

VEHÍCULOS AL FINAL DE SU VIDA ÚTIL (VFU). 2018

1. 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 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 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 las mismas se han adaptado o desaparecido las antiguas instalaciones ilegales, existiendo actualmente en la región una amplia y bien distribuida red de centros autorizados de tratamiento de vehículos (CAT).

A partir del momento en que los vehículos al final de su vida útil se hayan entregado en un centro autorizado para su tratamiento (CAT) y se haya emitido el correspondiente certificado de destrucción, pasan a tener la consideración jurídica de residuos. En concreto se clasifican como residuos peligrosos, código LER 160104*, y una vez descontaminados en el centro autorizado pierden esta consideración, denominándose vehículos al final de su vida útil que no contienen líquidos ni otros componentes peligrosos, código LER 160106.

En los 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 entregará 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 separarán las piezas y componentes que se puedan preparar para la reutilización y las comercializarán 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 podrá 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 podrá 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 procederán a la retirada de catalizadores, retirada de los elementos metálicos que contengan 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 entregarán 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 realizará de forma diferenciada, evitando dañar los componentes que contengan fluidos, o los componentes y piezas de recambio valorizables.

Finalmente los CAT remitirán, 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 podrá encargar por sí mismo el tratamiento de los neumáticos derivados de la preparación para la reutilización a través de gestores autorizados, podrá llegar a acuerdos con sistemas de responsabilidad ampliada del productor o solicitará 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, mantiene 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 que se deroga se centran 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, 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 añade 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 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 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.



Zona de almacenamiento de vehículos descontaminados de un CAT.

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

En cualquier caso, la entrega del vehículo no supondrá 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 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, etc., el CAT deberá emitir el certificado de “tratamiento medioambiental” según el modelo recogido en la citada Instrucción.

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 deberán separar las piezas y componentes que se puedan preparar para la reutilización, y comercializarlas; también deberán 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 pasarán, 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 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.



Piezas para su reutilización almacenadas en un 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:

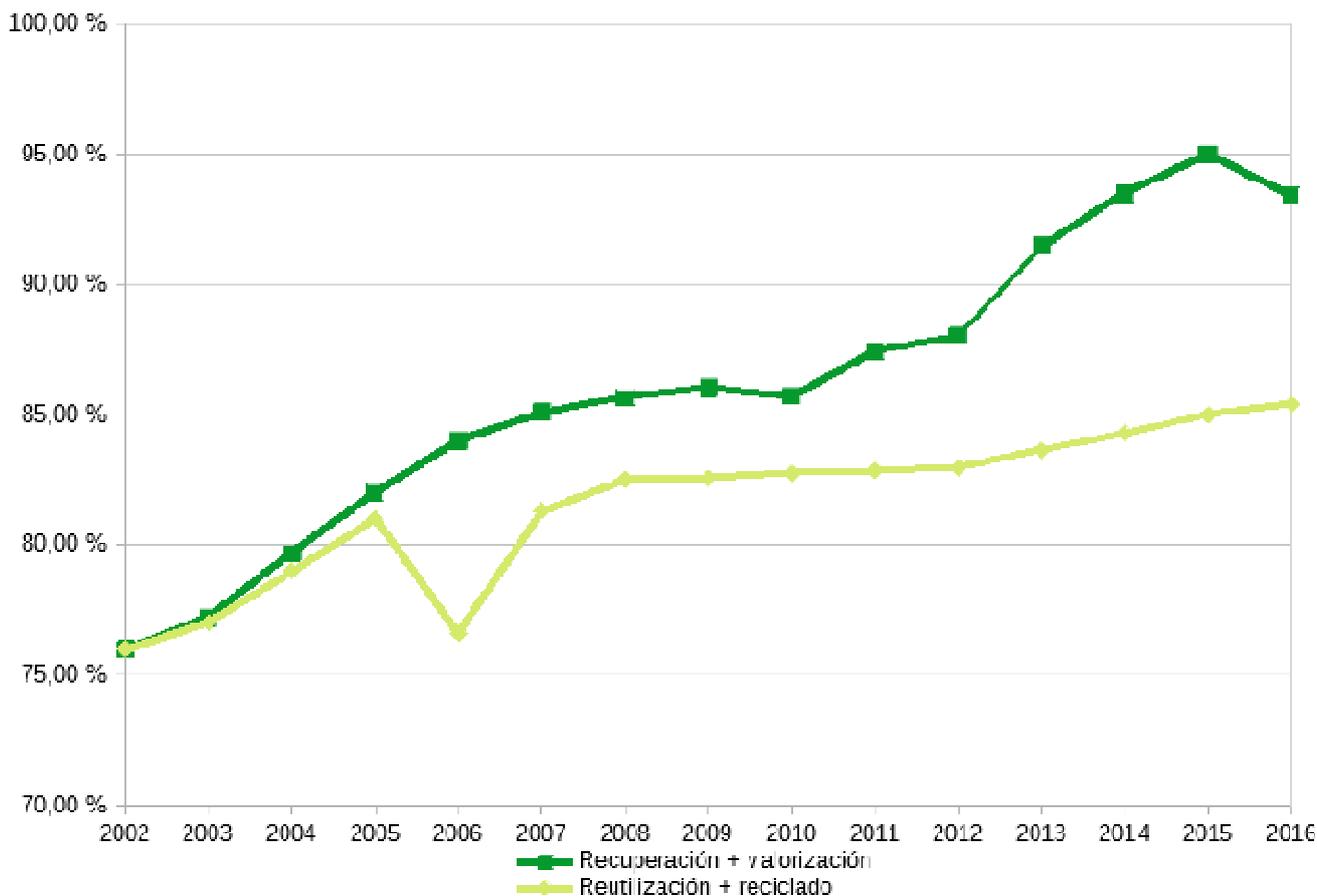
- a) al menos un 5% del peso total de los vehículos que traten anualmente a partir del 1 de febrero de 2017;
- b) al menos un 10% del peso total de los vehículos que traten anualmente a partir del 1 de enero de 2021;
- c) al menos un 15% del peso total de los vehículos que traten anualmente a partir 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. Debido a la crisis económica existente en años anteriores, los CAT han tratado de maximizar los beneficios, impulsando así la comercialización de piezas y componentes de los vehículos, por lo que estamos ante un objetivo - recuperar y comercializar al menos un 5% del peso total de los vehículos que tratan anualmente- que se está cumpliendo.

