

**INFORME SOBRE LA SITUACIÓN DE LOS VEHÍCULOS AL FINAL DE SU  
VIDA ÚTIL (VFU) EN EXTREMADURA EN 2022**

## ÍNDICE

<b>1. Introducción.....</b>	<b>2</b>
<b>2. Regulación.....</b>	<b>3</b>
<b>2.1 Operaciones de tratamiento a realizar en los CAT.....</b>	<b>4</b>
<b>2.2 Obligaciones de los productores de automóviles.....</b>	<b>5</b>
<b>2.3 Objetivos de preparación para la reutilización, reciclado y valorización .....</b>	<b>6</b>
<b>3. Gestión de vehículos al final de su vida útil en Extremadura en 2022 .....</b>	<b>7</b>
<b>3.1 Objetivos de tratamiento obtenidos.....</b>	<b>8</b>
<b>4. Evolución histórica de la gestión de vehículos al final de su vida útil .....</b>	<b>8</b>

## 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 los vehículos al final de su vida útil (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 reciente 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, además de incorporar a nuestro ordenamiento la Directiva (UE) 2018/849 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 30 de mayo de 2018, por la que se modifican, entre otras, la Directiva 2000/53/CE relativa a los vehículos al final de su

vida útil, incluye la mejora de la gestión de dichos residuos de una manera homogénea por parte de los CAT y dota de mayor seguridad jurídica a los operadores de dicho sector.

## 2. Regulación

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, tiene por objeto establecer medidas destinadas a la prevención de la generación de residuos procedentes de vehículos y a la recogida, a la preparación para la reutilización, al reciclado y otras formas de valorización de los vehículos al final de su vida útil, incluidos sus componentes, para así reducir la eliminación de residuos y mejorar la eficacia en la protección de la salud humana y del medio ambiente a lo largo del ciclo de vida de los vehículos.

La citada normativa define automóvil como el vehículo a motor concebido y fabricado principalmente para el transporte de personas y su equipaje que tenga, como máximo, ocho plazas de asiento, además de la 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); y el vehículo con tres ruedas simétricas y con un motor cuya cilindrada sea superior a 50 cm<sup>3</sup> para los motores de combustión interna, o con una velocidad máxima por construcción superior a 45 km/h, con exclusión de los ciclomotores. A los automóviles al final de su vida útil se les asigna el código LER-VEH 16 01 04\* 10, y el CAT expedirá el correspondiente certificado de destrucción que entregará al titular del automóvil como justificante de la puesta a disposición del vehículo para su descontaminación y tratamiento.

Sin embargo, la definición de vehículo es más amplia, incluyendo cualquier medio de transporte autopropulsado, que incorpore al menos dos ruedas, ya sea completo, completado o incompleto, y con una velocidad máxima de diseño superior a 25 km/h, susceptible de ser matriculado ante la Dirección General de Tráfico. A los vehículos al final de su vida útil que no sean automóviles se les asigna el código LER-VEH 16 01 04\* 20, y el CAT expedirá el correspondiente certificado de tratamiento medioambiental que entregará al titular del vehículo.

En todo caso, resulta importante señalar que el titular de un vehículo, cuando lo deseché, queda obligado a acreditar que su destino final ha sido un CAT. Para los automóviles, dicha entrega no supondrá coste alguno para su titular cuando el automóvil al final de su vida útil carezca de valor de mercado o este 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 componentes, partes o piezas.

El CAT en el que se vaya a descontaminar y tratar el vehículo, una vez haya recibido el vehículo en sus instalaciones y haya comprobado las características del mismo, realizará la tramitación electrónica de la baja definitiva del vehículo en el Registro de Vehículos de la Dirección General de Tráfico, y emitirá el certificado de destrucción o de tratamiento

medioambiental de dicho residuo peligroso, de conformidad con lo dispuesto en el anexo III del Real Decreto 265/2021, de 13 de abril, que entregará al titular del vehículo.

La emisión del certificado de destrucción o de tratamiento medioambiental da lugar a la obligación de descontaminación del vehículo en el plazo de treinta días naturales.

