

**INFORME SOBRE LA SITUACIÓN DE LOS VEHÍCULOS AL FINAL DE SU
VIDA ÚTIL (VFU) EN EXTREMADURA EN 2020**

Índice

1.	Introducción.....	2
2.	Regulación	4
3.	Definiciones.....	6
4.	Procedimiento de tramitación de las bajas de vehículos.	7
5.	Objetivos de preparación para la reutilización, reciclado y valorización.	7
6.	Gestión de vehículos al final de su vida útil en Extremadura en 2020.....	8
7.	Tratamiento de los vehículos al final de su vida útil.....	9
8.	Evolución histórica de la gestión de vehículos al final de su vida útil.....	11

I. Introducción

Los antiguos desguaces tras la entrada en vigor del ya derogado Real Decreto 1383/2002, de 20 de diciembre, sobre gestión de vehículos al final de su vida útil, modernizaron y adaptaron sus instalaciones a los requisitos técnicos exigidos por dicha normativa para ejercer su actividad sin que produzcan impactos adversos significativos para la salud humana o el medio ambiente, pasando a denominarse centros autorizados para el tratamiento de vehículos (CAT).



Para analizar los problemas que afectan al tratamiento de los vehículos al final de su vida útil, buscar soluciones y proporcionar a sus asociados los instrumentos necesarios para que puedan cumplir con las obligaciones ambientales relacionadas con dicho tratamiento, se constituyó en 2002 la Asociación Española para el Tratamiento Medioambiental de los Vehículos Fuera de Uso (SIGRAUTO), donde se encuentran representados los principales agentes económicos involucrados en la cadena de tratamiento de los mismos, a través de sus respectivas asociaciones. Con fecha 12 de abril de 2010 la Junta de Extremadura suscribió un convenio de colaboración con SIGRAUTO para la mejora en la gestión de los vehículos al final de su vida útil.

Tanto la Dirección General de Sostenibilidad (antes Dirección General de Medio Ambiente), como el SEPRONA, han venido desarrollando anualmente campañas de vigilancia e inspección con el fin de garantizar la descontaminación adecuada de los vehículos al final de su vida útil en instalaciones autorizadas.

Como resultado de todas las actuaciones anteriores, se han adaptado o desaparecido las antiguas instalaciones, algunas de ellas ilegales, existiendo actualmente en la región una amplia y bien distribuida red de centros autorizados de tratamiento de vehículos (CAT).

El procedimiento de gestión de un vehículo al final de su vida útil comienza con su entrega a un centro autorizado para su tratamiento (CAT), el cual emitirá el correspondiente certificado de destrucción, pasando a tener el vehículo la consideración jurídica de residuo. En concreto, se clasifica como residuo peligroso, código LER 160104*, y una vez descontaminado en el centro autorizado pierde esta consideración, denominándose vehículo al final de su vida útil que no contiene líquidos ni otros componentes peligrosos, código LER 160106.

En el interior de un CAT los vehículos al final de su vida útil primeramente se someten a las operaciones de tratamiento para la descontaminación, es decir, a la retirada de baterías, depósitos de gas licuado, retirada o neutralización de componentes potencialmente explosivos (por ejemplo, airbags), retirada, así como recogida y almacenamiento por separado, de combustible y filtro de combustible, aceites –de motor, de transmisión, de la caja de cambios e hidráulicos y líquido de frenos– y filtros de aceite, líquido refrigerante, anticongelante, fluido de los aparatos de aire acondicionado y cualquier otro fluido que contengan los vehículos al final de su vida útil a menos que sea necesario para la preparación para la reutilización de los componentes de que se trate, y retirada, siempre que sea viable, de todos los componentes en los que se haya determinado un contenido en mercurio.

El CAT debe entregar a un gestor autorizado todos los materiales procedentes de la descontaminación, priorizando cuando sea viable desde el punto de vista medioambiental, la preparación para la reutilización y el reciclado, frente a otras formas de valorización.