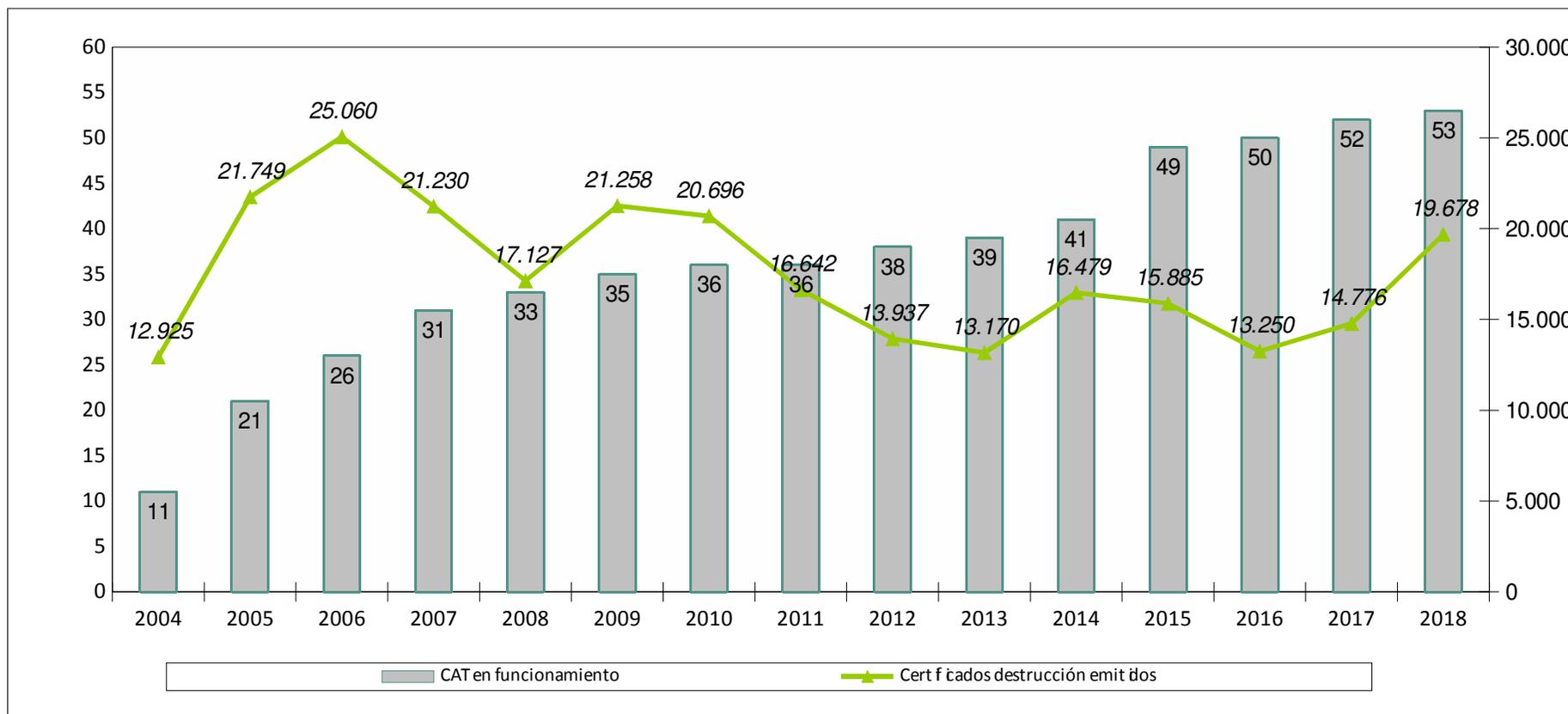
En cualquier caso, la comercialización de las piezas y componentes reutilizados de los vehículos al final de su vida útil debe realizarse de acuerdo con la normativa sobre seguridad industrial, por lo que se debe promover la implantación en los CAT de sistemas de certificación de control de calidad.

