COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS

Bruxelas, 20.11.2009
COM(2009) 635 final

RELATÓRIO DA COMISSÃO AO CONSELHO, AO PARLAMENTO EUROPEU, AO COMITÉ ECONÓMICO E SOCIAL EUROPEU E AO COMITÉ DAS REGIÕES

SOBRE A EXECUÇÃO DA DIRECTIVA 2000/53/CE, RELATIVA AOS VEÍCULOS EM FIM DE VIDA

NO PERÍODO 2005-2008

RELATÓRIO DA COMISSÃO AO CONSELHO, AO PARLAMENTO EUROPEU, AO COMITÉ ECONÓMICO E SOCIAL EUROPEU E AO COMITÉ DAS REGIÕES

SOBRE A EXECUÇÃO DA DIRECTIVA 2000/53/CE, RELATIVA AOS VEÍCULOS EM FIM DE VIDA

NO PERÍODO 2005-2008

1. INTRODUÇÃO

Os principais objectivos da Directiva 2000/53/CE, relativa aos veículos em fim de vida[1], são a prevenção da formação de resíduos provenientes de veículos e a reutilização, reciclagem e outras formas de valorização dos veículos em fim de vida e seus componentes, de forma a reduzir a quantidade de resíduos a eliminar. As medidas estabelecidas na directiva deverão, além disso, melhorar o desempenho ambiental de todos os operadores económicos intervenientes durante o ciclo de vida dos veículos e, sobretudo, dos operadores directamente envolvidos no tratamento de veículos em fim de vida.

O artigo 9.º obriga os Estados-Membros a apresentarem, de três em três anos, um relatório à Comissão sobre a execução da directiva, com base num questionário estabelecido pela Decisão 2001/753/CE da Comissão[2], em conformidade com o procedimento constante do artigo 6.º da Directiva 91/692/CEE[3]. O questionário divide-se em duas partes: a primeira relativa a elementos da incorporação da directiva no direito nacional, a segunda relativa a informações sobre a aplicação efectiva da directiva.

Na sequência do primeiro relatório (COM/2007/0618 final), que abrangeu o período de 21 de Abril de 2002 a 21 de Abril de 2005 (ou, para os Estados-Membros que aderiram à Comunidade Europeia em 1 de Maio de 2004, o período de 1 de Maio de 2004 a 21 de Abril de 2005), o presente relatório abrange o período de 21 de Abril de 2005 a 21 de Abril de 2008 (ou, para os Estados-Membros que aderiram à Comunidade Europeia em 1 de Janeiro de 2007, o período entre esta data e 21 de Abril de 2008).

A disciplina de comunicação não foi inteiramente satisfatória. Cinco Estados-Membros não forneceram à Comissão as devidas informações sobre a incorporação da directiva nas suas ordens jurídicas nacionais[4]. Muitas respostas pecaram por omissas, incompletas ou pouco claras. Os dados anuais sobre a consecução dos objectivos de reutilização/reciclagem e de reutilização/valorização referentes a 2006 deveriam obrigatoriamente ser comunicados em 2008, nos termos da Decisão 2005/293/CE da Comissão[5]. As comunicações nem sempre foram entregues oportunamente e a qualidade das metodologias de relatório tornou duvidosos, em alguns casos, os dados recebidos. A Comissão tomou medidas para ajudar os Estados-

1 JO L 269 de 21.10.2000, p. 34.
2 JO L 282 de 26.10.2001, p. 77.
3 JO L 377 de 31.12.1991, p. 48.
4 Foram lançados processos por infracção contra os Estados-Membros em falta.
5 JO L 94 de 13.4.2005, p. 30.

Membros a aperfeiçoarem a qualidade e a comparabilidade dos dados, criando um grupo de peritos destinado a tratar esta questão[6].

Alguns estudos de conformidade elaborados pela Comissão, sobre as medidas nacionais de transposição, demonstraram que a directiva foi, em geral, bem transposta, apesar de haver casos de não-conformidade que são, ou poderão vir a ser, objecto de processos por infracção.

No que respeita à aplicação e à execução efectivas e práticas do dispositivo jurídico, os Estados-Membros forneceram mais informações do que em relação ao anterior período de relatório, mas não é possível fazer uma avaliação exaustiva da situação global com base nas respostas recebidas.