## 2.1 Operaciones de tratamiento a realizar en los CAT

Según el Real Decreto 265/2021, de 13 de abril, los vehículos al final de su vida útil, antes de ser sometidos a otro tratamiento posterior, se someterán en un CAT a las preceptivas operaciones de tratamiento para la descontaminación:

- a) Retirada de baterías, depósitos de gas licuado.
- b) Retirada o neutralización de airbags.
- c) Retirada, así como recogida y almacenamiento por separado, cuando su mezcla impida su tratamiento, de: filtros de combustible, filtros de aceite, combustible, aceite –de motor, de transmisión, de la caja de cambios, hidráulico y líquido de frenos–, líquido refrigerante, anticongelante, fluido de los aparatos de aire acondicionado así como cualquier otro fluido que contengan los vehículos al final de su vida útil.
- d) Retirada, siempre que sea viable, de todos los componentes en los que se haya determinado un contenido en mercurio.

Para fomentar la preparación para la reutilización y el reciclado, se realizarán en el CAT todas y cada una de las operaciones de tratamiento siguientes:

- a) Retirada de catalizadores,
- b) Retirada de los elementos metálicos que contengan cobre, aluminio y magnesio, si estos metales no van a ser retirados en el proceso de fragmentación,
- c) 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.
- d) Retirada de vidrio.

Las fracciones que no se hayan podido preparar para la reutilización o reciclar, se destinarán, en base al principio de jerarquía, a valorización energética.

El CAT priorizará, cuando sea viable desde el punto de vista medioambiental, la preparación para la reutilización y destinará a gestor autorizado el resto de residuos para su tratamiento acorde al principio de jerarquía de residuos.



La extracción de componentes, partes o piezas para su preparación para la reutilización y comercialización únicamente podrá realizarse en un CAT, debiendo ir acompañados del certificado del CAT que los haya preparado para su reutilización. El contenido de dicho certificado podrá ir incluido en la factura correspondiente.

El resto del vehículo, que no deberá incluir ningún material o elemento no perteneciente al mismo, así como los componentes, partes o piezas preparadas para su reutilización y posteriormente no comercializadas, deberán remitirse a un gestor autorizado para su fragmentación.

El CAT que prepare neumáticos para la reutilización procedentes de neumáticos al final de su vida útil de vehículos al final de su vida útil deberá justificar que ha enviado a gestor autorizado una cantidad equivalente a la cantidad de neumáticos que ha preparado para la reutilización y comercializado como neumáticos de segunda mano en dicho ejercicio.

Los combustibles solo podrán comercializarse o autoconsumirse en el propio CAT si cumplen los requisitos establecidos en su normativa de aplicación. Cuando un CAT realice operaciones de preparación para la reutilización o reciclado de gases de refrigeración y dicho gas sea utilizado en autoconsumo, comercializado o utilizado en operaciones de carga, recarga, reparación o mantenimiento de vehículos, equipos o aparatos de sus clientes, se deberá cumplir con lo establecido en la normativa de aplicación respecto a los impuestos sobre gases fluorados de efecto invernadero.

Para la adecuada manipulación de los vehículos eléctricos e híbridos, y en especial para la extracción de las baterías de los mismos, los profesionales de los CAT que operan con estos residuos deberán disponer de la cualificación necesaria.

## 2.2 Obligaciones de los productores de automóviles

Los productores de automóviles (fabricantes nacionales, importadores o adquirentes profesionales de automóviles en otros Estados miembros de la Unión Europea) garantizarán y, en su caso, financiarán la adecuada recogida y tratamiento de los automóviles al final de su vida útil, y, por sí mismos, o junto con otros agentes económicos, garantizarán la disponibilidad de instalaciones de recogida en todo el territorio nacional.

Si bien, dado que los automóviles al final de su vida útil han venido teniendo un valor residual positivo, los productores no han necesitado realizar aportes financieros para asegurar su recogida y tratamiento adecuado.