Una vez realizada la descontaminación de los vehículos al final de su vida útil, los CAT separan las piezas y componentes que se pueden preparar para la reutilización y las comercializan como piezas usadas o de segunda mano, de acuerdo con la normativa sobre seguridad industrial y demás normativa de aplicación para la defensa de los consumidores y usuarios.

La extracción de piezas y componentes para su preparación para la reutilización y comercialización únicamente puede realizarse 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. En ningún caso se puede preparar para la reutilización un vehículo completo dado de baja definitiva en la Dirección General de Tráfico.



Para fomentar la preparación para la reutilización y el reciclado, los CAT también deben proceder a la retirada de catalizadores, retirada de los elementos metálicos que contienen cobre, aluminio y magnesio, si estos metales no van a ser retirados en el proceso de fragmentación, retirada de neumáticos y componentes plásticos de gran tamaño (por ejemplo, parachoques, salpicaderos, depósitos de fluidos, etc.) si estos materiales no van a ser retirados en el proceso de fragmentación de tal modo que puedan reciclarse efectivamente como materiales, y a la retirada de vidrio. Se deben entregar 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.

El almacenamiento de las piezas y componentes extraídos del vehículo se realiza de forma diferenciada, evitando dañar los componentes que contengan fluidos, o los componentes y piezas de recambio valorizables.

Finalmente, los CAT remiten, 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.

El CAT que prepare neumáticos para la reutilización puede encargar por sí mismo el tratamiento de los neumáticos derivados de la preparación para la reutilización a través de gestores autorizados, puede llegar a acuerdos con sistemas de responsabilidad ampliada del productor o solicitar 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. 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.

2. Regulación

En el año 2000 la Unión Europea adoptó la Directiva 2000/53/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, relativa a los vehículos al final de su vida útil, cuyo objetivo fundamental era disminuir la cantidad y peligrosidad de los residuos procedentes de los vehículos, así como la adecuada gestión de los residuos que en todo caso se generaran. La directiva instaba a los fabricantes o importadores de vehículos de la Unión Europea a reducir el uso de sustancias peligrosas en sus vehículos nuevos, a diseñar y construir vehículos que facilitaran la reutilización y el reciclado, y a fomentar el uso de materiales reciclados. Así mismo, y con algunas excepciones, se prohibía el uso de mercurio, cromo hexavalente, cadmio y plomo en los componentes de los vehículos comercializados con posterioridad al 1 de julio de 2003.

La Directiva 2000/53/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de septiembre de 2000, fue incorporada al ordenamiento jurídico español mediante el Real Decreto 1383/2002, de 20 de diciembre, sobre gestión de vehículos al final de su vida útil. Además de incluir en la citada norma las medidas a adoptar por los fabricantes e importadores de vehículos para reducir la afección ambiental producida por sus vehículos, se reguló la entrega por el usuario del vehículo al final de su vida útil; 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; el cumplimiento de los objetivos de reutilización, reciclado y valorización establecidos por la directiva; así como la aplicación del principio de responsabilidad ampliada de los productores, por el que éstos debían hacerse cargo de los vehículos al final de su vida útil que les fueran entregados, garantizando la suficiencia de las instalaciones de recogida.

La acreditación del fin de la vida útil del vehículo se estableció desde entonces mediante el certificado de destrucción emitido por el centro de tratamiento autorizado, cuyos requisitos mínimos, establecidos por la Comisión Europea, quedaron incorporados en el real decreto. Se regulaban también las operaciones de descontaminación y otras operaciones de tratamiento, fijándose las condiciones de almacenamiento y estableciéndose los requisitos técnicos que debían de reunir las instalaciones de recogida, almacenamiento y tratamiento.

El tiempo transcurrido desde la aprobación del Real Decreto 1383/2002, de 20 de diciembre, así como la experiencia adquirida durante su aplicación, han hecho necesaria su revisión. No obstante, en el preámbulo del nuevo Real Decreto 20/2017, de 20 de enero, sobre los vehículos al final de su vida útil, el cual deroga la anterior normativa, se reconoce que se trata de un flujo de residuos que ha venido funcionando de una manera satisfactoria, aunque existían algunos aspectos de la regulación que necesitaban ser mejorados, como la definición del ámbito de aplicación de la norma y su coherencia con los regímenes de otros flujos de residuos, así como la redacción de determinados artículos.

