

## **GESTIÓN DE VEHÍCULOS AL FINAL DE SU VIDA ÚTIL**

### **El Real Decreto 1383/2002 de 20 de diciembre, sobre gestión de vehículos al final de su vida útil.**

La Directiva 2000/53/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de septiembre de 2002, relativa a los vehículos al final de su vida útil, tiene por finalidad reducir las repercusiones de los vehículos sobre el medio ambiente, estableciendo para ello no sólo normas para su correcta gestión ambiental al final de su vida útil, sino también medidas preventivas que deberán tomarse en consideración desde la fase de su diseño y fabricación. Todas estas medidas deben aplicarse garantizando los principios de libre competencia.

El Real Decreto 1383/2002, de 20 de diciembre, sobre gestión de vehículos al final de su vida útil, incorpora al derecho interno la citada Directiva, a la vez que se dicta conforme a los artículos 1 y 7 de la Ley 10/1998, de 21 de abril, de Residuos, que facultan al Gobierno, respectivamente, para fijar disposiciones particulares relativas a la producción y gestión de determinados tipos de residuos, y para imponer obligaciones y limitaciones a los responsables de la puesta en el mercado de productos que con su uso se conviertan en residuos, de manera que se facilite su reutilización, reciclado y valorización. También da cobertura legal a este Real Decreto el capítulo I del Título III de la Ley 21/1992, de 16 de julio, de Industria, que, en materia de seguridad industrial, permite establecer limitaciones a las actividades y productos industriales que puedan ocasionar daños al medio ambiente.

En este Real Decreto se establecen medidas preventivas desde la fase de concepción del vehículo, tendentes a disminuir y limitar la utilización de sustancias peligrosas en su fabricación, así como a facilitar la reutilización, el reciclado y la valorización de sus distintos elementos, para reducir la afección ambiental producida por los vehículos.

Una de las prioridades es garantizar 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 y el cumplimiento de los objetivos de reutilización, reciclado y valorización establecidos por la Directiva 2000/53/CE.

La figura central de este proceso de mejora ambiental es el usuario, al que se impone la obligación de entregar el vehículo al final de su vida útil bien directamente o a través de una instalación de recepción a un centro autorizado de tratamiento (CAT) que realizará su descontaminación. Para facilitar al usuario el cumplimiento de esta obligación, y en aplicación del principio de responsabilidad de los productores, éstos deberán hacerse cargo de los vehículos que les sean entregados de la marca que comercialicen o hayan comercializado, garantizando la suficiencia de las instalaciones de recepción.

Por contener residuos peligrosos, los vehículos deben someterse a descontaminación. La entrega del vehículo en el centro de tratamiento que realiza la descontaminación quedará documentada mediante el certificado de

destrucción emitido por dicho centro, cuyos requisitos mínimos vienen determinados por la Decisión 2002/151/CE de la Comisión, de 19 de febrero de 2002, que asimismo se incorpora en este Real Decreto. Con la obligación de depositar los vehículos en estos centros se cerró un largo proceso donde habían estado conviviendo instalaciones que cumplían con los requisitos necesarios para asegurar el correcto tratamiento de los vehículos, junto con otras instalaciones inadecuadas, los denominados "cementeros de coches".

Para evitar la contaminación de los elementos que integran el medio ambiente, incluido el suelo, en el Real Decreto 1383/2002 se regulan también las operaciones de descontaminación y demás operaciones de tratamiento, fijándose además las condiciones de almacenamiento y estableciéndose los requisitos técnicos que han de reunir las instalaciones de recogida, almacenamiento y tratamiento (incluida la descontaminación) de los vehículos y de los elementos que los componen.

Finalmente, la posibilidad que ofrece la Directiva de dar cumplimiento a determinadas obligaciones mediante la suscripción de acuerdos voluntarios, queda recogida igualmente en este Real Decreto vinculada a la consecución de los objetivos de reutilización, reciclado y valorización, de tal forma que, opcionalmente y con la autorización de las Comunidades Autónomas, los agentes económicos puedan suscribir dichos acuerdos y participar en sistemas integrados de gestión.

### **Aplicación del Real Decreto en Aragón**

Desde la aprobación del R.D. 1383/2002 sobre gestión de vehículos al final de su vida útil, que establecía un régimen de autorización para las instalaciones de recepción y descontaminación de vehículos, se encuentran autorizados en la actualidad 29 CAT en Aragón, que corresponden tanto a instalaciones nuevas como a instalaciones que existían en su momento como desguaces y que se han adaptado a la nueva normativa.

