

INFORME SOBRE LA SITUACIÓN DE LOS VEHÍCULOS AL FINAL DE SU VIDA ÚTIL (VFU) EN EXTREMADURA EN 2024

ÍNDICE

1. Introducción.....	2
2. Regulación.....	3
2.1 Operaciones de tratamiento a realizar en los CAT.....	4
2.2 Obligaciones de los productores de automóviles.....	6
2.3 Objetivos de preparación para la reutilización, reciclado y valorización	6
3. Gestión de vehículos al final de su vida útil en Extremadura en 2024	7
3.1 Objetivos de tratamiento obtenidos.....	8
4. Evolución histórica de la gestión de vehículos al final de su vida útil	9

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 vigente 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 cm³ 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 deseche, 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.

En cuanto a la memoria resumen de gestión que deben presentar anualmente los centros autorizados de tratamiento de vehículos al final de su vida útil, el artículo 11.2 del Real Decreto establece que el formato y el contenido de la memoria anual de gestión de los CAT serán acordados en la comisión de coordinación en materia de residuos.

El 7 de noviembre de 2022 fue aprobado por la comisión de coordinación el modelo de formato y contenido de la memoria anual, mucho más completo que los anteriores, por lo que desde el 2023 fue requerido a los centros autorizados de tratamiento de vehículos al final de su vida útil, con resultados desiguales.

A finales del 2024 se remitió una nueva versión mejorada del modelo de memoria, contemplando todas las posibles operaciones frecuentes en los centros autorizados de tratamiento de vehículos al final de su vida útil, con el fin de facilitar la cumplimentación de la memoria anual. Pese a ello y al igual que el año anterior, en general la cumplimentación no ha sido muy satisfactoria, con un resultado desigual, aunque más acertada que en la 2023. En los próximos años se podrá disponer de información más detallada sobre la gestión de ese flujo de residuos, a medida que se logre mejorar la calidad de dichas memorias.

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 los 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 2024

Según la memoria entregada por SIGRAUTO, la distribución de las bajas definitivas de automóviles realizadas en Extremadura en 2024, analizando la información de la Dirección General de Tráfico, se refleja en la siguiente tabla:

Provincia	Turismos	Ind<3500 kg	Total
Badajoz	9.234	1.267	10.501
Cáceres	5.812	1.020	6.832
Total Extremadura	15.046	2.287	17.333

En la memoria de 2024, SIGRAUTO no ha diferenciado, como en años anteriores, entre todoterrenos y turismos, dado que los todoterrenos están incluidos en la categoría de turismos (MI) y diferenciarlos generaba cierta confusión. Hay que destacar que, con respecto al año 2023, se ha experimentado un ligero ascenso de bajas definitivas de vehículos, a nivel autonómico y estatal.

Por otra parte, podemos ver a continuación los certificados de destrucción de automóviles emitidos en 2024 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)
63	18.318	17.576

(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 automóviles dados de baja definitiva en la Dirección General de Tráfico por titulares con domicilio en Extremadura, se ha calculado por SIGRAUTO para 2023 en 17.333 vehículos, siendo por cuarto año consecutivo inferior al número de certificados de destrucción emitidos por los CAT de nuestra región, cifrados en 18.318.

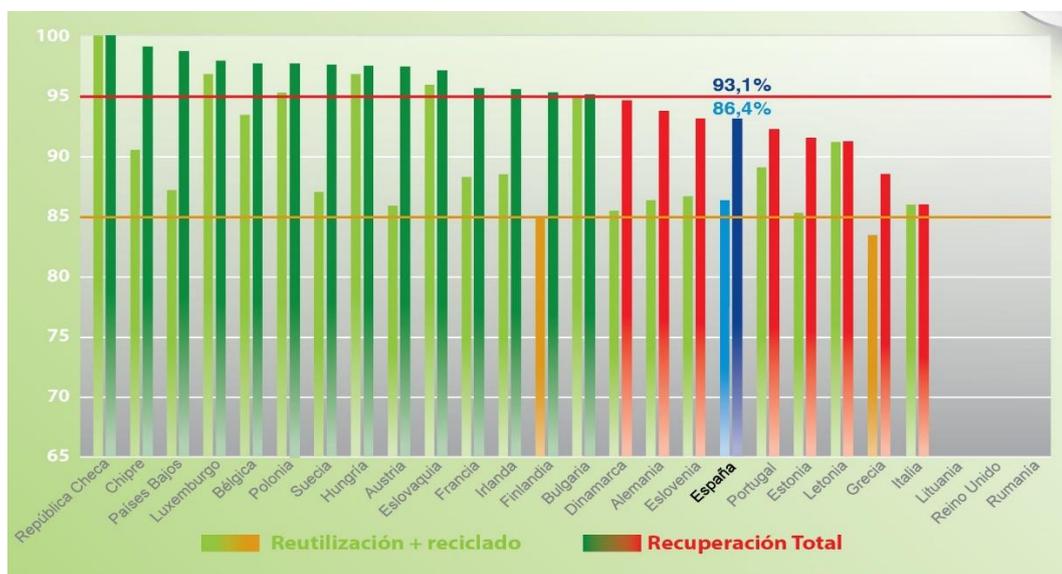
De ello se desprende que en los 63 CAT en funcionamiento en Extremadura se ha producido durante 2024 un saldo positivo de automóviles procedentes de otras comunidades autónomas para su tratamiento final; además, probablemente un número difícil de determinar de los certificados de destrucción emitidos 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 2024 de SIGRAUTO, pero están referidos al año 2022.