A modo de resumen, el Real Decreto 20/2017, de 20 de enero, ha mantenido en esencia la regulación preexistente sobre los vehículos al final de su vida útil, conservando sus elementos fundamentales, entre ellos: las obligaciones de los productores o fabricantes de vehículos, como son diseñar sus productos de manera que se limite el uso de sustancias peligrosas en la fabricación de los mismos y se facilite el desmontaje y el tratamiento de los residuos, facilitar información a los gestores, a los consumidores y a las administraciones públicas, organizar, y financiar cuando proceda, la recogida y el adecuado tratamiento, por sí mismos o a través de acuerdos voluntarios con otros agentes económicos; la obligación de los usuarios de entregar los vehículos a un centro de tratamiento, bien directamente, bien a través de una instalación de recepción; la obligación de documentar la entrega a través del certificado de destrucción que acredita el fin de la vida útil del vehículo; la tramitación por los centros de tratamiento de la baja del vehículo ante la Dirección General de Tráfico; la exigencia del cumplimiento de requisitos técnicos de almacenamiento y tratamiento; y la obligación de los agentes económicos de cumplimiento de objetivos de preparación para la reutilización, reciclado y valorización.

Las novedades del nuevo real decreto con respecto al derogado se centraron en las siguientes cuestiones: se precisa su ámbito de aplicación, se regulan con mayor detalle las operaciones que deben realizar los centros autorizados para el tratamiento de los vehículos al final de su vida útil (CAT), se adoptan medidas para evitar que se produzca una doble financiación de la gestión de los vehículos o de sus componentes; y se completan algunas previsiones sobre las obligaciones a las que quedan sometidos los productores y otros agentes económicos, incluidas las de información, así como sobre el régimen sancionador. Adicionalmente, se adecua este flujo de residuos a la Ley 22/2011, de 28 de julio, de residuos y suelos contaminados, en especial incluyendo la preparación para la reutilización como tratamiento y adaptando los sistemas de responsabilidad ampliada del productor del producto a lo previsto en su título IV. Por último, se añadió una disposición adicional para regular la cesión temporal de 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.

Quedan excluidos del ámbito de aplicación del Real Decreto 20/2017, de 20 de enero, los vehículos de época, es decir, los históricos o con valor de colección o destinados a museos, en funcionamiento o desmontados por piezas.

3. Definiciones

A los efectos del Real Decreto 20/2017, de 20 de enero, 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 cm³ 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.



4. 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 I6/V-122 sobre la baja electrónica de vehículos al final de su vida útil.

En cualquier caso, la entrega del vehículo no debe suponer 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 que no incluya otros elementos no pertenecientes al mismo ni se le haya realizado ningún tipo de operación previa de desmontaje de piezas o componentes.

Cuando se trata de bajas definitivas de vehículos incluidas en el ámbito de aplicación del Real Decreto 20/2017, de 20 de enero, el CAT debe 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, etc., el CAT deberá emitir el denominado certificado de “tratamiento medioambiental” según el modelo recogido en la Instrucción de la Dirección General de Tráfico I6/V-122.

5. Objetivos de preparación para la reutilización, reciclado y valorización

El Real Decreto 20/2017, de 20 de enero, establece que los CAT son los únicos autorizados para descontaminar los vehículos y extraer piezas y componentes de vehículos que previamente hayan causado baja definitiva en el Registro de vehículos de la Dirección General de Tráfico.

Para dar cumplimiento al principio de jerarquía de residuos, estos centros deben separar las piezas y componentes que se puedan preparar para la reutilización, y comercializarlas; también deben entregar a un gestor autorizado todos los materiales procedentes de la descontaminación y remitir el resto del vehículo a un gestor autorizado para su fragmentación. De esta forma se garantiza la trazabilidad y correcta gestión de todos los vehículos al final de su vida útil, que pasan, por este orden, por una etapa de descontaminación y de preparación para la reutilización en un CAT, otra etapa de fragmentación y, en su caso, postfragmentación, y finalmente por las etapas de reciclado y valorización energética de sus componentes o, en su caso, eliminación.

