Este documento constitui um instrumento de documentação e não vincula as instituições

►**B** **DIRECTIVA 2000/53/CE DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO**
de 18 de Setembro de 2000
relativa aos veículos em fim de vida

(JO L 269 de 21.10.2000, p. 34)

Alterada por:

		Jornal Oficial		
		n.º	página	data
►**M1**	Decisão 2002/525/CE da Comissão de 27 de Junho de 2002	L 170	81	29.6.2002
►**M2**	Decisão 2005/63/CE da Comissão de 24 de Janeiro de 2005	L 25	73	28.1.2005

▼B

DIRECTIVA 2000/53/CE DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

de 18 de Setembro de 2000

relativa aos veículos em fim de vida

O PARLAMENTO EUROPEU E O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia e, nomeadamente, o n.º 1 do seu artigo 175.º,

Tendo em conta a proposta da Comissão ([1]),

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social ([2]),

Após consulta do Comité das Regiões,

Deliberando nos termos do artigo 251.º do Tratado, em função do projecto comum aprovado pelo Comité de Conciliação em 23 de Maio de 2000 ([3]),

Considerando o seguinte:

(1) As diferentes medidas nacionais relativas aos veículos em fim de vida devem ser harmonizadas, em primeiro lugar, para minimizar o impacto ambiental negativo daqueles veículos, contribuindo assim para a protecção, preservação e melhoria da qualidade do ambiente e para a poupança de energia e, em segundo lugar, para garantir o correcto funcionamento do mercado interno e evitar distorções de concorrência dentro da Comunidade.

(2) É necessário um amplo quadro comunitário que garanta a coerência entre as abordagens nacionais relativamente à concretização dos referidos objectivos, especialmente no que se refere à concepção de veículos susceptíveis de reciclagem e valorização, à aplicação de requisitos para as instalações de recolha e tratamento e à concretização dos objectivos de reutilização, reciclagem e valorização, tendo em conta o princípio da subsidiariedade e o princípio do poluidor-pagador.

(3) Os veículos em fim de vida criam anualmente na Comunidade entre 8 e 9 milhões de toneladas de resíduos, que têm de ser correctamente geridos.

(4) A fim de aplicar princípios cautelares e preventivos, e de acordo com a estratégia comunitária em matéria de gestão dos resíduos, deve-se evitar, tanto quanto possível, a formação de resíduos.

(5) A reutilização e valorização dos resíduos e, de preferência, a sua reutilização e valorização, constituem mais um princípio fundamental.

(6) Os Estados-Membros devem tomar medidas para garantir a criação, por parte dos operadores económicos, de sistemas de recolha, tratamento e valorização de veículos em fim de vida.

(7) Os Estados-Membros devem tomar as medidas necessárias para garantir que o último proprietário e/ou detentor possa entregar o veículo em fim de vida numa instalação de tratamento autorizada sem quaisquer encargos em consequência de o veículo ter um valor de mercado negativo ou nulo. Os Estados-Membros deverão garantir que os produtores suportem a totalidade ou uma parte significativa dos custos de execução destas medidas; não se devem verificar entraves ao funcionamento normal das forças de mercado.

([1]) JO C 337 de 7.11.1997, p. 3 eJO C 156 de 3.6.1999, p. 5.

([2]) JO C 129 de 27.4.1998, p. 44.

([3]) Parecer do Parlamento Europeu de 11 de Fevereiro de 1999 (JO C 150 de 28.5.1999, p. 420), posição comum do Conselho de 29 de Julho de 1999 (JO C 317 de 4.11.1999, p. 19), decisão do Parlamento Europeu de 3 de Fevereiro de 2000 (ainda não publicada no Jornal Oficial). Decisão do Conselho de 20 de Julho de 2000 e decisão do Parlamento Europeu de 7 de Setembro de 2000.

▼B

(8) A presente directiva deve abranger veículos e veículos em fim de vida, incluindo os seus componentes e materiais, peças sobressalentes de substituição sem prejuízo dos níveis de segurança, das emissões para a atmosfera e do controlo de ruídos.

(9) A presente directiva retoma, sempre que necessário, a terminologia de várias outras directivas, nomeadamente a Directiva 67/548/CEE do Conselho, de 27 de Junho de 1967, relativa à aproximação das disposições legislativas, regulamentares e administrativas respeitantes à classificação, embalagem e rotulagem das substâncias perigosas ([1]), a Directiva 70/156/CEE do Conselho, de 6 de Fevereiro de 1970, relativa à aproximação das legislações dos Estados-Membros respeitantes à homologação dos veículos a motor e seus reboques ([2]), e a Directiva 75/442/CEE do Conselho, de 15 de Julho de 1975, relativa aos resíduos ([3]).

(10) Os veículos de época, ou seja, veículos históricos ou veículos com valor para colecção ou destinados a museus, conservados em condições razoáveis e compatíveis com o ambiente, em estado de circular ou desmontados em peças, não são abrangidos pela definição de resíduos da Directiva 75/442/CEE, nem pelo âmbito de aplicação da presente directiva.

(11) É importante aplicar medidas preventivas a partir da fase de projecto dos veículos, sobretudo sob a forma de uma redução e controlo das substâncias perigosas nos veículos, a fim de evitar a sua libertação para o ambiente, facilitar a sua reciclagem e evitar a necessidade de eliminação de resíduos perigosos. Deverá ser, nomeadamente, proibida a utilização de chumbo, mercúrio, cádmio ou crómio hexavalente. Estes metais pesados deverão ser utilizados apenas em determinadas aplicações, de acordo com uma lista que será regularmente revista. Contribuir-se-á, assim, para impedir que certos materiais e componentes se tornem resíduos de retalhamento ou sejam incinerados e depositados em aterros.

