COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS

Bruxelas, 17.10.2007
COM(2007)618 final

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

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

NO PERÍODO 2002-2005

[SEC(2007)1348]

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

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

NO PERÍODO 2002-2005

1. INTRODUÇÃO

O objectivo do presente relatório consiste em informar as restantes instituições comunitárias, os Estados-Membros e o público sobre a execução da Directiva 2000/53/CE relativa aos veículos em fim de vida[1] durante o período compreendido entre 21 de Abril de 2002 e 21 de Abril de 2005 (ou entre 1 de Maio de 2004 e 21 de Abril de 2005, para os Estados-Membros que aderiram à Comunidade Europeia em 1 de Maio de 2004).

O relatório foi elaborado com base num questionário estabelecido pela Decisão 2001/753/CE da Comissão[2], nos termos do disposto no artigo 6.º da Directiva 91/692/CEE[3]. Baseia-se em informações fornecidas pelos Estados-Membros e é acompanhado de um documento de trabalho da Comissão, que apresenta mais circunstanciadamente informação e dados por eles fornecidos.

Todos os Estados-Membros forneceram à Comissão as informações sobre a transposição da directiva para a legislação nacional. Esta transposição parece satisfatória; no entanto, os controlos de conformidade das medidas nacionais de aplicação com as disposições da directiva estão ainda a decorrer em relação aos dez Estados-Membros que aderiram à Comunidade em 1 de Maio de 2004, podendo resultar em novos elementos de não-conformidade.

No que respeita à execução e aplicação efectivas das disposições jurídicas, uma vez que apenas alguns Estados-Membros comunicaram as informações especificadas na parte 2 do questionário (a apresentar assim que disponíveis, tomando em consideração a necessidade de proteger dados confidenciais de natureza comercial ou industrial), é difícil ter um panorama global do funcionamento da directiva nos Estados-Membros, com base nos relatórios nacionais. Além disso, só se disporá de uma imagem completa da actual situação relativamente à reciclagem e valorização de veículos em fim de vida quando os Estados-Membros apresentarem os respectivos relatórios sobre a taxa de reutilização/valorização e reutilização/reciclagem. Estes relatórios, obrigatórios juntamente com os dados relativos a 2006, devem ser preparados de acordo com as normas de execução estabelecidas na Decisão 2005/293/CE da Comissão[4] e enviados à Comissão no prazo de 18 meses após o ano em causa, ou seja, até 30 de Junho de 2008.

---

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 23.12.1991, p. 48.
4 JO L 94 de 12.04.2005, p. 30.

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

A Directiva 2000/53/CE estabelece disposições específicas para a gestão dos veículos em fim de vida. Tem como principal objectivo a prevenção de resíduos de veículos e a reutilização, reciclagem e outras formas de valorização de veículos em fim de vida e respectivos componentes, com o intuito de reduzir a eliminação de resíduos. A directiva visa igualmente melhorar o desempenho ambiental dos operadores económicos implicados no ciclo de vida dos veículos, em especial dos operadores directamente envolvidos no tratamento de veículos em fim de vida.

Todos os Estados-Membros forneceram à Comissão informações pormenorizadas sobre **as leis, os regulamentos e as disposições administrativas** adoptadas para dar cumprimento à directiva. Estão em curso **processos por infracção** contra cinco Estados-Membros (Bélgica, França, Itália, Portugal e Reino Unido).

Na sua grande maioria, os Estados-Membros não **dispensaram os veículos produzidos em pequenas séries** da obrigação de desmantelamento, valorização e reciclagem, respeito das normas de codificação e informação sobre o desmantelamento, nem da obrigação de comunicação de informações. Apenas a Irlanda, a Lituânia e o Reino Unido o fizeram.