El R.D. 1383/2002 persigue básicamente que se minimicen los efectos sobre el entorno una vez que los vehículos alcancen el final de su vida útil, obligando a la retirada de componentes peligrosos presentes en los vehículos y fomentando la reutilización y el reciclado de los materiales contenidos en los mismos.

Para conseguir estos objetivos se obliga a los CAT a disponer de unas instalaciones con una serie de medidas técnicas (suelos impermeables, diferenciación de zonas, tratamiento de aguas, ...) y un control documental de la recepción y descontaminación de vehículos, así como de los materiales reciclados. Estas obligaciones vienen recogidas en sus respectivas Resoluciones de Autorización, y son el resultado tanto de lo que marca el mencionado R.D. 1383/2002, como la legislación vigente en materia de residuos, peligrosos y no peligrosos.

Los promotores de un CAT, para conseguir su Autorización, elaboran un proyecto técnico y un proyecto de explotación (al igual que los gestores de otros tipos de residuos). Los requerimientos fijados en las Resoluciones de

Autorización son muy similares para todas las instalaciones. El contenido de las citadas Resoluciones de Autorización establece:

- Las operaciones de gestión autorizadas
- La capacidad de gestión de la instalación, en toneladas, y su equivalencia en vehículos / año
- La superficie de la zona de recepción de vehículos
- La obligación de desarrollar la actividad conforme al proyecto técnico y el proyecto de explotación, de forma que cualquier otra instalación que la empresa desee ubicar deberá ser objeto de una nueva autorización.
- La obligatoriedad de suscribir un seguro de responsabilidad civil y el importe mínimo que dicha póliza deberá cubrir.
- La presentación de una fianza, cuyo importe se establece en función de la capacidad anual de la instalación y de sus características y extensión del área de almacenamiento.
- Antes de iniciar la actividad, el CAT debe contar con el documento de aceptación de los residuos peligrosos que vaya a segregar o retirar de los vehículos, expedido por un gestor autorizado, así como de los residuos no peligrosos para las distintas piezas y componentes no reutilizables desmontados del vehículo tras su descontaminación.
- A excepción de las piezas y componentes reutilizables, el resto del vehículo descontaminado debe ser fragmentado, de forma que o bien el CAT cuenta con una fragmentadora o debe acreditar que lo entrega a otro centro autorizado para su fragmentación con el correspondiente documento de aceptación.
- La admisión de todo vehículo al final de su vida útil en el CAT para proceder a su descontaminación deberá ser documentada mediante la emisión del correspondiente certificado de destrucción, de acuerdo con el modelo del anexo de la Orden INT/249/2004, de 5 de febrero, por la que se regula la baja definitiva de los vehículos descontaminados al final de su vida útil.
- Además, la Resolución de autorización contiene las condiciones técnicas de explotación, y el destino de los componentes:
  - 1) Las operaciones de descontaminación deben abarcar la retirada de todos los fluidos, componentes y materiales que se relacionan en el apartado 1 del Anexo III –ver- del Real Decreto, así como los condensadores con PCB/PCT. El proceso de descontaminación debe efectuarse en el plazo máximo de 30 días desde su recepción. Únicamente en el caso de que se prevea la reutilización del bloque motor completo podrá mantenerse éste lubricado y por tanto no proceder a la extracción de los aceites en él contenidos. Con estas operaciones de descontaminación se debe garantizar que el vehículo efectivamente está totalmente descontaminado y por tanto pasa a considerarse residuo no peligroso.
  - 2) Las operaciones de tratamiento posteriores a la descontaminación, destinadas a fomentar la reutilización y el reciclado deben incluir indefectiblemente el desmontaje y retirada controlada de todas las piezas y componentes que se relacionan

en el apartado 2 del Anexo III del Real Decreto 1383/2002, de 20 de diciembre. Los sistemas de air-bag deberán ser retirados o neutralizados.