(12) A reciclagem de todos os plásticos provenientes de veículos em fim de vida deverá ser continuamente melhorada. A Comissão está actualmente a analisar o impacto ambiental do PVC. Com base nestes trabalhos, a Comissão apresentará propostas adequadas quanto à utilização do PVC, nomeadamente no que diz respeito aos veículos.

(13) Os requisitos para o desmantelamento, a reutilização e a reciclagem dos veículos em fim de vida e dos respectivos componentes devem ser integrados na fase de projecto e produção de novos veículos.

(14) Deve ser incentivado o desenvolvimento dos mercados de materiais reciclados.

(15) Devem ser criados sistemas adequados de recolha, a fim de garantir que os veículos em fim de vida sejam eliminados sem danos para o ambiente.

(16) Deve ser criado um certificado de destruição, a utilizar como condição para o cancelamento do registo dos veículos em fim de vida; os Estados-Membros que não disponham de um sistema de cancelamento de registo devem criar um sistema de notificação do certificado de destruição à autoridade competente quando o veículo em fim de vida for transferido para a instalação de tratamento.

([1]) JO 196 de 16.8.1967, p. 1. Directiva com a última redacção que lhe foi dada pela Directiva 98/98/CE da Comissão (JO L 355 de 30.12.1998, p. 1).

([2]) JO L 42 de 23.2.1970, p. 1. Directiva com a última redacção que lhe foi dada pela Directiva 98/91/CE do Parlamento Europeu e do Conselho (JO L 11 de 16.1.1999, p. 25).

([3]) JO L 194 de 25.7.1975, p. 39. Directiva com a última redacção que lhe foi dada pela Decisão 96/350/CE da Comissão (JO L 135 de 6.6.1996, p. 32).

▼B

(17) A presente directiva não impede os Estados-Membros de concederem, quando necessário, o cancelamento temporário do registo de veículos.

(18) O exercício da actividade de operador de instalações de recolha e tratamento de resíduos só deve ser permitido após a obtenção da respectiva licença, ou, no caso de ser utilizado um registo em vez de uma licença, depois de terem sido preenchidas condições específicas.

(19) Deve ser promovida a faculdade de reciclagem e de valorização dos veículos.

(20) É importante estabelecer requisitos para as operações de armazenamento e tratamento, a fim de prevenir impactos ambientais negativos delas decorrentes e evitar distorções no comércio e na concorrencia.

(21) A fim de obter resultados a curto prazo e de permitir aos operadores, consumidores e autoridades públicas terem a necessária perspectiva a mais longo prazo, devem ser estabelecidos objectivos quantitativos para os níveis de reutilização, reciclagem e valorização a atingir pelos operadores económicos.

(22) Os produtores devem garantir que o projecto e o fabrico dos veículos tenham em conta a necessidade de atingir os objectivos quantitativos de reutilização, reciclagem e valorização. A Comissão promoverá, para o efeito, a elaboração de normas europeias e tomará as outras medidas necessárias, a fim de alterar a legislação europeia aplicável em matéria de homologação de veículos.

(23) Ao executar as disposições da presente directiva, os Estados-Membros devem garantir que a concorrência não será afectada, nomeadamente no que diz respeito ao acesso das pequenas e médias empresas ao mercado de recolha, desmantelamento, tratamento e reciclagem.

(24) A fim de facilitar o desmantelamento, a valorização e, sobretudo, a reciclagem dos veículos em fim de vida, os fabricantes de veículos devem fornecer às instalações de tratamento autorizadas todas as informações de desmantelamento, nomeadamente as relativas aos materiais perigosos.

(25) A elaboração de normas europeias deve ser fomentada, quando adequado. Os fabricantes de veículos e os produtores de materiais devem utilizar normas de codificação de componentes e materiais, a estabelecer pela Comissão com a assistência do comité competente. Ao elaborar essas normas, a Comissão terá em conta, se for caso disso, os trabalhos em curso neste domínio nas instâncias internacionais competentes.

(26) São necessários dados à escala comunitária acerca dos veículos em fim de vida, para acompanhar a realização dos objectivos da presente directiva.

(27) Os consumidores devem ser adequadamente informados, a fim de adaptarem o seu comportamento e atitudes. Os operadores económicos interessados devem facultar informações para o efeito.

(28) Desde que estejam preenchidas determinadas condições, os Estados-Membros podem decidir que certas disposições sejam executadas através de acordos com o sector económico em questão.

(29) A adaptação dos requisitos relativos às instalações de tratamento e à utilização de substâncias perigosas ao progresso científico e técnico, bem como a adopção de normas mínimas para o certificado de destruição, os modelos da base de dados e as medidas de execução necessárias ao controlo da conformidade com os objectivos quantitativos, devem ser garantidas pela Comissão através de um processo de comité.

▼B

(30) As medidas necessárias à execução da presente directiva serão aprovadas nos termos da Decisão 1999/468/CE do Conselho, de 28 de Junho de 1999, que fixa as regras de exercício das competências de execução atribuídas à Comissão ([1]).

(31) Os Estados-Membros podem aplicar o disposto na presente directiva antes da data nela prevista, desde que o façam nos termos do Tratado,

ADOPTARAM A PRESENTE DIRECTIVA:

Artigo 1.º

Objectivos

A presente directiva estabelece medidas que têm como primeira prioridade a prevenção da formação de resíduos provenientes de veículos e, além disso, 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, bem como a melhoria do 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.