Los productores de automóviles podrán dar cumplimiento a las obligaciones derivadas del Real Decreto 265/2021, de 13 de abril, a través de los sistemas individuales de responsabilidad ampliada, opción elegida hasta ahora pero aún no completada por numerosos fabricantes nacionales e importadores, o a través de los sistemas colectivos de responsabilidad ampliada.

### 2.3 Objetivos de preparación para la reutilización, reciclado y valorización

Los agentes económicos cumplirán, en el ámbito de su actividad, los objetivos de preparación para la reutilización, reciclado y valorización siguientes:

- a) el porcentaje total de preparación para la reutilización y valorización será al menos del 95 por 100 del peso medio por automóvil y año, y
- b) el porcentaje total de preparación para la reutilización y reciclado será al menos del 85 por 100 del peso medio por automóvil y año.

Los CAT, además, cumplirán los siguientes objetivos, sin perjuicio del cumplimiento de los exigidos con anterioridad a la entrada en vigor de este real decreto:

- a) Recuperarán para su preparación para la reutilización, y comercializarán componentes, partes o piezas de los automóviles que supongan, al menos, un 10 % del peso total de los automóviles que traten anualmente.
- b) A partir del 1 de enero de 2026 recuperarán para su preparación para la reutilización, y comercializarán componentes, partes o piezas de los automóviles que supongan, al menos, un 15 % del peso total de los automóviles que traten anualmente.



Piezas para la reutilización.



Paquetes para el reciclado de chatarra en hornos de fundición.

### 3. Gestión de vehículos al final de su vida útil en Extremadura en 2022

Según la memoria entregada por SIGRAUTO, la distribución de las bajas definitivas de automóviles realizadas en Extremadura en 2022, analizando la información de la Dirección General de Tráfico, se refleja en la siguiente tabla:

Provincia	Todoterrenos	Turismos	Ind<3500 kg	Total
Badajoz	388	9.412	1.290	11.090
Cáceres	227	5.609	1.150	6.986
<b>Total Extremadura</b>	<b>615</b>	<b>15.021</b>	<b>2.440</b>	<b>18.076</b>

Por otra parte, podemos ver a continuación los certificados de destrucción de automóviles emitidos en 2022 por los CAT ubicados en la Comunidad Autónoma de Extremadura, según las memorias recibidas en la Dirección General de Sostenibilidad.

Resumiendo, en cuanto a los automóviles dados de baja definitiva en la Dirección General de Tráfico por titulares con domicilio en Extremadura, se ha calculado por

CAT en funcionamiento	Certificados de destrucción emitidos	Peso total de los vehículos generados(t) (1)
<b>63</b>	<b>19.279</b>	<b>18.498</b>

(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.

SIGRAUTO para 2022 en 18.076 vehículos, siendo por tercer año consecutivo inferior al número de certificados de destrucción emitidos por los CAT de nuestra región, cifrados en 19.275.