- 3) Las piezas y componentes reutilizables deberán destinarse prioritariamente a tal fin, comercializándose de acuerdo con la normativa de seguridad industrial.
  - 4) Las piezas y componentes no reutilizables se destinarán a reciclado, mediante su entrega a gestor de residuos no peligrosos.
  - 5) Finalmente, el vehículo se fragmenta en una fragmentadora propia o en otro centro autorizado.
- La Resolución de Autorización incide también en las condiciones de envasado, etiquetado y almacenamiento temporal de los residuos peligrosos retirados de los vehículos (que pueden almacenarse hasta 6 meses), y las condiciones de almacenamiento de piezas reutilizables y reciclables (que pueden almacenarse hasta 2 años)
  - El CAT debe disponer de un manual de funcionamiento de explotación del servicio, que contemple también el mantenimiento de las instalaciones.
  - La Resolución de autorización obliga a registrar y archivar durante 5 años los certificados de destrucción, documentos de aceptación, Documentos de control y seguimiento, entre otros. Una copia de los certificados de destrucción se entrega a la Dirección General de Calidad Ambiental y Cambio Climático.
  - El titular debe presentar un informe semestral y una memoria anual de la actividad.
  - El registro de operaciones de gestión tiene un contenido mínimo que se indica en el anexo de la Resolución de Autorización.

### **Los servicios web para facilitar a los CAT el cumplimiento de sus obligaciones.**

La Dirección General de Calidad Ambiental y Cambio Climático del Gobierno de Aragón ha puesto a disposición de las empresas relacionadas con la gestión de residuos, una página web de forma que, a través de Internet, pueden dar cumplimiento a sus obligaciones de información.

Uno de los módulos tiene como usuarios los Centros Autorizados de Tratamiento de Vehículos al Final de su Vida Útil.

Los documentos que se pueden elaborar e imprimir con esta aplicación son:

Certificado de Destrucción (a quien los graba en la aplicación no le exigimos que cumpla con la obligación de remitirlos en papel antes de 15 días).

Informe Semestral

Memoria Anual

Libro de registro de residuos peligrosos

El manual de usuario de la aplicación se puede encontrar dentro de la misma en el apartado de Información.

## **Datos estadísticos sobre los CAT en Aragón**

Ver documento adjunto.

## **Inspección y control de los CAT en Aragón**

A lo largo de estos últimos años se han girado visitas de inspección tanto para conceder efectividad a las autorizaciones, como inspecciones rutinarias de control del desarrollo de la actividad de las instalaciones una vez que ya han sido autorizadas.

Sobre el terreno se distinguen básicamente dos situaciones: instalaciones de gran volumen situadas cerca de grandes centros urbanos, que manejan un gran número de vehículos, e instalaciones de menor tamaño situadas, por lo general, cerca de centros urbanos pequeños y medianos.

Las inspecciones realizadas ponen de manifiesto el esfuerzo de renovación y actualización por parte de este sector empresarial, pese a los problemas que aún siguen existiendo, entre los que podríamos destacar algunos aspectos comunes para todas las instalaciones, y otras específicas de las grandes instalaciones.

- Se ha observado que algunas de las instalaciones que manejan un gran volumen de vehículos no respetan las zonas de recepción de vehículos previas a la descontaminación. Estas zonas deben de tener una serie de características como suelo impermeable y recogida de aguas y separador de grasas. En algunos casos las instalaciones se encuentran saturadas, y los vehículos se reciben sobre terreno no impermeabilizado, e incluso pueden llegar a almacenarse, antes de su descontaminación, fuera de las instalaciones, en los caminos de acceso, con derrames de residuos en el caso de que los vehículos procedan de accidentes.

- Si el vehículo es remitido por una aseguradora en caso de accidente, no se suelen cumplir los plazos para su descontaminación (30 días), al ser necesario que los peritos de las compañías (o incluso juzgados) los examinen. Con lo que para no saturar las zonas de recepción se colocan en zonas que no cumplen los requisitos técnicos, sin suelo impermeable y sin recogida de aguas.

- La tónica general es que se suelen descontaminar los vehículos principalmente en aquellos residuos cuya gestión se ha venido desarrollando a lo largo de los últimos años a coste bajo o coste cero, caso de aceites y baterías. Mientras que otros no están garantizados su retirada completa del vehículo (anticongelantes o filtros por ejemplo). Especialmente problemática es la retirada de los fluidos de los equipos de aire acondicionado al no encontrarse muchas evidencias de su retirada, pese a disponer de equipos en las instalaciones. Igualmente, presenta muchos problemas la retirada de airbag, al contener un explosivo, y no consta que se haga correctamente. Otros residuos

como combustibles son directamente reutilizados por los propios trabajadores de las instalaciones.