Artigo 2.º

Definições

Para efeitos da presente directiva, entende-se por:

1. «Veículo», qualquer veículo classificado nas categorias M_1 ou N_1 definidas na parte A do anexo II da Directiva 70/156/CEE, e os veículos a motor de três rodas definidos na Directiva 92/61/CEE, com exclusão dos triciclos a motor.

2. «Veículo em fim de vida», um veículo que constitui um resíduo na acepção da alínea a) do artigo 1.º da Directiva 75/442/CEE.

3. «Produtor», o fabricante de um veículo ou o importador profissional de um veículo para um Estado-Membro.

4. «Prevenção», as medidas destinadas a reduzir a quantidade e a nocividade para o ambiente dos veículos em fim de vida, seus materiais e substâncias.

5. «Tratamento», qualquer actividade efectuada após a entrega do veículo em fim de vida numa instalação para fins de despoluição, desmantelamento, corte, retalhamento, valorização ou preparação para a eliminação dos resíduos retalhados e quaisquer outras operações realizadas para fins de valorização e/ou eliminação do veículo em fim de vida e seus componentes.

6. «Reutilização», qualquer operação através da qual os componentes de veículos em fim de vida sejam utilizados para o mesmo fim para que foram concebidos.

7. «Reciclagem», o reprocessamento, no âmbito de um processo de produção, dos materiais residuais para o fim original ou para outros fins mas excluindo a valorização energética. A valorização energética significa a utilização de resíduos combustíveis como meio de produção de energia, através de incineração directa com ou sem outros resíduos mas com recuperação do calor.

8. «Valorização», qualquer das operações aplicáveis previstas no anexo II B da Directiva 75/442/CEE.

9. «Eliminação», qualquer das operações aplicáveis previstas no anexo II A da Directiva 75/442/CEE.

([1]) JO L 184 de 17.7.1999, p. 23.

▼B

10. «Operadores económicos», os produtores, os distribuidores, as companhias de seguro automóvel, os operadores de instalações de recolha, desmantelamento, retalhamento, valorização e reciclagem e outras instalações de tratamento de veículos em fim de vida, incluindo os seus componentes e materiais.

11. «Substância perigosa», qualquer substância considerada perigosa nos termos da Directiva 67/548/CEE.

12. «Retalhadora», qualquer dispositivo utilizado para corte ou fragmentação de veículos em fim de vida, inclusivamente para a obtenção directa de sucata de metal reutilizável.

13. «Informações de desmantelamento», todas as informações necessárias ao tratamento adequado e compatível com o ambiente de um veículo em fim de vida. Essas informações são disponibilizadas pelos produtores de veículos ou de peças às instalações de tratamento autorizadas, sob a forma de manuais ou meios electrónicos (por exemplo, CD-Rom e serviços em linha).

Artigo 3.º

Âmbito

1. A presente directiva abrange veículos e veículos fora de uso, incluindo os seus componentes e materiais. Sem prejuízo do terceiro parágrafo do n.º 4 do artigo 5.º, esta disposição é aplicável independentemente do modo como o veículo tenha sido mantido ou reparado e de estar equipado com componentes fornecidos pelo produtor ou com outros componentes cuja montagem como peças sobressalentes ou de substituição cumpra o disposto nas disposições comunitárias ou nacionais aplicáveis.

2. A presente directiva é aplicável sem prejuízo da legislação comunitária em vigor e da legislação nacional correspondente, em especial no que diz respeito às normas de segurança, às emissões para a atmosfera, ao controlo de ruídos e à protecção do solo e das águas.

3. Quando um produtor fabricar ou importar exclusivamente veículos isentos do disposto na Directiva 70/156/CEE, por força do n.º 2, alínea a), do seu artigo 8.º, os Estados-Membros podem isentar esse produtor e os seus veículos do disposto no n.º 4 do artigo 7.º, e nos artigos 8.º e 9.º da presente directiva.

4. Os veículos destinados a fins especiais, tal como definidos na alínea a) do n.º 1 do segundo travessão do artigo 4.º da Directiva 70/156/CEE, ficam excluídos do disposto no artigo 7.º da presente directiva.

5. Quanto aos veículos a motor de três rodas, são aplicáveis apenas os n.ºs 1 e 2 do artigo 5.º e o artigo 6.º da presente directiva.

Artigo 4.º

Prevenção

1. Com o objectivo de promover a prevenção dos resíduos, os Estados-Membros devem, nomeadamente, dar incentivos para que:

a) Os fabricantes de veículos, em colaboração com os fabricantes de materiais e equipamentos, controlem a utilização de substâncias perigosas nos veículos e reduzam o seu uso, tanto quanto possível, a partir da fase de projecto dos veículos, em especial a fim de evitar a libertação dessas substâncias para o ambiente, facilitar a reciclagem e evitar a necessidade de eliminar resíduos perigosos;

b) Nas fases de projecto e produção de veículos novos sejam tomados plenamente em consideração e facilitados o desmantelamento, a reutilização e a valorização, especialmente a reciclagem, dos veículos em fim de vida, bem como dos seus componentes e materiais;

c) Os fabricantes de veículos, em colaboração com os fabricantes de materiais e equipamentos, integrem uma quantidade crescente de

▼B

material reciclado em veículos e outros produtos, a fim de desenvolver os mercados de materiais reciclados.