Según los datos oficiales reportados anualmente por el Ministerio para la Transición Ecológica a la Comisión Europea, se ha producido en España un incremento constante en los porcentajes 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) puede en algún año disminuir, debido, principalmente, a la menor valorización energética de residuos procedentes de la fragmentación de vehículos fuera de uso, como sucedió en 2016.

NIVELES DE RECUPERACIÓN DE LOS VEHÍCULOS AL FINAL DE SU VIDA ÚTIL EN ESPAÑA 2002 a 2016



6. EVOLUCIÓN DE LOS CAT EXISTENTES EN EXTREMADURA Y CERTIFICADOS DE DESTRUCCIÓN EMITIDOS.



Año	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
CAT en funcionamiento	11	21	26	31	33	35	36	36	38	39	41	49	50	52	53
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	19.678

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

7. VEHÍCULOS DADOS DE BAJA DEFINITIVA POR EN LA COMUNIDAD AUTÓNOMA DE EXTREMADURA.

TODOTERRENOS	TURISMOS	IND<3500 KG	TOTAL
709	17.194	2.408	20.311

Según Memoria Anual SIGRAUTO 2018.

Los datos expresados en las tablas anteriores ponen de manifiesto que en el año 2018 se incrementó significativamente el número de certificados de destrucción de vehículos emitidos por los CAT ubicados en la Comunidad Autónoma de Extremadura, alcanzando un total de 19.678 certificados.

Este elevado aumento de vehículos tratados en los centros autorizados era previsible tras la salida de la crisis económica y el crecimiento habido en las ventas de vehículos nuevos en España iniciada con alzas importantes en 2014. No obstante, se ha retrasado en el tiempo de manera paralela con la antigüedad de los vehículos dados de baja por sus titulares, de forma que hubo que esperar hasta 2017 para apreciar un ligero incremento en el número de certificados de destrucción emitidos por los CAT de Extremadura, tendencia que se afianza claramente en 2018.

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 2018 en 20.311 vehículos, siendo superior al de certificados de destrucción emitidos por los CAT de nuestra región, como viene siendo tradicional. De ello se desprende que 633 vehículos de Extremadura han sido descontaminados en instalaciones situadas en otras comunidades autónomas, pese a que se tiene suficiente capacidad de gestión con 53 centros autorizados de tratamiento distribuidos por toda la geografía extremeña.