- La no descontaminación completa de los vehículos provoca que se aprecien derrames en las zonas de almacenamiento final de las carrocerías. Sobre esta zona final de almacenamiento no se suele hacer mucho hincapie en las autorizaciones en cuanto a las características que debe de tener el terreno, existiendo una gran variedad de situaciones: como suelos de cemento, suelos de tierra compactados y suelos sin ningún tipo de compactación. Igualmente, no se aprecia, por lo general, que dispongan en estas zonas finales de almacenamiento de sistemas de recogida de aguas y tratamiento previo. Pese a que el vehículo debería estar descontaminado y como se aprecian derrames, debería uniformizarse las autorizaciones obligando a suelos impermeables y canalización de aguas.

- No se tiene constancia del grado de eficiencia de los separadores de grasas a los que obliga la normativa para las zonas de recepción y descontaminación y, en muchos casos, por la ubicación de las instalaciones, no se conectan con redes de alcantarillado, sino que se vierten a terreno.

- Las piezas de los vehículos que tienen un valor comercial son retiradas para su venta, sin embargo, no se procede a la retirada de los residuos no peligrosos en su totalidad antes de llevarlos a fragmentación, y no consta que las fragmentadoras lo hagan. No se suelen separar los plásticos de parachoques y salpicaderos para su reciclado, ni tampoco el vidrio de las lunas, no consiguiéndose por ello los objetivos de reciclado previstos.

- El almacenamiento de neumáticos no suele realizarse con garantías de seguridad, ni en zonas específicas. Las medidas de seguridad suelen consistir en pequeños extintores.

- El control documental que se suele exigir en las resoluciones de autorización, no se suele llevar a la práctica en cuanto a registros por el excesivo grado de detalle que se requiere. Se suelen registrar los vehículos recepcionados y los residuos peligrosos y no peligrosos gestionados, pero no las cantidades y piezas que se reutilizan o reciclan, información esta última que tiene carácter voluntario, en muchos casos por lo impracticable de la información que se incluye en unos registros excesivamente detallados.

#### Notas:

La existencia de SIG de neumáticos, de aceites usados y de RAEE no obliga a que sean los SIG los que retiren estos componentes del vehículo que se entrega en un CAT, porque forman parte de una unidad, que es el vehículo fuera de uso. Estos SIG se hacen cargo de los neumáticos, aceites o RAEE cuando son objeto de una reposición.

## CENTROS AUTORIZADOS PARA TRATAMIENTO DE VEHICULOS

Número de Centros Autorizados en Aragón: 29

Por Provincia:

HUESCA	8
TERUEL	5
ZARAGOZA	16

Por Comarcas:

BAJO ARAGON	2
CINCO VILLAS	2
CALATAYUD	1
TERUEL	2
ZARAGOZA	13
HOYA DE HUESCA	4
JILOCA	1
LA LITERA	1
MONEGROS	1
RIBAGORZA	1
SOMONTANO	1

Número de vehículos descontaminados por año:

Año 2004	20.240
Año 2005	25.000
Año 2006	30.741



## USO DE LOS SERVICIOS TELEMATICOS.

En la actualidad el 75% de los Centros Autorizados para el Tratamiento de Vehículos (22 de 29) están utilizando los Servicios Telemáticos de la Dirección General de Calidad Ambiental y Cambio Climático para comunicar el Certificado de Destrucción que emiten para dar de baja a los vehículos.

Número de documentos grabados en la aplicación informática por año:

Año 2004	620
Año 2005	3673
Año 2006	15091

El año de puesta en marcha de la aplicación fue finales del 2004.

En la actualidad ya se llevan grabados en el primer semestre del 2007 la cantidad de 9937 certificados de destrucción.

## COMENTARIOS

El no uso por parte del 25% de los Centros de los Servicios Telemáticos, viene motivado, según los mismos, por:

- Falta de medios informáticos o conexión a Internet
- No obligatoriedad por norma
- Duplicidad de trabajo
- Comodidad con el uso del papel que facilita la Administración

Existe también un porcentaje de CAT que usan su propio modelo de documento para hacer el Certificado de destrucción, que no se admite, ya que solamente es válido el modelo oficial en papel o el que se puede descargar de nuestra página web..