2. a) Os Estados-Membros assegurarão que os materiais e componentes dos veículos comercializados a partir de 1 de Julho de 2003 não contenham chumbo, mercúrio, cádmio ou crómio hexavalente, excepto nos casos enunciados no Anexo II e nas condições aí especificadas;

b) A Comissão pode, nos termos do artigo 11.º, regularmente e de acordo com o progresso técnico e científico, alterar o anexo II para:

i) se necessário, estabelecer as concentrações máximas até às quais é tolerada a presença das substâncias referidas na alínea a) em materiais e componentes específicos de veículos,

ii) isentar determinados materiais e componentes de veículos da aplicação do disposto na alínea a) se a utilização dessas substâncias for inevitável,

iii) eliminar do anexo II materiais e componentes de veículos, se se puder evitar a utilização dessas substâncias,

iv) designar, nos termos das subalíneas i) e ii), os materiais e componentes de veículos que podem ser removidos antes de se proceder a qualquer tratamento subsequente, os quais devem ser rotulados ou identificados de qualquer outro modo adequado;

c) A Comissão procederá à primeira alteração do anexo II o mais tardar em 21 de Outubro de 2001. Em todo o caso, nenhuma das isenções nele indicadas pode ser retirada do anexo antes de 1 de Janeiro de 2003.

Artigo 5.º

Recolha

1. Os Estados-Membros devem tomar as medidas necessárias para garantir:

— a criação, por parte dos operadores económicos, de sistemas de recolha de todos os veículos em fim de vida e na medida do que for tecnicamente viável, das peças usadas provenientes da reparação de veículos particulares e que constituam resíduos.

— para assegurar a disponibilização adequada de instalações de recolha no seu território.

2. Os Estados-Membros devem também tomar as medidas necessárias para garantir que todos os veículos em fim de vida sejam transferidos para instalações de tratamento autorizadas.

3. Os Estados-Membros devem criar um sistema segundo o qual a apresentação de um certificado de destruição constitua um requisito indispensável para o cancelamento do registo de um veículo em fim de vida. O certificado será entregue ao detentor e/ou proprietário, quando o veículo em fim de vida for transferido para uma instalação de tratamento. As instalações de tratamento autorizadas nos termos do artigo 6.º devem ficar habilitadas a passar certificados de destruição. Os Estados-Membros podem autorizar a passar certificados de destruição os produtores, os comerciantes de veículos e as instalações de recolha mandatadas por instalações de tratamento autorizadas, na condição de garantirem que o veículo em fim de vida seja transferido para uma instalação de tratamento autorizada e desde que aqueles sejam titulares de um registo público.

A emissão de certificados de destruição por instalações de tratamento ou por comerciantes ou instalações de recolha mandatadas por instalações de tratamento autorizadas não lhes confere o direito de requerer qualquer reembolso, excepto nos casos em que este seja explicitamente previsto pelos Estados-Membros.

▼B

Os Estados-Membros que não disponham de um sistema de cancelamento de registo à data de entrada em vigor da presente directiva devem criar um sistema de notificação do certificado de destruição à autoridade competente quando o veículo em fim de vida for transferido para a instalação de tratamento, dando ainda cumprimento aos restantes requisitos do presente número. Os Estados-Membros que recorram ao disposto no presente parágrafo informarão a Comissão dos motivos por que o fizeram.

4. Os Estados-Membros devem tomar as medidas necessárias para garantir que a entrega do veículo numa instalação de tratamento autorizada nos termos do n.º 3 seja efectuada sem custos para o último detentor e/ou proprietário em consequência de o veículo ter um valor de mercado negativo ou nulo.

Os Estados-Membros devem tomar as disposições necessárias para assegurar que os produtores suportem a totalidade ou uma parte significativa dos custos de execução desta medida e/ou aceitem os veículos em fim de vida nas condições referidas no primeiro parágrafo.

Os Estados-Membros podem prever que a entrega dos veículos em fim de vida não seja totalmente livre de encargos se os referidos veículos não contiverem os componentes essenciais de um veículo, em particular o motor e a carroçaria, ou contiverem resíduos que tenham sido acrescentados a esses mesmos veículos.

A Comissão deve acompanhar com regularidade a execução do primeiro parágrafo, a fim de garantir que este não provoque distorções no mercado e, se necessário, proporá ao Parlamento Europeu e ao Conselho as alterações adequadas.

5. Os Estados-Membros devem tomar as medidas necessárias para garantir o reconhecimento e aceitação mútuos, por parte das autoridades competentes, dos certificados de destruição emitidos noutros Estados-Membros, nos termos do n.º 3. Para esse efeito, a Comissão deve elaborar, o mais tardar até 21 de Outubro de 2001, os requisitos mínimos relativos ao certificado de destruição.

Artigo 6.º

Tratamento

1. Os Estados-Membros devem tomar as medidas necessárias para garantir que todos os veículos em fim de vida sejam armazenados (incluindo o armazenamento temporário) e tratados de acordo com os requisitos gerais previstos no artigo 4.º da Directiva 75/442/CEE e com os requisitos técnicos mínimos previstos no anexo I da presente directiva, sem prejuízo das regulamentações nacionais em matéria de saúde e ambiente.

2. Os Estados-Membros devem tomar as medidas necessárias para garantir que qualquer estabelecimento ou empresa que efectue operações de tratamento obtenha uma autorização ou esteja inscrito junto das autoridades competentes, nos termos dos artigos 9.º, 10.º e 11.º da Directiva 75/442/CEE.