Situación de los niveles de recuperación de vehículos al final de su vida útil.

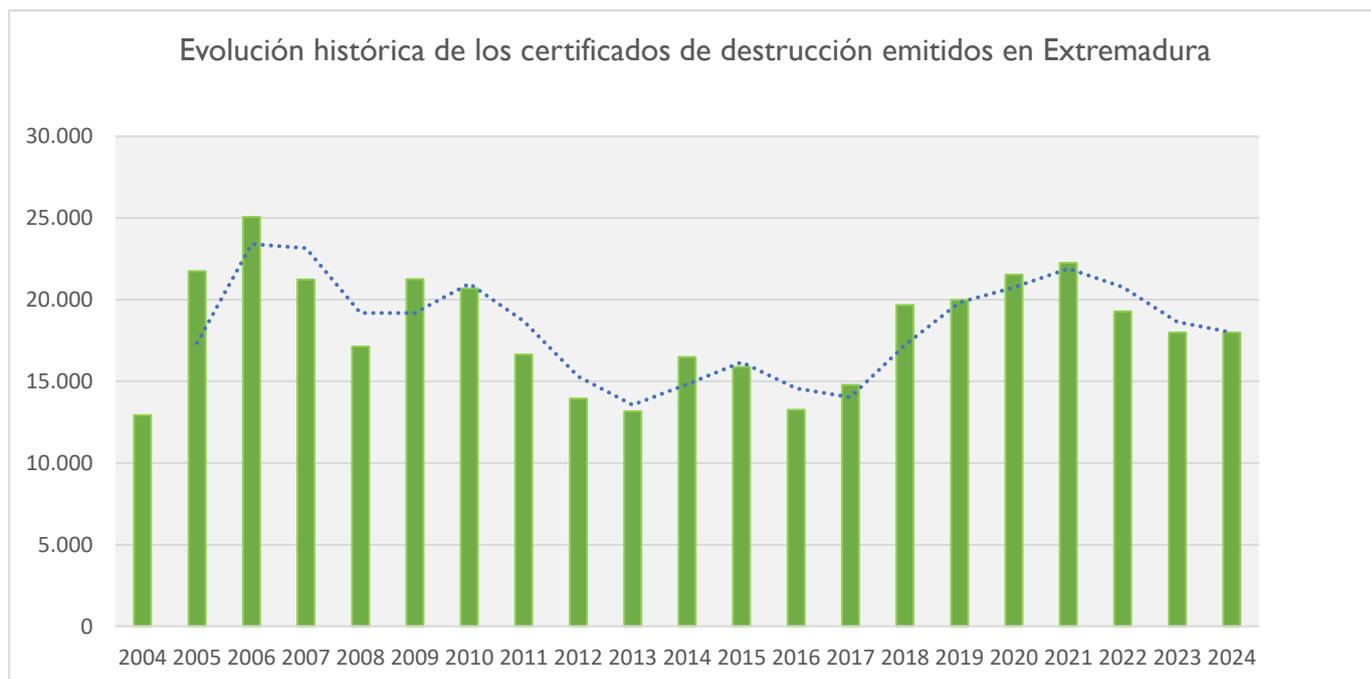
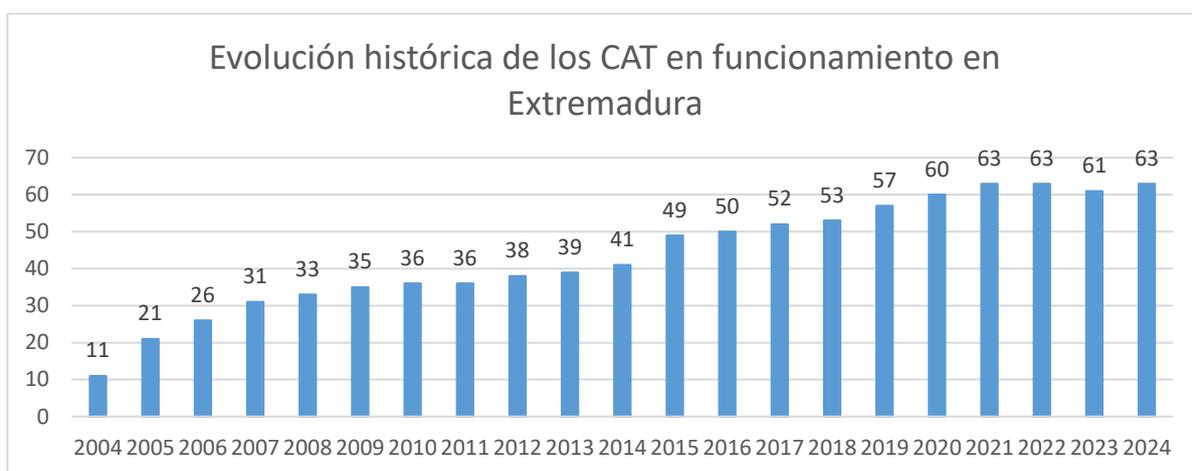
4. Evolución histórica de la gestión de vehículos al final de su vida útil