La citada norma 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 total de los vehículos que se traten anualmente en el CAT.

Además, los centros autorizados para el tratamiento deben recuperar 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.

En consecuencia, todos los CAT están obligados a destinar a la preparación para la reutilización un porcentaje específico del peso del vehículo, en piezas o componentes de los vehículos al final de su vida útil. Dicho objetivo, actualmente fijado en recuperar y comercializar al menos un 5% del peso total de los vehículos que traten anualmente, se viene cumpliendo sobradamente en Extremadura, pues contribuye a rentabilizar la actividad económica de los CAT.

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 de sistemas de certificación de control de calidad.



6. Gestión de vehículos al final de su vida útil en Extremadura en 2020

Según la memoria entregada por SIGRAUTO, la distribución de las bajas definitivas de vehículos realizadas en Extremadura en 2020, analizando la información de la Dirección General de Tráfico, se refleja en la siguiente tabla:

Provincia	Todoterrenos	Turismos	Ind<3500 kg	Total
Badajoz	389	10.386	1.510	12.285
Cáceres	286	6.070	1.240	7.586
Total Extremadura	675	16.456	2.750	19.881

Por otra parte, podemos ver a continuación los certificados de destrucción de vehículos emitidos en 2020 por los CAT ubicados en la Comunidad Autónoma de Extremadura, según las memorias recibidas en la Dirección General de Sostenibilidad.

CAT en funcionamiento	Certificados de destrucción emitidos	Peso total de los vehículos generados(t) (1)
60	21.528	20.656
(1) El peso total de los vehículos al final de su vida útil se ha estimado tomando como peso medio 959,49 kg, tal como se contempla en el Plan Estatal Marco de Gestión de Residuos (PEMAR) 2016-2022.		

Resumiendo, en cuanto a los vehículos afectados por el Real Decreto 20/2017, de 20 de enero, dados de baja definitiva en la Dirección General de Tráfico por titulares con domicilio en Extremadura, se ha calculado por SIGRAUTO para 2020 en 19.881 vehículos, siendo por primera vez en los últimos años inferior al número de certificados de destrucción emitidos por los CAT de nuestra región, cifrados en 21.528.

De ello se desprende que en los 60 CAT en funcionamiento en Extremadura se ha producido un saldo positivo de vehículos procedentes de otras comunidades autónomas para su tratamiento final; además, probablemente un número difícil de determinar de los certificados de destrucción emitidos no se corresponderían con vehículos afectados por el Real Decreto 20/2017, sino con otros tipos de vehículos para los que se debiera haber emitido el certificado de “tratamiento medioambiental” al ser ciclomotores, vehículos pesados, vehículos especiales, etc.