A dispensa de autorização referida no n.º 1, alínea b), do artigo 11.º da Directiva 75/442/CEE pode ser aplicável às operações de valorização de resíduos de veículos em fim de vida tratados nos termos do ponto 3 do anexo I da presente directiva, desde que, antes da inscrição, as autoridades competentes procedam a uma inspecção, destinada a verificar:

a) O tipo e a quantidade de resíduos a tratar;

b) Os requisitos técnicos gerais a observar; e

c) As precauções de segurança a tomar,

de forma a cumprir os objectivos a que se refere o artigo 4.º da Directiva 75/442/CEE. Esta inspecção deve ser efectuada uma vez por ano, devendo os Estados-Membros que façam uso da dispensa acima referida enviar os respectivos resultados à Comissão.

▼B

3. Os Estados-Membros devem tomar as medidas necessárias para garantir que qualquer estabelecimento ou empresa que proceda a operações de tratamento cumpra, no mínimo, as seguintes obrigações, nos termos do anexo I:

a) Os veículos em fim de vida devem ser totalmente despojados antes de se proceder ao seu tratamento subsequente, ou devem ser tomadas disposições equivalentes, a fim de reduzir qualquer impacto ambiental adverso. Os componentes ou materiais rotulados ou de outro modo identificados nos termos do n.º 2 do artigo 4.º devem ser removidos antes de se proceder a qualquer outro tratamento.

b) Os materiais e componentes perigosos devem ser removidos, seleccionados e separados de forma a não contaminarem os resíduos retalhados dos veículos em fim de vida.

c) As operações de despojamento e o armazenamento devem ser efectuados de maneira a garantir a possibilidade de reutilização e valorização, especialmente de reciclagem, dos componentes dos veículos.

As operações de tratamento de despoluição dos veículos em fim de vida referidas no ponto 3 do anexo I devem ser efectuadas com a maior brevidade possível.

4. Os Estados-Membros devem tomar as medidas necessárias para garantir que a autorização ou a inscrição referidas no n.º 2 incluam todas as condições necessárias ao cumprimento dos requisitos previstos nos n.ºs 1, 2 e 3.

5. Os Estados-Membros devem incentivar os estabelecimentos e empresas que efectuam as operações de tratamento a utilizar sistemas de gestão ambiental devidamente certificados.

Artigo 7.º

Reutilização e valorização

1. Os Estados-Membros devem tomar as medidas necessárias para incentivar a reutilização efectiva dos componentes reutilizáveis, a valorização dos não passíveis de reutilização e a preferência pela reciclagem, sempre que viável do ponto de vista ambiental, sem prejuízo dos requisitos de segurança dos veículos e do ambiente, tais como o controlo das emissões para a atmosfera e do ruído.

2. Os Estados-Membros devem tomar as medidas necessárias para garantir a concretização dos objectivos seguintes por parte dos operadores económicos:

a) O mais tardar até 31 de Dezembro de 2006, a reutilização e valorização de todos os veículos em fim de vida deve ser aumentada para um mínimo de 85 %, em massa, em média, por veículo e por ano. A reutilização e reciclagem deve ser aumentada, dentro do mesmo prazo, para um mínimo de 80 %, em massa, em média, por veículo e por ano.

   Relativamente aos veículos produzidos antes de 1980, os Estados-Membros podem prever objectivos menos elevados, embora não inferiores a 75 %, para a reutilização e valorização e não inferiores a 70 % para a reutilização e reciclagem. Os Estados-Membros que recorram ao disposto no presente parágrafo devem informar a Comissão e os outros Estados-Membros dos motivos por que o fizeram;

b) O mais tardar até 1 de Janeiro de 2015, a reutilização e valorização de todos os veículos em fim de vida deve ser aumentada para um mínimo de 95 %, em massa, em média, por veículo e por ano. Dentro do mesmo período, a reutilização e reciclagem deve ser aumentada para um mínimo de 85 % em massa, em média, por veículo e por ano.

O mais tardar até 31 de Dezembro de 2005, o Parlamento Europeu e o Conselho devem voltar a analisar os objectivos referidos na alínea b),

▼B

com base num relatório da Comissão acompanhado de uma proposta. No seu relatório, a Comissão deve ter em conta o desenvolvimento da composição dos veículos em termos de materiais utilizados e quaisquer outros aspectos ambientais importantes relacionados com os veículos.

A Comissão deve estabelecer, nos termos do artigo 11.º, as regras de execução necessárias para o controlo do cumprimento, pelos Estados-Membros, dos objectivos previstos no presente número. Ao fazê-lo, a Comissão terá em consideração todos os elementos pertinentes, nomeadamente a disponibilidade de informações e a evolução das exportações e importações de veículos em fim de vida. A Comissão tomará esta medida o mais tardar até 21 de Outubro de 2002.

3. O Parlamento Europeu e o Conselho devem estabelecer, com base em proposta da Comissão, objectivos em matéria de reutilização e valorização e de reutilização e reciclagem relativamente aos anos posteriores a 2015.

4. Para preparar a alteração da Directiva 70/156/CEE, a Comissão deve promover a elaboração de normas europeias relativas aos níveis de desmantelamento, valorização e reciclagem dos veículos. Logo que as normas sejam aprovadas, mas nunca após o final de 2001, e com base em proposta da Comissão, o Parlamento Europeu e o Conselho devem alterar a Directiva 70/156/CEE, de forma a que os veículos homologados nos termos dessa directiva e comercializados três anos após essa alteração sejam passíveis de reutilização e/ou reciclagem a um nível mínimo de 85 %, em massa, por veículo e sejam passíveis de reutilização e/ou valorização a um nível mínimo de 95 %, em massa, por veículo.

