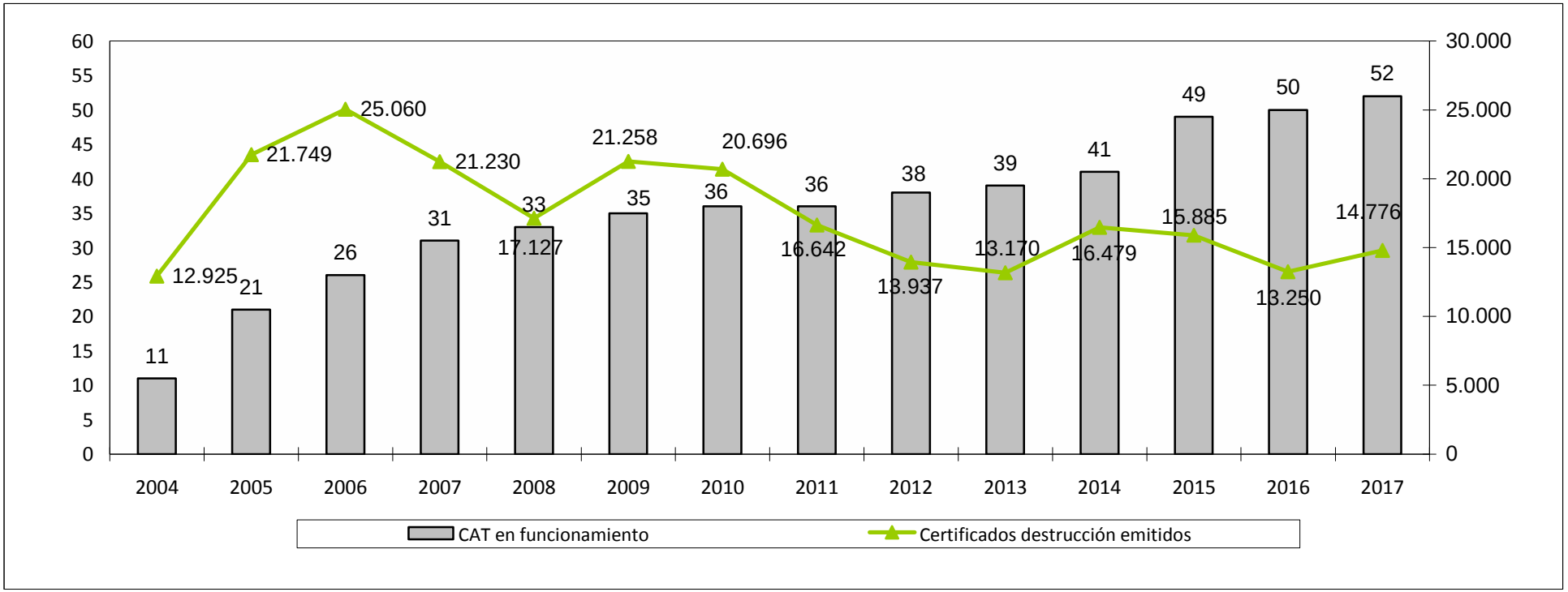
Piezas para su reutilización de segunda mano.

En consecuencia, se debe destinar un porcentaje específico del peso del vehículo, de piezas o componentes de los vehículos al final de su vida útil a la preparación para la reutilización en todos los CAT. Dada la crisis económica existente en años anteriores, los CAT han tratado de maximizar los beneficios, impulsando así la preparación para la reutilización de piezas y componentes de los vehículos, por lo que estamos ante un objetivo que actualmente se está cumpliendo.

En cualquier caso, la comercialización de las piezas y componentes reutilizados de los vehículos al final de su vida útil debe realizarse de acuerdo con la normativa sobre seguridad industrial, por los que se debe promover la implantación en los CAT del sistema de certificación de control de calidad.

Según los datos oficiales reportados por el Ministerio de Medio Ambiente español a la Comisión Europea, se ha producido una evolución constante de los objetivos para la reutilización, reciclado y valorización. Los avances en los últimos años son debidos fundamentalmente a un incremento en la línea de la valorización energética de determinadas fracciones obtenidas tras la fragmentación de los vehículos descontaminados y desmontados, habiendo alcanzado, por tanto, los objetivos fijados del 85% de preparación para la reutilización y reciclado, así como el 95% de preparación para la reutilización y valorización total, a partir del año 2015.

5. EVOLUCIÓN DE LOS CENTROS AUTORIZADOS EN LA COMUNIDAD AUTÓNOMA DE EXTREMADURA PARA EL TRATAMIENTO DE VEHÍCULOS AL FINAL DE SU VIDA ÚTIL (CAT) Y CERTIFICADOS DE DESTRUCCIÓN EMITIDOS.



Año	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
CAT en funcionamiento	11	21	26	31	33	35	36	36	38	39	41	49	50	52
Certificados destrucción emitidos	12.925	21.749	25.060	21.230	17.127	21.258	20.696	16.642	13.937	13.170	16.479	15.885*	13.250*	14.776

* Según memorias anuales presentadas por los CAT autorizados en la C.A. de Extremadura.

6. VEHÍCULOS DADOS DE BAJA DEFINITIVA EN LA COMUNIDAD AUTÓNOMA DE EXTREMADURA.

TODOTERRENOS	TURISMOS	IND<3500 KG	TOTAL
601	14.503	7.584	17.083

Según Memoria Anual SIGRAUTO 2017.

Los datos expresados en la tabla anterior ponen de manifiesto que en el año 2017 la Comunidad Autónoma de Extremadura experimentó un flujo negativo de bajas de vehículos, dado que el número de bajas registradas en la Dirección General de Tráfico, cifrada en 17.083, es superior al de certificados de destrucción emitidos, cual es 14.776. De ello se desprende que 2.307 vehículos de Extremadura han sido descontaminados en otras comunidades autónomas, pese a que se tiene suficiente capacidad de gestión con 52 centros autorizados de tratamiento distribuidos por toda la geografía extremeña.