A maioria dos Estados-Membros adoptou diversas **medidas de prevenção** no sentido de limitar a utilização de substâncias perigosas e impedir a sua propagação no ambiente e de facilitar o desmantelamento, reutilização, valorização e reciclagem, bem como de integrar mais elementos reciclados em veículos e outros produtos. Alguns Estados-Membros que possuem indústria automóvel (França e Alemanha) incentivaram alterações à concepção de veículos por meio de obrigações jurídicas e impondo aos fabricantes obrigações de informação. Há outros países que se concentram na concepção de peças ou nas restrições de substâncias. A Bélgica, a Alemanha, a Espanha, Malta e Portugal adoptaram novas medidas de incentivo à reutilização, reciclagem e recuperação de componentes de automóveis, incluindo campanhas de promoção, orientações técnicas, assistência financeira à I&D e à inovação e processos de licenciamento.

Todos os Estados-Membros adoptaram legislação que **limita a utilização de chumbo, mercúrio, cádmio e crómio hexavalente** nos veículos e componentes para veículos, bem como listas pormenorizadas de isenções à proibição deste metal pesado que, em muitos casos, transpõem à letra o texto do Anexo II da Directiva 2000/53/CE.

A maioria dos Estados-Membros indicou a adopção de medidas destinadas a garantir que os operadores económicos criem **sistemas de recolha de todos os veículos em fim de vida** e, desde que tecnicamente exequível, de remoção dos resíduos de peças após a reparação de veículos, bem como a disponibilização de instalações adequadas de recolha no território nacional. A quantidade de instalações de tratamento autorizadas varia de 0 em Malta a mais de 1500 em Itália, o que demonstra uma grande discrepância em termos de capacidade de tratamento consoante os Estados-Membros.

Relativamente à **responsabilidade de organização da criação da rede de recolha**, alguns Estados-Membros optaram por responsabilizar todos os operadores económicos (Chipre), enquanto outros atribuem a responsabilidade aos fabricantes e importadores de veículos (Áustria, Espanha, Finlândia, Hungria, Irlanda, Itália, Lituânia e Países Baixos). A maioria dos Estados-Membros especifica a cobertura geográfica a assegurar pelos operadores económicos – relacionada com a densidade populacional (Irlanda) ou com a distância

geográfica (por exemplo, num raio de 50 km, na Hungria, na Lituânia e na Eslovénia). A Letónia e Portugal prevêem a possibilidade de adesão a uma rede gerida por uma entidade independente, mas exigem que todos os fabricantes ou importadores de veículos comprovem a sua filiação a essa rede. Na Eslovénia, as instalações de recolha têm de assegurar a devida cobertura. Há Estados-Membros onde funcionam dois sistemas em paralelo: um acordado com os fabricantes e outro independente (Irlanda e Reino Unido).

Todos os Estados-Membros introduziram, na sua legislação, medidas tendentes a garantir que **os veículos fora de uso sejam transferidos para instalações de tratamento autorizadas**. Na maioria dos casos, estas disposições tornam obrigatório o licenciamento das instalações de recolha e tratamento e obrigam os últimos proprietários de veículos em fim de vida a abandoná-los exclusivamente em pontos de recolha autorizados. A maior parte dos Estados-Membros permite a entrega dos veículos a negociantes ou fabricantes, de onde são transferidos para instalações de tratamento autorizadas. Na maioria, é proibido abandonar os veículos, em vez de os entregar nas instalações de tratamento autorizadas, bem como recolhê-los e tratá-los sem a devida autorização.

Todos os Estados-Membros comunicaram a criação de um **sistema de desregisto** que estabelece a ligação entre a operação de dar baixa de um veículo à emissão de um certificado de destruição por uma instalação de tratamento autorizada. Um pequeno número de Estados-Membros previu a possibilidade de emissão de certificados de destruição por fabricantes, negociantes e agentes de recolha em nome de instalações de tratamento autorizadas. Em todos os Estados-Membros, adoptaram-se medidas que garantem a transferência de veículos em fim de vida para instalações de tratamento autorizadas.