5. Ao propor a alteração da Directiva 70/156/CEE no que diz respeito aos níveis de desmantelamento, valorização e reciclagem dos veículos, a Comissão deve ter em conta, se for caso disso, a necessidade de assegurar que a reutilização dos componentes não acarrete riscos para a segurança ou para o ambiente.

Artigo 8.º

Normas de codificação/Informações de desmantelamento

1. Os Estados-Membros devem tomar as medidas necessárias para garantir que os produtores, em colaboração com os fabricantes de materiais e equipamentos, utilizem normas de codificação de componentes e materiais, em especial para facilitar a identificação dos componentes e materiais passíveis de reutilização e valorização.

2. O mais tardar em 21 de Outubro de 2001 e nos termos do artigo 11.º, a Comissão deve elaborar as normas referidas no n.º 1 do presente artigo. A Comissão terá então em consideração os trabalhos desenvolvidos neste domínio nas instâncias internacionais e dará a contribuição adequada para este trabalho.

3. Os Estados-Membros devem tomar as medidas necessárias para garantir que os produtores forneçam informações de desmantelamento para cada tipo de novo veículo colocado no mercado no prazo de seis meses depois do veículo ser comercializado. Essas informações devem identificar, na medida do necessário para que as instalações de tratamento possam cumprir as disposições estabelecidas na presente directiva, os diferentes componentes e materiais e a localização de todas as substâncias perigosas dos veículos, nomeadamente para atingir os objectivos previstos no artigo 7.º

4. Sem prejuízo da confidencialidade comercial e industrial, os Estados-Membros devem tomar as medidas necessárias para garantir que os fabricantes de componentes utilizados em veículos facultem às instalações de tratamento autorizadas, na medida em que estas o solicitem, as devidas informações sobre o desmantelamento, a armazenagem e o controlo dos componentes que podem ser reutilizados.

▼B

Artigo 9.º

Relatório e informações

1. De três em três anos, os Estados-Membros devem apresentar um relatório à Comissão sobre a execução da presente directiva. O relatório é redigido com base num questionário ou num esquema elaborado pela Comissão nos termos do artigo 6.º da Directiva 91/692/ /CEE ([1]), com o objectivo de criar bases de dados sobre os veículos em fim de vida e o tratamento que lhes é dado. O relatório deve conter informações pertinentes sobre eventuais alterações estruturais das empresas dos sectores da distribuição, recolha, desmontagem, retalhamento, valorização e reciclagem que provoquem distorções de concorrência entre os Estados-Membros ou no interior dos mesmos. O questionário ou esquema deve ser enviado aos Estados-Membros seis meses antes do início do período abrangido pelo relatório. O relatório deve ser enviado à Comissão no prazo de nove meses a contar do final do período de três anos a que se referir.

O primeiro relatório deve abranger um período de três anos a contar de 21 de Abril de 2002.

Com base nas informações acima referidas, a Comissão deve publicar um relatório sobre a execução da presente directiva no prazo de nove meses a contar da recepção dos relatórios dos Estados-Membros.

2. Os Estados-Membros devem exigir sempre aos operadores económicos interessados a publicação de informações relativas:

— à concepção dos veículos e seus componentes, tendo em vista a sua capacidade de valorização e reciclagem,

— ao tratamento ecologicamente correcto dos veículos em fim de vida, e em especial à remoção de todos os fluidos e ao desmantelamento,

— ao desenvolvimento e optimização de formas de reutilização, reciclagem e valorização dos veículos em fim de vida e dos respectivos componentes,

— aos progressos realizados em matéria de valorização e reciclagem no sentido de reduzir a quantidade de resíduos a eliminar e aumentar as taxas de valorização e reciclagem.

O construtor deve facultar estas informações aos eventuais compradores dos veículos, devendo as mesmas ser incluídas nas publicações de carácter publicitário utilizadas na comercialização do novo veículo.

Artigo 10.º

Execução

1. Os Estados-Membros devem pôr em vigor as disposições legislativas, regulamentares e administrativas necessárias para dar cumprimento à presente directiva até 21 de Abril de 2002 e informar imediatamente a Comissão desse facto.

Quando os Estados-Membros aprovarem essas disposições, estas devem incluir uma referência à presente directiva ou ser acompanhadas dessa referência quando da sua publicação oficial. As modalidades dessa referência serão aprovadas pelos Estados-Membros.

2. Os Estados-Membros devem comunicar à Comissão o texto das principais disposições de direito interno que aprovarem nas matérias reguladas pela presente directiva.

3. Desde que sejam cumpridos os objectivos previstos na presente directiva, os Estados-Membros podem transpor as disposições do n.º 1 do artigo 4.º, do n.º 1 do artigo 5.º, do n.º 1 do artigo 7.º, dos n.ºs 1 e 3 do artigo 8.º e do n.º 2 do artigo 9.º e definir as regras de execução do n.º 4 do artigo 5.º mediante acordos entre as autoridades competentes e

([1]) JO L 377 de 31.12.1991, p. 48.

▼B

os sectores económicos envolvidos. Esses acordos devem cumprir as seguintes condições:

a) Os acordos devem ser exequíveis;

b) Os acordos devem especificar os objectivos e os prazos correspondentes;

c) Os acordos devem ser publicados no jornal oficial nacional ou num documento oficial igualmente acessível ao público e enviados à Comissão;

d) Os resultados obtidos pelo acordo devem ser fiscalizados periodicamente, comunicados às autoridades competentes e à Comissão e postos à disposição do público nas condições previstas no próprio acordo;

e) As autoridades competentes devem tomar disposições para analisar o progresso conseguido com o acordo;

f) Em caso de incumprimento do acordo, os Estados-Membros devem executar as disposições pertinentes da presente directiva por via legislativa, regulamentar ou administrativa.