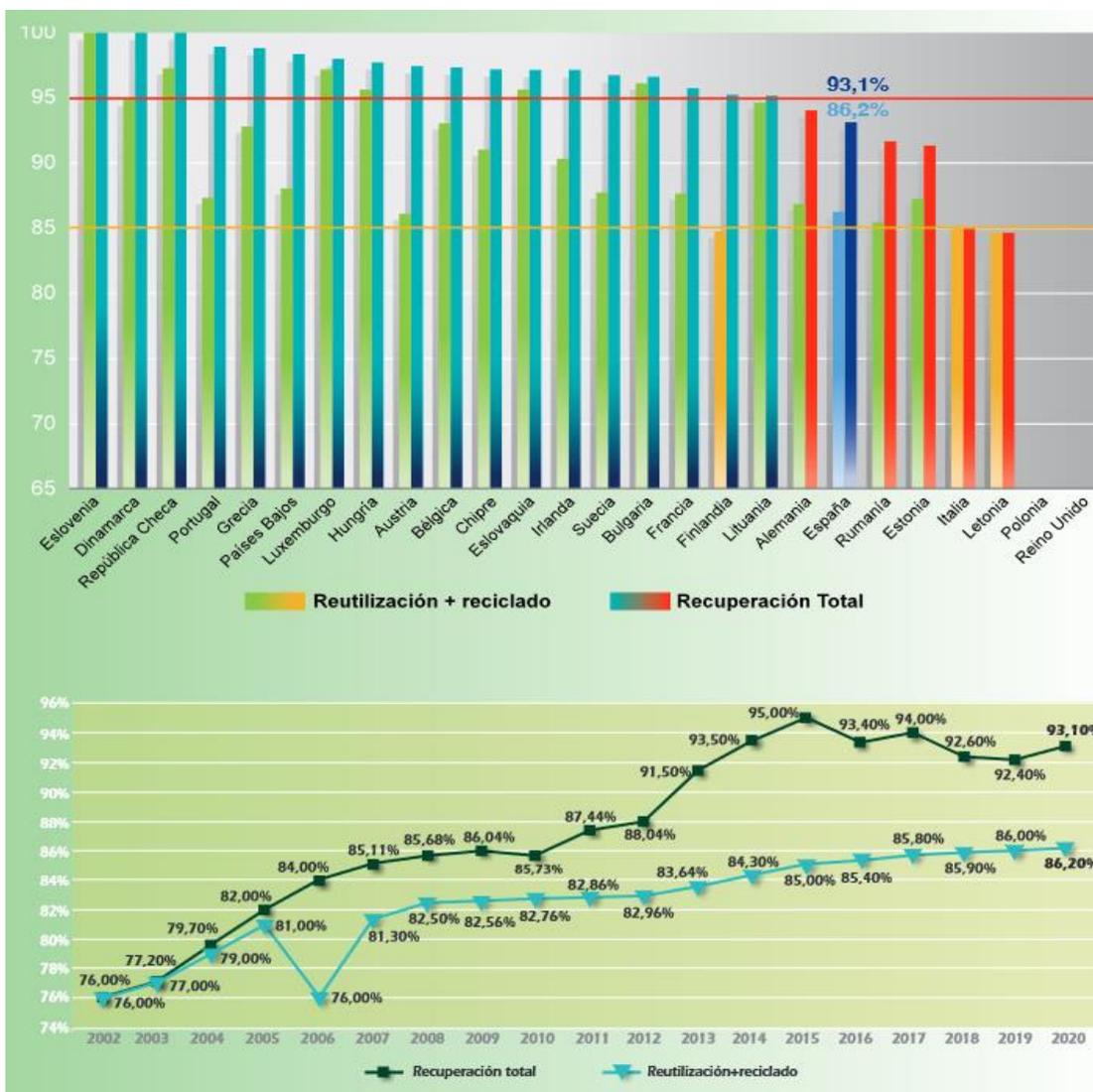
De ello se desprende que en los 63 CAT en funcionamiento en Extremadura se ha producido durante 2022 un saldo positivo de automóviles procedentes de otras comunidades autónomas para su tratamiento final; además, probablemente un número difícil de determinar de los certificados de destrucción emitidos se corresponderían 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 la gran capacidad de gestión de la extensa red de centros autorizados para el tratamiento de vehículos al final de su vida útil existente en Extremadura

### 3.1 Objetivos de tratamiento obtenidos

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 fundamentalmente 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 2022 de SIGRAUTO.