2. DIRECTIVA 2000/53/CE, RELATIVA AOS VEÍCULOS EM FIM DE VIDA

Vinte e dois Estados-Membros forneceram à Comissão, por intermédio deste relatório, dados sobre as disposições legislativas, regulamentares e administrativas que transpõem a Directiva 2000/53/CE para as respectivas ordens jurídicas nacionais.

Algumas disposições da directiva (como, por exemplo, as relativas a prevenção, recolha, reutilização e valorização) podem ser transpostas mediante acordos, mas apenas cinco Estados-Membros aproveitaram essa possibilidade.

Somente dois Estados-Membros (Lituânia e Reino Unido) isentaram os veículos produzidos em pequenas séries e os seus produtores das exigências relativas à reutilização, reciclagem e valorização, às normas de codificação e às informações de desmantelamento, além das obrigações de relatório.

Em todas as respostas é referida a adopção de medidas de estímulo aos fabricantes de veículos, em articulação com os fabricantes de material e equipamento, para limitarem a utilização de substâncias perigosas nos veículos, facilitarem o desmantelamento, a reutilização e a valorização e integrarem nos veículos uma quantidade crescente de materiais reciclados. Vinte e dois Estados-Membros indicaram que a respectiva legislação nacional restringe a utilização de chumbo, mercúrio, cádmio ou crómio hexavalente em materiais e componentes de veículos colocados no mercado depois de 1 de Julho de 2003, para além das isenções enunciadas no anexo II da directiva.

Em todas as respostas é referida a tomada das medidas necessárias para assegurar que os operadores económicos – na maioria dos casos, os produtores e/ou importadores dos veículos – criem sistemas de recolha dos veículos em fim de vida e (na medida do tecnicamente viável) das peças usadas provenientes da reparação de veículos particulares e que constituam resíduos, bem como para assegurar a disponibilização adequada de instalações de recolha no seu território. O número de instalações de tratamento autorizadas varia de 2 em Chipre até mais de 1600 no Reino Unido. Em todos os Estados-Membros foram tomadas medidas para garantir que os veículos fora de uso sejam transferidos para instalações de tratamento autorizadas.

---

[6] Foi criado um grupo de peritos para estudar o problema, com representantes dos Estados-Membros, da indústria automóvel e das Direcções-Gerais «Ambiente» e «Estatísticas» da Comissão, cuja primeira reunião está prevista para o Outono de 2009.

Todos os Estados-Membros, com excepção da Bélgica, referiram terem criado um sistema segundo o qual a apresentação de um certificado de destruição constitui um requisito indispensável para o cancelamento do registo de um veículo em fim de vida. O caso da Bélgica está a ser acompanhado pela Comissão. Nove Estados-Membros aproveitaram a opção de autorizar os produtores, os comerciantes de veículos e as empresas de recolha a passarem certificados de destruição em nome de empresas de tratamento autorizadas, na condição de garantirem que os veículos em fim de vida sejam transferidos para instalações de tratamento autorizadas.

Em todas as respostas é indicada a adopção de medidas para garantir que a entrega dos veículos em instalações de tratamento autorizadas seja efectuada sem custos para o último detentor e/ou proprietário. Na maioria dos Estados-Membros, a entrega de um veículo em fim de vida não é livre de encargos se o veículo não contiver os componentes essenciais ou contiver resíduos que lhe tenham sido acrescentados – uma opção conforme com a directiva.

Todos os Estados-Membros, com excepção da Bélgica, contra a qual a Comissão lançou um processo por infracção, garantiram que os certificados de destruição emitidos noutros Estados-Membros são mutuamente reconhecidos e aceites pelas autoridades competentes. A resposta da Bulgária é pouco clara e carece de investigação.

Em todos os Estados-Membros que responderam, os estabelecimentos ou empresas de tratamento devem ter uma autorização ou estar inscritos junto das autoridades competentes. Somente a Itália e o Reino Unido aproveitaram a possibilidade de dispensa de autorização, referida na directiva.

Dezanove das respostas mencionam meios para incentivar os estabelecimentos ou empresas de tratamento a utilizarem sistemas de gestão ambiental certificados. É dado apoio, por exemplo, através de documentos de orientação, brochuras informativas sobre as vantagens da utilização de sistemas de gestão ambiental certificados, cursos de formação ou financiamento. Nas três respostas restantes, é referido que os sistemas de gestão ambiental certificados são voluntários, sem menção de outras medidas de promoção.