Todos os Estados-Membros participaram a aplicação de disposições de **recolha sem encargos**, segundo as quais a recolha de veículos em fim de vida tem de ser pelo menos gratuita para o último proprietário do veículo, com base no princípio da **responsabilidade do fabricante**. Na maioria dos casos, os veículos são aceites, excepto quando tenham sido desprovidos das componentes essenciais enunciadas na lei ou quando contenham resíduos adicionais. Os veículos possuem valor negativo quando os custos de gestão excedem o rendimento proporcionado pelo material recuperado. Na maioria dos casos, a responsabilidade do fabricante começa aqui. Todavia, a aceitação de veículos de valor negativo foi rara, perante os actuais preços do material.

Na maior parte dos Estados-Membros é previsto o **reconhecimento mútuo dos certificados de destruição** emitidos noutros Estados-Membros.

Em todos os Estados-Membros, os estabelecimentos que pretendem dedicar-se a operações de tratamento de veículos em fim de vida têm de obter uma **autorização** ou estar devidamente registados no sistema nacional. Na maior parte dos casos, as autoridades regionais são responsáveis pela aplicação das obrigações inerentes às autorizações especificadas na legislação nacional: emitem autorizações e controlam as instalações de tratamento nas respectivas regiões administrativas. O período de despoluição varia entre 24 horas (Eslovénia) e 3 meses (Lituânia).

Na sua maioria, os Estados-Membros indicaram ter incentivado a **utilização de sistemas EMAS ou ISO**. Os sistemas são em geral voluntários e os Estados-Membros oferecem uma gama de incentivos às empresas que os utilizam. Em muitos Estados-Membros, está a generalizar-se a utilização de sistemas certificados de gestão ambiental.

Todos os Estados-Membros dizem ter adoptado medidas consonantes com a **hierarquia de resíduos** prevista na directiva que promove a reutilização, reciclagem e recuperação de componentes de veículos, condescendendo com a eliminação em último recurso. A reutilização, reciclagem e recuperação é assegurada, antes de mais, por medidas que visam garantir o devido desmantelamento, armazenamento e tratamento das peças e do material adequados para tais opções. Um elemento importante de cada sistema é a **despoluição** dos veículos em fim de vida. Como exemplo de medida, pode referir-se a criação de **mercados para produtos reciclados**, incluindo metas de conteúdos reciclados em novos produtos. Muitos Estados-Membros dispõem de **regimes de financiamento** para a promoção de opções de tratamento mais favoráveis do ponto de vista do ambiente.

Todos os Estados-Membros confirmaram a introdução das **metas** de reutilização/recuperação e reutilização/reciclagem nas respectivas legislações. Na maioria dos casos, as metas nacionais transpõem à letra a directiva, com excepção dos Países Baixos, que fixou a meta de 95% de reutilização/recuperação e 85% de reutilização/reciclagem até 2007 (a data está actualmente a ser revista). Entre as partes responsáveis pelo cumprimento das metas contam-se os fabricantes, em cooperação com outros operadores económicos (**Finlândia**, **Hungria**), operadores económicos (**Chipre**, **Itália**, **Malta**), fabricantes e importadores (**Lituânia, Países Baixos**), fornecedores de serviços públicos (**Eslovénia**) e instalações de tratamento autorizadas (**Irlanda**). A **República Checa**, a **Espanha**, a **Grécia**, a **Hungria**, a **Irlanda**, a **Itália**, a **Letónia**, **Malta**, a **Polónia**, **Portugal**, a **Eslováquia** e o **Reino Unido** estabeleceram taxas de reutilização, reciclagem e recuperação mais baixas para os veículos fabricados antes de 1 de Janeiro de 1980, com taxas mínimas de 75% de reutilização/recuperação e 70% de reutilização/reciclagem. A **República Checa**, a **Hungria**, a **Itália**, a **Letónia**, a **Polónia**, **Portugal** e o **Reino Unido** dizem ter notificado à Comissão e, em alguns casos, também aos Estados-Membros a introdução destas metas inferiores. A **Espanha**, a **Grécia** e **Malta** ainda não enviaram a notificação oficial.

Considerando que a obrigação de comunicar as metas começa em meados de 2008, com dados de 2006, são escassas as informações sobre as metas alcançadas antes de 2006. Dos Estados Membros que apresentaram resultados, em 2004 houve quatro que alcançaram a meta de reciclagem de 80% (Bélgica, Dinamarca, Países Baixos e Suécia) e três a meta de recuperação de 85% (Dinamarca, Países Baixos e Suécia). A Áustria, a Alemanha e o Reino Unido estiveram próximos da meta de reciclagem de 85% em 2004.