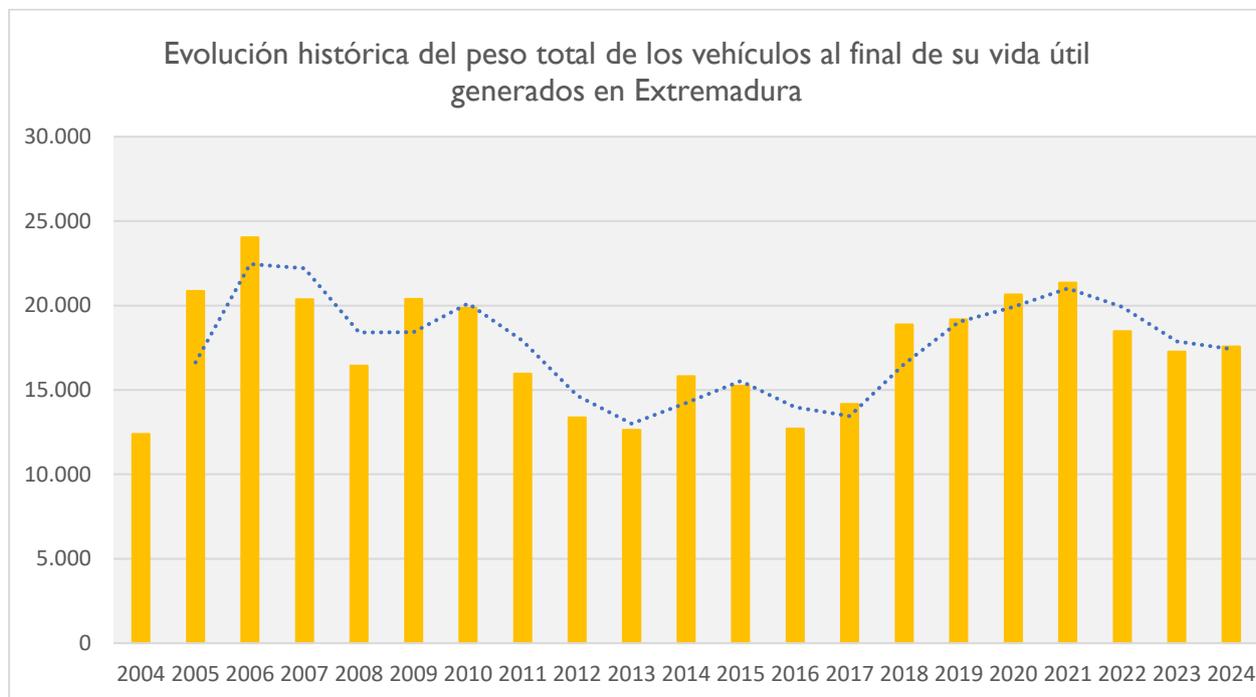
Si recopilamos los datos de la gestión de vehículos al final de su vida útil en Extremadura desde el año en los que se comenzaron a recoger y analizar datos con la misma metodología, obtenemos la siguiente tabla y gráficos:

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	19.174

2020	60	21.528	20.656
2021	63	22.260	21.358
2022	63	19.279	18.489
2023	61	17.991	17.262
2024	63	18.318	17.576

(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 2024 se ha producido un ligero aumento con respecto al año 2023 del número de certificados de destrucción de vehículos emitidos por los CAT ubicados en la Comunidad Autónoma de Extremadura, aunque situándose en un nivel inferior al periodo comprendido entre los años 2018 y 2022.

Según SIGRAUTO, el volumen de automóviles tratados durante el 2024 en España ha crecido un 1,42% respecto a 2023, pero muy lejos de las unidades que deberían tratarse y atendiendo al parque de vehículos existentes y su antigüedad.