Todos os Estados-Membros indicam terem adoptado medidas condizentes com a hierarquia dos resíduos, a fim de promover a reutilização dos componentes adequados e a valorização dos que não podem ser reutilizados, com preferência pela reciclagem.

Todos os Estados-Membros indicam terem adoptado medidas para assegurar que os objectivos de reutilização/reciclagem e de reutilização/valorização, estabelecidos na directiva, são cumpridos pelos operadores económicos. Na sua maioria, os Estados-Membros transpuseram esses objectivos à letra. Nos Países Baixos, o prazo, inicialmente muito ambicioso, no qual tinham de ser cumpridos os objectivos de 95% de reutilização e valorização e de 85% de reutilização e reciclagem, foi ajustado de 2007 para o horizonte exigido pela directiva (2015). Na Bulgária, foi imposto um objectivo de 87% de valorização e de 81% de reciclagem até 31 de Dezembro de 2008, com aumento gradual para 95% de valorização e 85% de reciclagem em 2015. República Checa, Grécia, Hungria, Itália, Letónia, Polónia, Portugal, Roménia, Eslováquia e Reino Unido aproveitaram a possibilidade de fixar objectivos mais modestos para os veículos produzidos antes de 1 de Janeiro de 1980.

Os valores das taxas de reutilização/reciclagem e de reutilização/valorização em 2006 estão disponíveis relativamente a todos os Estados-Membros, com excepção de Malta e Irlanda. Em 2006, dezanove Estados-Membros[7] cumpriram o objectivo de 80% de reutilização e reciclagem (República Checa e França ficaram muito perto da meta). Por sua vez, o objectivo de 85% de reutilização e valorização foi cumprido por treze Estados-Membros[8] (tendo a Espanha ficado perto da meta). Para mais dados estatísticos, consultar os relatórios da Comissão no endereço http://ec.europa.eu/environment/waste/index.htm ou o sítio *Web* do Eurostat: http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/waste/introduction/.

Todos os Estados-Membros que responderam afirmaram terem tomado medidas para garantir que os produtores, em colaboração com os fabricantes de materiais e equipamentos, utilizem normas de codificação de componentes e materiais e terem obrigado os fabricantes de componentes a facultarem às instalações de tratamento autorizadas as devidas informações sobre o desmantelamento, a armazenagem e o controlo dos componentes. Em todos os Estados-Membros, os produtores têm de facultar informações sobre desmantelamento, por cada tipo de novo veículo colocado no mercado. Na sua maioria, os Estados-Membros indicam utilizarem o IDIS (sistema internacional de informações sobre desmantelamento), que é regularmente actualizado.

Dezanove Estados-Membros referiram terem obrigado os operadores económicos – sobretudo os produtores – a publicarem informações relativas à concepção dos veículos, ao seu tratamento ecologicamente correcto, à prevenção da formação de resíduos e aos progressos realizados em matéria de valorização e reciclagem. Em três Estados-Membros, esta obrigação é dirigida aos produtores dos veículos, como operadores económicos determinantes, e não aos fabricantes de componentes. Suécia e Estónia trabalham na alteração da sua legislação.

Uma das perguntas era se tinham sido tomadas novas medidas em matéria de prevenção de resíduos. Dez Estados-Membros indicaram a adopção de tais medidas, mas não ficou claro em todos os casos se seriam novas face ao anterior período de relatório. A Alemanha indicou que a indústria automóvel tinha preparado uma lista relativa à declaração de certas informações sobre substâncias importantes para os componentes e os materiais fornecidos aos fabricantes de automóveis e remeteu para o projecto SEES[9], que visa, entre outros objectivos, o desenvolvimento de processos sustentáveis de desmantelamento e reciclagem, para aumentar as taxas de valorização e reutilização. A Alemanha assinalou também que se mantém a tendência geral para impor o desenvolvimento de tecnologias de pós-retalhamento, a fim de valorizar o mais possível os resíduos de retalhamento.

No que respeita a tipos e quantidades de materiais reciclados e à situação do mercado, a França referiu que o nível de incorporação dos materiais reciclados tinha aumentado, mas assinalou dependência em relação aos requisitos técnicos dos veículos, à disponibilidade desses materiais no mercado e ao nível de preços e de qualidade do material reciclado.