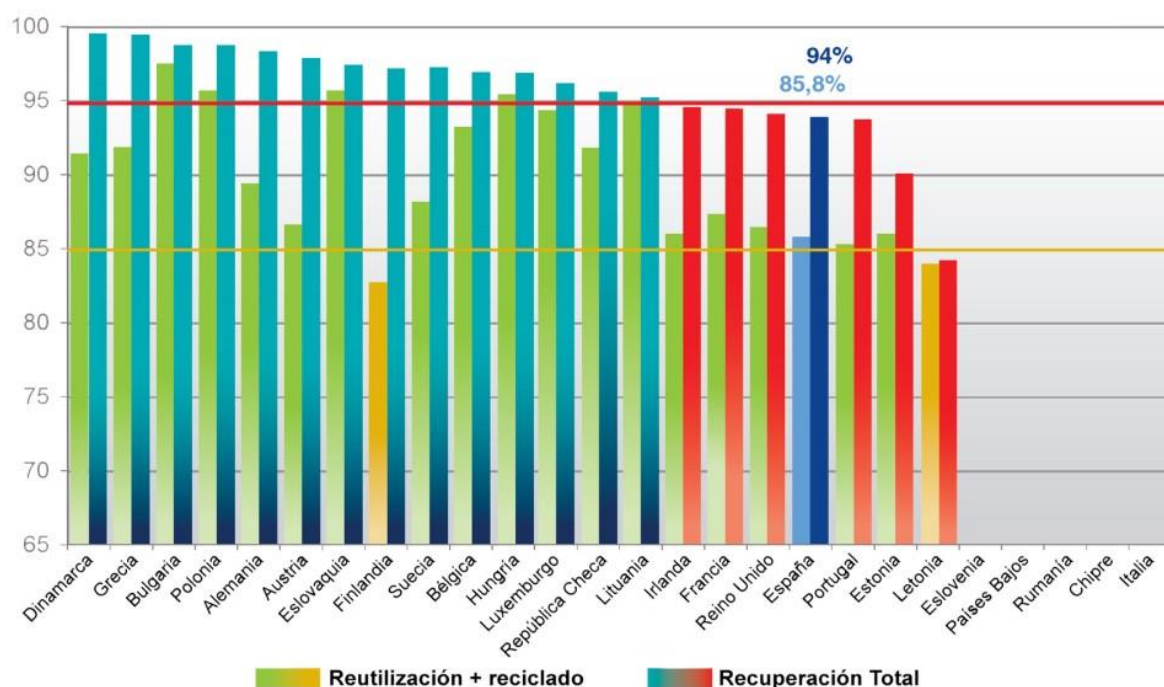
En cualquier caso, se debe destacar que en un año marcado por la crisis sanitaria generada por el COVID-19 y las restricciones a la movilidad, la red de CAT existente en Extremadura ha sido capaz de gestionar un número mayor de vehículos al final de su vida útil que en años precedentes.

7. Tratamiento de los vehículos al final de su vida útil

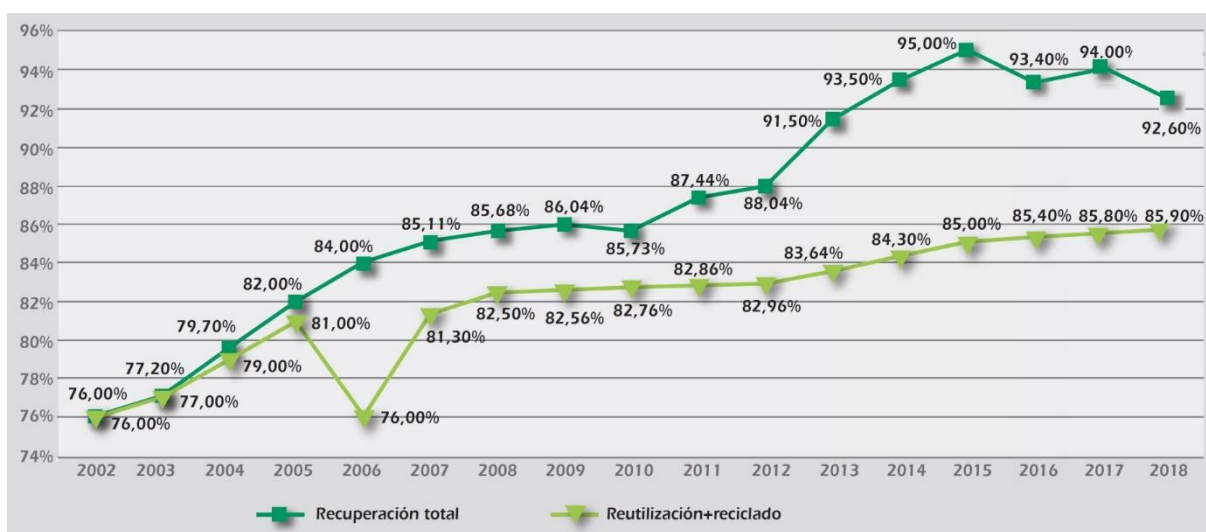
Según los datos oficiales reportados anualmente por el Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico a la Comisión Europea, se observa en España una tendencia creciente del porcentaje de preparación para la reutilización y reciclado (objetivo mínimo establecido en el 85% del peso medio por vehículo y año), mientras el porcentaje de preparación

para la reutilización y valorización (objetivo mínimo establecido en el 95% del peso medio por vehículo y año) sufre más oscilaciones, debido a la mayor o menor demanda de los residuos procedentes de la fragmentación de vehículos para su valorización energética en las plantas de producción de cemento.