Todos os Estados-Membros adoptaram medidas sobre a utilização de **normas de codificação de componentes e materiais** que reflectem as da Decisão 2003/138/CE da Comissão[5] e obrigam os fabricantes de veículos a prever **informação sobre desmantelamento** para cada tipo de veículo novo colocado no mercado. A **Bélgica, Chipre,** a **Alemanha,** a **Dinamarca,** a **Espanha**, a **Finlândia,** a **França,** a **Hungria,** o **Luxemburgo**, os **Países Baixos,** a **Polónia, Portugal,** a **Eslovénia** e a **Suécia** indicaram a utilização dos **sistema IDIS** (sistema internacional de informações sobre desmantelamento) para facilitar o desmantelamento e a reutilização de peças de veículos. Todos os Estados-Membros possuem disposições sobre desmantelamento, armazenamento e ensaio de componentes que podem ser reutilizadas. A maioria dos Estados-Membros obriga os fabricantes a publicar informações sobre concepção de veículos, tratamento ambiental adequado, prevenção de resíduos e reciclagem e recuperação acrescidas.

---

[5] JO L 53 de 28.2.2003, p. 58.

Considerando que parte da informação sobre a aplicação da directiva só tem de ser fornecida se estiver disponível, e dada a necessidade de proteger dados confidenciais de natureza comercial ou industrial, nem todos os Estados-Membros a disponibilizaram à Comissão.

Na maior parte dos Estados-Membros, as únicas **medidas de prevenção novas** adoptadas foram as exigidas pela directiva. A **Alemanha**, os **Países Baixos** e a **Suécia** comunicaram diversas acções adoptadas pela indústria automóvel para limitar a utilização de substâncias perigosas e facilitar a reutilização, recuperação e reciclagem dos veículos. Relativamente às alterações na concepção dos automóveis destinadas a integrar mais produtos reciclados nos veículos, apenas as adoptaram alguns Estados-Membros que possuem indústria de fabrico (Alemanha, França e Suécia). A Polónia e a França indicaram que o principal obstáculo a uma maior utilização dos polímeros reciclados é a oferta de material secundário com as características exigidas a preços competitivos, confirmando a necessidade de melhorar os mercados de produtos reciclados na Comunidade.

A maioria dos Estados-Membros assinalou a inexistência de **veículos de valor comercial negativo** devido aos preços elevados do metal, com excepção da Suécia e da Lituânia, onde foram assinalados tais casos. Na maior parte dos casos, os últimos proprietários dos veículos recebem um reembolso financeiro por entregarem os veículos em fim de vida.

A maior parte dos Estados-Membros assinalou **não ter havido alterações** nas **estruturas de gestão de veículos em fim de vida nem distorções da concorrência**, tendo alguns indicado uma quebra na quantidade de instalações de tratamento autorizadas, em resultado de exigências mais austeras.

3. CONCLUSÕES

Globalmente, embora se tenham registado progressos significativos em diversos Estados-Membros para transpor a directiva, não se pode considerar a sua aplicação totalmente satisfatória, conforme demonstram os processos por infracção relativamente aos resíduos. Em alguns Estados-Membros, embora a directiva tenha sido praticamente transposta à letra para a legislação nacional, os sistemas de gestão de veículos em fim de vida não estão necessariamente operacionais. As deficiências de funcionamento dos sistemas de gestão de resíduos devem-se mais à falta de aplicação do que à ausência de transposição da legislação comunitária. É necessário dedicar mais atenção e controlo a esta questão, a nível quer comunitário quer nacional. Consequentemente, em alguns Estados-Membros, é importante consagrar esforços na execução e aplicação. A Comissão vai continuar a proceder aos controlos de conformidade e a encontrar-se regularmente com os Estados-Membros para tratar as deficiências na implementação da legislação comunitária.