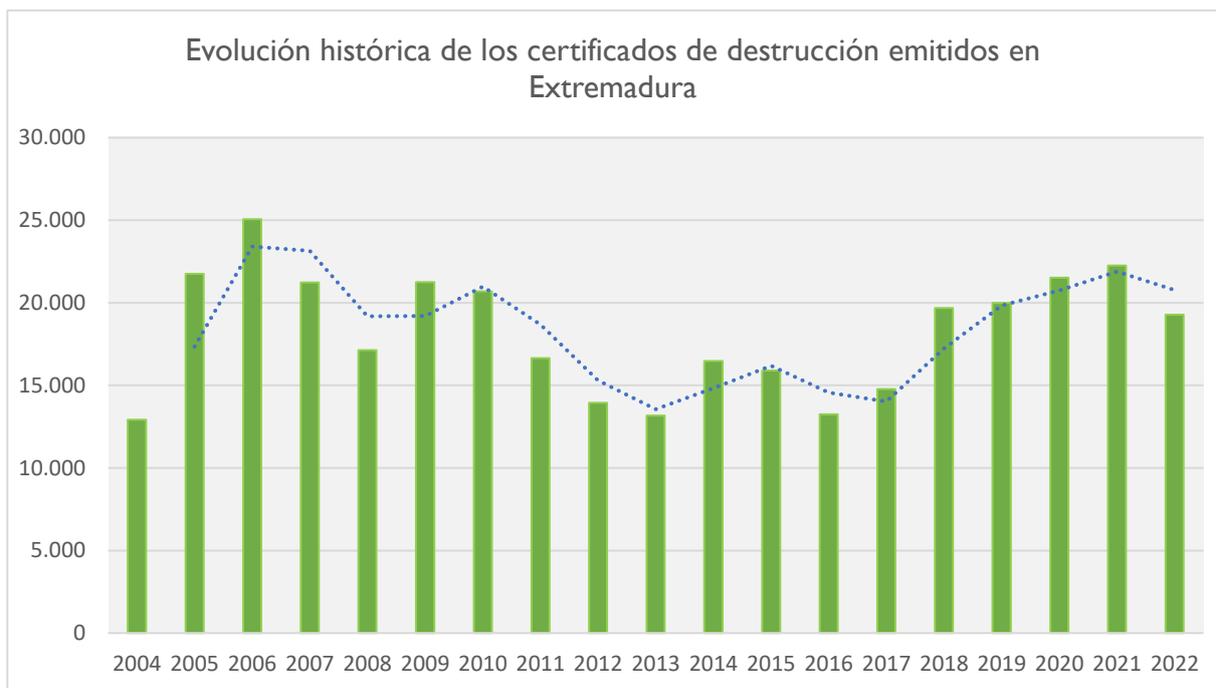
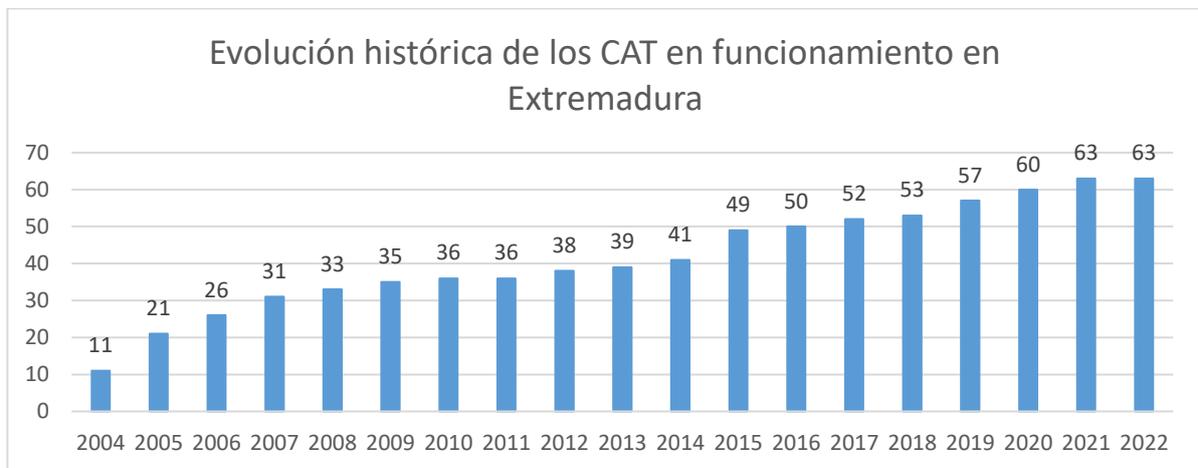
Datos de la agencia Eurostat de la Comisión Europea de los niveles oficiales de recuperación de vehículos fuera de uso (VFU) relativos a 2022, reportados por los distintos Estados Miebros.