Artigo 11.º

Procedimento do comité

1. A Comissão é assistida pelo comité instituído pelo artigo 18.º da Directiva 75/442/CEE, a seguir designado por «comité».

2. Sempre que se faça referência ao presente artigo, são aplicáveis os artigos 5.º e 7.º da Decisão 1999/468/CE, tendo-se em conta o disposto no seu artigo 8.º

O prazo previsto no n.º 6 do artigo 5.º da Decisão 1999/468/CE é de três meses.

3. O comité aprovará o seu regulamento interno.

4. A Comissão deve adoptar, nos termos do procedimento previsto no presente artigo:

a) Os requisitos mínimos do certificado de destruição, previstos no n.º 5 do artigo 5.º;

b) As regras de execução previstas no terceiro parágrafo do n.º 2 do artigo 7.º;

c) Os modelos relativos ao sistema de bases de dados previstos no artigo 9.º;

d) As alterações necessárias para a adaptação dos anexos da presente directiva ao progresso científico e técnico.

Artigo 12.º

Entrada em vigor

1. A presente directiva entra em vigor no dia da sua publicação no *Jornal Oficial das Comunidades Europeias*.

2. O n.º 4 do artigo 5.º é aplicável:

— a partir de 1 de Julho de 2002 em relação aos veículos colocados no mercado a partir dessa data,

— a partir de 1 de Janeiro de 2007 em relação aos veículos colocados no mercado antes da data a que se refere o primeiro travessão.

3. Os Estados-Membros podem aplicar o n.º 4 do artigo 5.º antes das datas previstas no n.º 2.

Artigo 13.º

Destinatários

Os Estados-Membros são os destinatários da presente directiva.

▼B

ANEXO I

Requisitos técnicos mínimos para o tratamento nos termos dos n.os 1 e 3 do artigo 6.º

1. Instalações de armazenamento (incluindo armazenamento temporário) de veículos em fim de vida antes do respectivo tratamento:

   — superfícies impermeáveis para áreas apropriadas, equipadas com sistemas de recolha de derramamentos, decantadores e purificadores-desengorduradores,

   — equipamento para tratamento de águas, incluindo a água da chuva, em conformidade com os regulamentos em matéria de saúde e ambiente.

2. Instalações de tratamento:

   — superfícies impermeáveis para áreas apropriadas, equipadas com sistemas de recolha de derramamentos, decantadores e purificadores-desengorduradores,

   — armazéns adequados par apeças desmontadas, incluindo armazéns impermeáveis para sobresselentes contaminados com óleo,

   — recipientes adequados para armazenamento de baterias (com neutralização dos electrólitos no próprio local ou noutro local), filtros e condensadores contendo PCB/PCT,

   — reservatórios adequados para armazenamento separado dos fluidos provenientes de veículos em fim de vida: combustível, óleo do motor, óleo da caixa de velocidades, óleo da transmissão, óleo hidráulico, líquidos de arrefecimento, anticongelante, fluidos dos travões, ácidos das baterias, fluidos dos sistemas de ar condicionado e quaisquer outros fluidos provenientes de veículos em fim de vida,

   — equipamento para tratamento de águas, incluindo a água da chuva, em conformidade com os regulamentos em matéria de saúde e ambiente,

   — locais de armazenamento adequado de pneumáticos usados, incluindo a prevenção de incêndios e de empilhamento excessivo.

3. Operações de tratamento para despoluição dos veículos em fim de vida:

   — remoção das baterias e dos depósitos de gás liquefeito,

   — remoção ou neutralização dos componentes potencialmente explosivos (por exemplo, sacos de ar),

   — remoção, recolha e armazenagem separadas de combustível, óleo do motor, óleo da transmissão, óleo da caixa de velocidades, óleo dos sitemas hidráulicos, líquidos de arrefecimento, anticongelante, fluidos dos travões, fluidos dos sistemas de ar condicionado ou de qualquer outro fluido contido no veículo em fim de vida, a menos que sejam necessários para efeitos de reutilização das peças visadas,

   — remoção, na medida do possível, de todos os componentes identificados como contendo mercúrio.

4. Operações de tratamento a fim de promover a reciclagem:

   — remoção dos catalisadores,

   — remoção dos componentes metálicos que contenham cobre, alumínio e magnésio, se esses metais não forem separados no acto de retalhamento,

   — remoção dos pneumáticos e grandes componentes de plástico (por exemplo, pára-choques, painel de bordo, reservatórios de fluidos, etc.), se estes materiais não forem separados no acto de retalhamento, por forma a poderem ser efectivamente reciclados como materiais,

   — remoção dos vidros.

5. As operações de armazenamento serão realizadas de forma a evitar danos nos componentes que contenham fluidos, nos componentes recuperáveis ou nos sobresselentes.