---

7 Bélgica, Bulgária, Dinamarca, Alemanha, Estónia, Grécia, Chipre, Letónia, Lituânia, Luxemburgo, Hungria, Países Baixos, Áustria, Polónia, Portugal, Eslováquia, Finlândia, Suécia e Reino Unido.

8 Bélgica, Bulgária, República Checa, Alemanha, Chipre, Letónia, Lituânia, Luxemburgo, Países Baixos, Áustria, Polónia, Portugal e Suécia.

9 *Sustainable Electrical & Electronic System for the Automotive Sector*, um projecto financiado pela União Europeia no âmbito do SEXTO PROGRAMA-QUADRO, PRIORIDADE 6.2 (Transportes de superfície sustentáveis – Técnicas avançadas de concepção e produção). O consórcio do projecto reúne fabricantes e vendedores de automóveis, universidades, empresas de reciclagem e desmantelamento, centros de investigação e consultores. Ver: http://www.sees-project.net/index.php.

Assinalou também que, segundo os especialistas da indústria metalúrgica, é difícil incorporar nos veículos mais de 40% de metal reciclado. A reciclagem de plásticos continua a ser inferior à de metais e os fabricantes procuram um equilíbrio entre a utilização de plásticos tradicionais reciclados e dos novos plásticos leves, de tecnologia inovadora. A Alemanha assinalou que as variações na procura de sucata reciclada causam flutuações significativas no comércio deste material. Há também grande procura de plásticos reciclados de alta qualidade.

Apenas cinco Estados-Membros referiram veículos em fim de vida com valor comercial nulo ou negativo entregues em instalações de tratamento autorizadas. Os restantes Estados-Membros indicaram quantidades nulas ou desprezáveis de tais veículos, devido aos elevados preços da matéria-prima secundária.

Os Estados-Membros que responderam não observaram, em geral, falseamentos da concorrência nos seus territórios ou entre Estados-Membros, embora tivessem sido feitos alguns reparos neste contexto. A Suécia comunicou diferenças de interpretação da Directiva 2000/53/CE no que toca à separação do vidro dos veículos em fim de vida, com o resultado de que são exportados mais carros para os Estados-Membros nos quais o vidro pode ser legalmente separado depois do retalhamento. A Bélgica declarou uma intensa concorrência entre as empresas de retalhamento e também entre estas e as empresas de desmantelamento. A Polónia observou que o ónus do tratamento dos veículos em fim de vida muitas vezes não recai nos Estados-Membros onde os veículos começam por ser comercializados e onde são utilizados durante mais tempo, mas sim nos Estados-Membros para onde são posteriormente exportados e onde terminam a vida útil. Neste contexto, a Alemanha assinalou um decréscimo da actividade de valorização de veículos fora de uso nas suas instalações de desmantelamento e de reciclagem, devido à exportação de uma grande quantidade de veículos usados para a Polónia, a Roménia, a República Checa e a Lituânia, entre outros países. Outros Estados-Membros comunicaram que alguns carros usados são também exportados para África ou o Médio Oriente, o que influi na quantidade de veículos fora de uso gerados e tratados nesses Estados-Membros. A Comissão tenciona debater mais profundamente estas questões com os peritos nacionais, aquando das reuniões do Comité de Adaptação ao Progresso Técnico.

3. CONCLUSÕES

Em comparação com o anterior período de relatório, não houve mudanças assinaláveis no tocante à incorporação da Directiva 2000/53/CE na legislação nacional dos Estados-Membros. Algumas disposições da directiva não foram ainda transpostas na íntegra ou correctamente, o que se demonstra pelo número de casos de infracção: em 2009, estavam pendentes nove casos de não-conformidade e seis de falta de comunicação. Diversos Estados-Membros não cumpriram os seus objectivos de reutilização, reciclagem e valorização em 2006. A Comissão enviou-lhes ofícios a requerer a explicação das razões do incumprimento e debaterá as medidas de correcção possíveis. Globalmente, a execução da directiva carece de aperfeiçoamento. Vão prosseguir os controlos de conformidade e as reuniões em curso com os Estados-Membros, a fim de detectar deficiências na execução deste diploma legislativo comunitário.