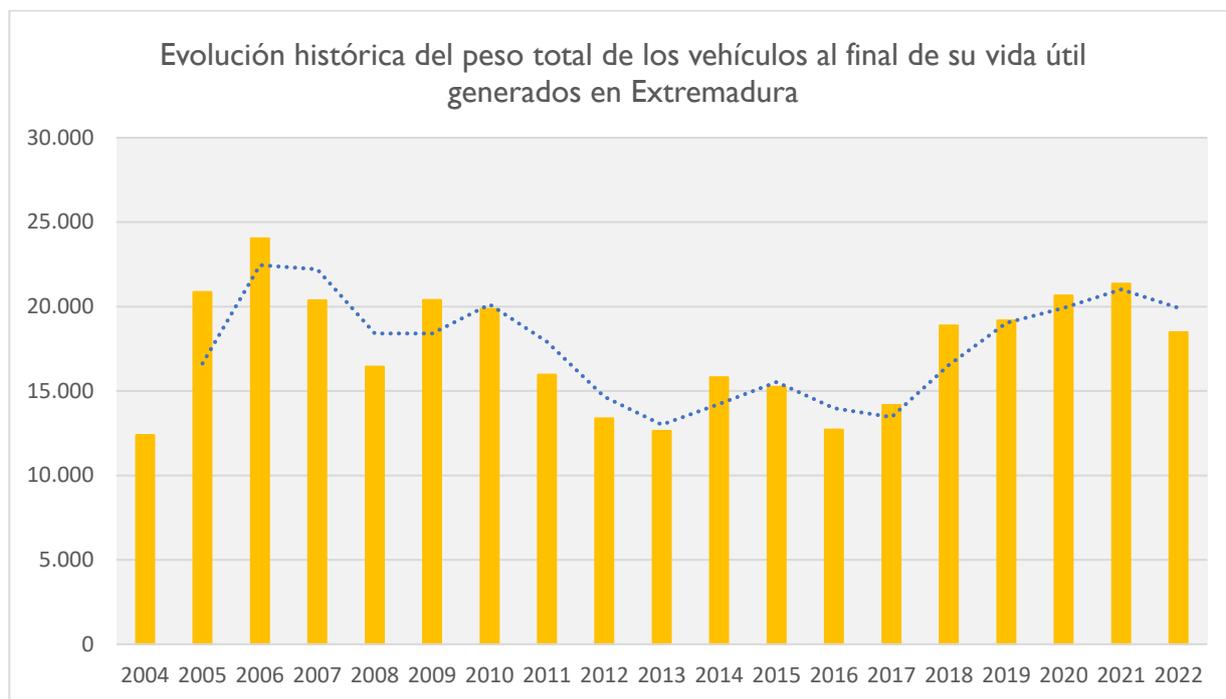
#### 4. Evolución histórica de la gestión de vehículos al final de su vida útil

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:

<b>Año</b>	<b>CAT en funcionamiento</b>	<b>Certificados destrucción emitidos</b>	<b>Peso total de los vehículos fuera de uso generados (1)</b>
<b>2004</b>	11	12.925	12.401
<b>2005</b>	21	21.749	20.868
<b>2006</b>	26	25.060	24.045
<b>2007</b>	31	21.230	20.370
<b>2008</b>	33	17.127	16.433
<b>2009</b>	35	21.258	20.397
<b>2010</b>	36	20.696	19.858
<b>2011</b>	36	16.642	15.968
<b>2012</b>	38	13.937	13.372
<b>2013</b>	39	13.170	12.636
<b>2014</b>	41	16.479	15.811
<b>2015</b>	49	15.885	15.241
<b>2016</b>	50	13.250	12.713
<b>2017</b>	52	14.776	14.177
<b>2018</b>	53	19.678	18.881
<b>2019</b>	57	19.984	19.174
<b>2020</b>	60	21.528	20.656
<b>2021</b>	63	22.260	21.358
<b>2022</b>	63	19.279	18.489

(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.





Los datos expresados en las tablas anteriores ponen de manifiesto que en el año 2022 se ha producido un descenso del número de certificados de destrucción de vehículos emitidos por los CAT ubicados en la Comunidad Autónoma de Extremadura, situándose en un nivel algo inferior al año 2018.