Los datos que a continuación mostramos, pertenecen al global de España y están publicados en la memoria anual 2020 de SIGRAUTO.



Datos de la Agencia Eurostat de la Comisión Europea de los niveles oficiales de recuperación de vehículos fuera de uso (VFUs) relativos a 2018 reportados por los distintos Estados Miembro.

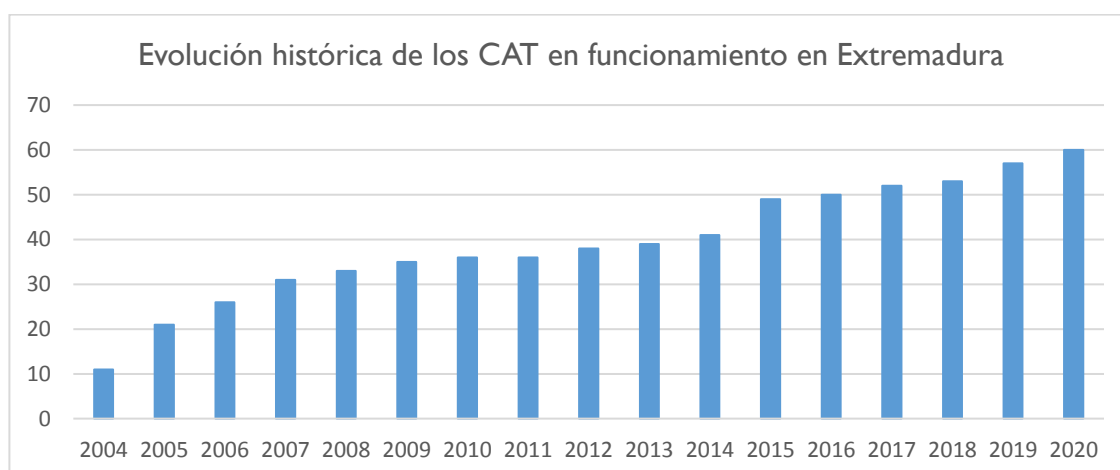


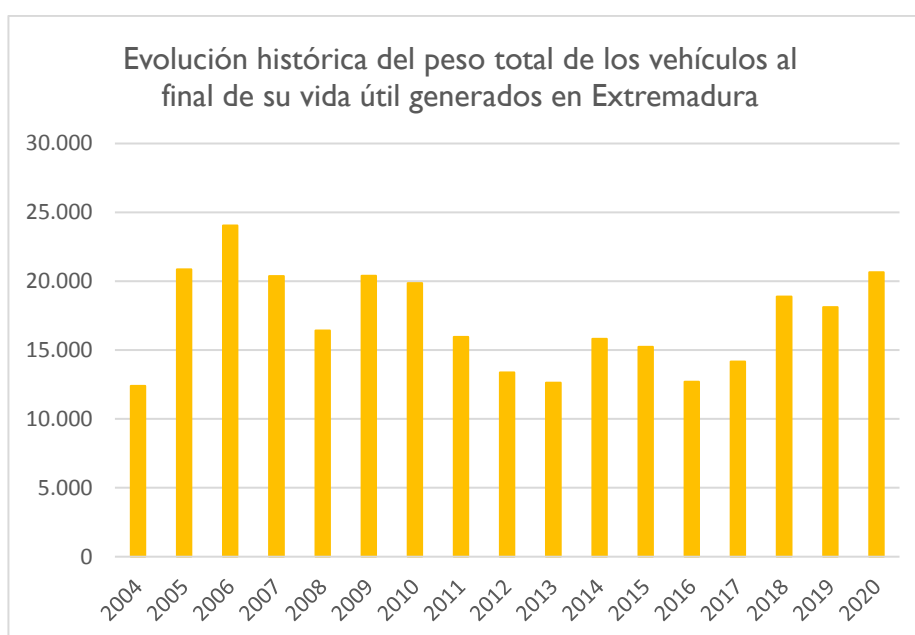
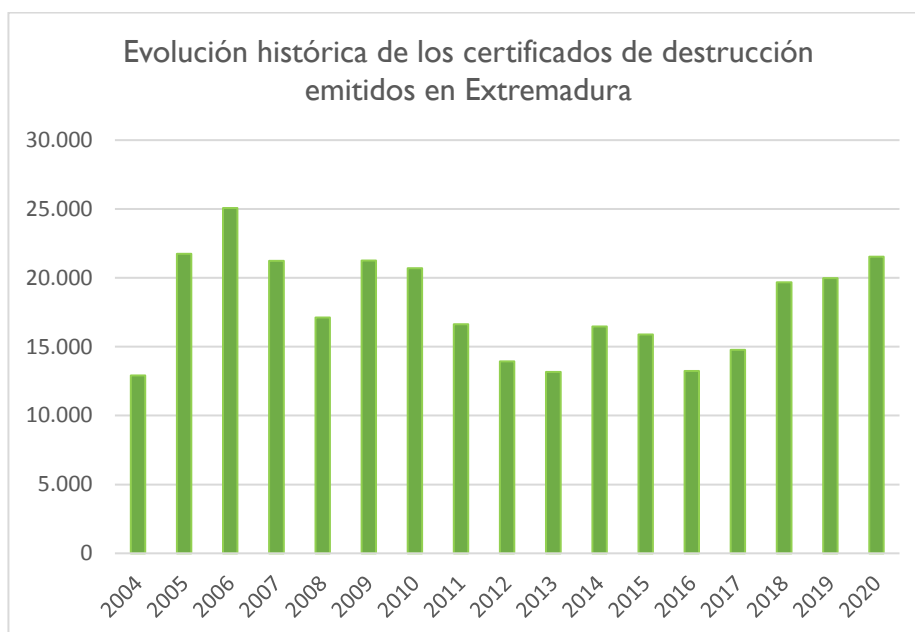
8. Evolución histórica de la gestión de vehículos al final de su vida útil

Si recopilamos los datos de la gestión de vehículos al final de su vida útil en Extremadura desde el año en los que se comenzaron a recoger y analizar datos con la misma metodología, obtenemos la siguiente tabla y gráficos:

Año	CAT en funcionamiento	Certificados destrucción emitidos	Peso total de los vehículos fuera de uso generados (I)
2004	11	12.925	12.401
2005	21	21.749	20.868
2006	26	25.060	24.045
2007	31	21.230	20.370
2008	33	17.127	16.433
2009	35	21.258	20.397
2010	36	20.696	19.858
2011	36	16.642	15.968
2012	38	13.937	13.372
2013	39	13.170	12.636
2014	41	16.479	15.811
2015	49	15.885	15.241
2016	50	13.250	12.713
2017	52	14.776	14.177
2018	53	19.678	18.881
2019	57	19.984	18.116
2020	60	21.528	20.656

(I) El peso total de los vehículos al final de su vida útil se ha estimado tomando como peso medio 959,49 kg, tal como se contempla en el Plan Estatal Marco de Gestión de Residuos (PEMAR) 2016-2022.





Los datos expresados en las tablas anteriores ponen de manifiesto que en el año 2020 se ha producido un incremento, respecto a los años anteriores, del número de certificados de destrucción de vehículos emitidos por los CAT ubicados en la Comunidad Autónoma de Extremadura. Por lo que, como se ya se ha señalado, cabe destacar que en un año marcado por la crisis sanitaria generada por el COVID-19 y las restricciones a la movilidad, la red de CAT existente en Extremadura ha sido capaz de gestionar adecuadamente un mayor número de vehículos al final de su vida útil que en años precedentes.