▼**M1**

ANEXO II

Materiais e componentes excluídos da aplicação do disposto no n.º 2, alínea a), do artigo 4.º

Materiais e componentes	Âmbito e data do termo da isenção	Devem ser rotulados ou identificados em conformidade com o disposto na subalínea iv) da alínea b) do n.º 2 do artigo 4.º
Chumbo como elemento de liga		
1. Aço para fins de maquinagem e aço galvanizado com um teor de chumbo igual ou inferior a 0,35 % em massa		
2. a) Alumínio para fins de maquinagem com um teor de chumbo igual ou inferior a 2 % em massa	1 de Julho de 2005 (1)	
b) Alumínio para fins de maquinagem com um teor de chumbo igual ou inferior a 1 % em massa	1 de Julho de 2008 (2)	
3. Liga de cobre com um teor em chumbo igual ou inferior a 4 % em massa		
4. Capas dos apoios e pistões em chumbo/bronze		
Chumbo e compostos de chumbo em componentes		
5. Baterias		X
6. Amortecedores de vibrações		X
7. Massa de equilíbrio das rodas	Veículos homologados antes de 1 de Julho de 2003 e massa de equilíbrio das rodas destinada à manutenção destes veículos: 1 de Julho de 2005 (3)	X
8. Vulcanizantes e estabilizadores para elastómeros em aplicações de manipulação de fluidos e do grupo motopropulsor	1 de Julho de 2005 (4)	
9. Estabilizador de tintas de protecção	1 de Julho de 2005	
10. Escovas de carbono para motores eléctricos	Veículos homologados antes de 1 de Julho de 2003 e escovas de carbono para motores eléctricos destinadas à manutenção destes veículos: 1 de Janeiro de 2005	
11. Soldaduras em placas de circuitos electrónicos e outras aplicações eléctricas		X (5)
12. Cobre em calços de travões com um teor de chumbo superior a 0,5 % em massa	Veículos homologados antes de 1 de Julho de 2003 e manutenção destes veículos: 1 de Julho de 2004	X

▼M1

Materiais e componentes	Âmbito e data do termo da isenção	Devem ser rotulados ou identificados em conformidade com o disposto na subalínea iv) da alínea b) do n.º 2 do artigo 4.º
13. Sedes de válvulas	Tipos de motores desenvolvidos antes de 1 de Julho de 2003: 1 de Julho de 2006	
14. Componentes eléctricos com chumbo fixados num composto de matriz de vidro ou de cerâmica, excepto vidro em lâmpadas e vidrado de velas de ignição		X ([6]) (para componentes com excepção de componentes piezoeléctricos em motores)
15. Vidro em lâmpadas e vidrado de velas de ignição	1 de Janeiro de 2005	
16. Iniciadores pirotécnicos	1 de Julho de 2007	
Crómio hexavalente		
17. Revestimentos anticorrosivos	1 de Julho de 2007	
18. Frigoríficos de absorção em caravanas de campismo		X
Mercúrio		
19. Lâmpadas de descarga e mostradores do painel de comando		X
Cádmio		
20. Pastas para películas espessas	1 de Julho de 2006	
21. Baterias para veículos eléctricos	31 de Dezembro de 2005 Após 31 de Dezembro de 2005, a colocação no mercado de baterias de NiCd apenas será permitida como peças de substituição para veículos colocados no mercado antes dessa data.	X

([1]) Até 1 de Janeiro de 2005, a Comissão avaliará se a eliminação progressiva prevista para esta entrada deve ser revista face à disponibilidade de substitutos para o chumbo, tendo em conta os objectivos estabelecidos no n.º 2, alínea a), do artigo 4.º

([2]) Ver a nota de pé-de-página 1.

([3]) Até 1 de Janeiro de 2005, a Comissão procederá à avaliação desta exclusão relativamente aos aspectos da segurança rodoviária.

([4]) Ver a nota de pé-de-página 1.

([5]) Desmantelamento se for ultrapassado, em relação à entrada 14, um limiar médio de 60 gramas por veículo. Para a aplicação desta regra, os dispositivos electrónicos que não sejam instalados pelo fabricante na linha de produção não serão tidos em conta.

([6]) Desmantelamento se for ultrapassado, em relação à entrada 11, um limiar médio de 60 gramas por veículo. Para a aplicação desta regra, os dispositivos electrónicos que não sejam instalados pelo fabricante na linha de produção não serão tidos em conta.

Notas:

— Será tolerada uma concentração máxima de 0,1 %, em massa e por material homogéneo, de chumbo, crómio hexavalente e mercúrio e de 0,01 %, em massa por material homogéneo, de cádmio, desde que essas substâncias não sejam introduzidas arbitrariamente ([1]).

([1]) Entende-se por «introdução arbitrária» a utilização deliberada de uma substância na formulação de um material ou componente, no caso em que a sua presença no produto final é pretendida para fornecer uma característica, aparência ou qualidade específicas. A utilização de materiais reciclados como matéria-prima para o fabrico de novos produtos, em que parte dos materiais reciclados pode conter quantidades de metais objecto de regulamentação, não é considerada introdução intencional.

▼**M1**

— Será igualmente tolerada uma concentração máxima de 0,4 % em massa de chumbo no alumínio, desde que este não seja introduzido arbitrariamente ([1]).

— Será tolerada até 1 de Julho de 2007 uma concentração máxima de 0,4 % em massa de chumbo no cobre destinado a materiais de fricção em calços de travões, desde que este não seja introduzido intencionalmente ([1]).

— É permitida a reutilização, sem limitações, de peças de veículos já colocadas no mercado na data do termo da exclusão, dado que a reutilização não está abrangida pelo disposto no n.º 2, alínea a), do artigo 4.º

▼**M2**

— As peças sobressalentes comercializadas depois de 1 de Julho de 2003 e destinadas à utilização em veículos comercializados antes de 1 de Julho de 2003 são isentas do disposto no n.º 2, alínea a), do artigo 4.º ([2]).

([1]) Ver nota 1.
([2]) Esta cláusula não se aplica à massa de equilíbrio de rodas, às escovas de carbono para motores eléctricos e aos calços de travões, componentes que constam de entradas específicas.