POSIÇÃO COMUM (CE) N.º 39/1999

adoptada pelo Conselho em 29 de Julho de 1999

tendo em vista a adopção da Directiva 1999/.../CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de ..., relativa aos veículos fora de uso

(1999/C 317/03)

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],

Tendo em conta o parecer do Comité das Regiões [3],

Deliberando nos termos do artigo 251.º do Tratado [4],

Considerando o seguinte:

(1) As diferentes medidas nacionais relativas aos veículos fora de uso devem ser harmonizadas, em primeiro lugar, para minimizar o impacto ambiental negativo dos veículos fora de uso, 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 poluir-pagador;

(3) Os veículos fora de uso 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 fora de uso;

(7) Os Estados-Membros devem tomar as medidas necessárias para garantir que o último proprietário e/ou detentor possa entregar o veículo fora de uso 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;

(8) A presente directiva deve abranger veículos e veículos fora de uso, incluindo os seus componentes e materiais, 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 [5], 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 [6], e a Directiva 75/442/CEE do Conselho, de 15 de Julho de 1975, relativa aos resíduos [7].

---

[1] JO C 337 de 7.11.1997, p. 3 e JO C 156 de 3.6.1999, p. 5.

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

[3] Parecer emitido em ... (ainda não publicado no Jornal Oficial).

[4] 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 e decisão do Parlamento Europeu ... (ainda não publicada no Jornal Oficial).

[5] JO 196 de 16.8.1967, p. 1. Directiva com a última redacção que lhe foi dada pela Directiva 1999/33/CE do Parlamento Europeu e do Conselho (JO L 199 de 30.7.1999, p. 57).

[6] 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).

[7] 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).

(10) 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;

(11) A reciclagem de todos os plásticos provenientes de veículos fora de uso 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;

(12) Os requisitos para desmantelamento, reutilização e reciclagem dos veículos fora de uso e dos respectivos componentes devem ser integrados na fase de projecto e produção de novos veículos;

(13) Deve ser incentivado o desenvolvimento dos mercados de materiais reciclados;

(14) Devem ser criados sistemas adequados de recolha, a fim de garantir que os veículos fora de uso sejam eliminados sem danos para o ambiente;

(15) Deve ser criado um certificado de destruição, a utilizar como condição para o cancelamento do registo dos veículos fora de uso; 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 fora de uso for transferido para a instalação de tratamento;

(16) 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;

(17) Deve ser promovida a faculdade de reciclagem e de valorização dos veículos;

(18) 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 concorrência;

(19) 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;

(20) 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;

(21) 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;

(22) A fim de facilitar o desmantelamento e a reciclagem dos veículos fora de uso, os fabricantes de veículos devem fornecer manuais de desmantelamento às instalações de tratamento;

(23) 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;

(24) São necessários dados à escala comunitária acerca dos veículos fora de uso, para acompanhar a realização dos objectivos da presente directiva;

(25) 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;

(26) 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;

(27) 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,

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 fora de uso 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 fora de uso.

Artigo 2.º

Definições

Para efeitos da presente directiva, entende-se por:

1. «Veículo», qualquer veículo classificado nas categorias M1 ou N1 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 fora de uso», 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 fora de uso, seus materiais e substâncias.

5. «Tratamento», qualquer actividade efectuada após a entrega do veículo fora de uso 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 fora de uso e seus componentes.

6. «Reutilização», qualquer operação através da qual os componentes de veículos fora de uso 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 IIB da Directiva 75/442/CEE.

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

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 fora de uso, 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 fora de uso, inclusivamente para a obtenção directa de sucata de metal reutilizável.

Artigo 3.º

Âmbito

1. A presente dirctiva abrange veículos fora de uso, incluindo os seus componentes e materiais.

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. 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 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 fora de uso, 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 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 … (*), 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 … (**). Em todo o caso, nenhuma das isenções nele indicadas pode ser retirada do anexo antes de 1 de Janeiro de 2003.

(*) 18 meses a contar da data de entrada em vigor da presente directiva.

(**) 12 meses a contar da data de entrada em vigor da presente directiva.

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 fora de uso, e

— 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 fora de uso 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 fora de uso. O certificado será entregue ao detentor e/ou proprietário, quando o veículo fora de uso for transferido para uma instalação de tratamento. As instalações de tratamento autorizadas nos termos do artigo 6.º ficarão habilitadas a passar certificados de destruição. Os Estados-Membros poderão 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 fora de uso seja transferido para uma instalação de tratamento autorizada.

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.

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 fora de uso 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 fora de uso nas condições referidas no primeiro parágrafo.

Os Estados-Membros podem prever que a entrega dos veículos fora de uso 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 acompanhará com regularidade a execução do primeiro parágrafo, a fim de garantir que esta 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 … (*), 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 fora de uso 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 fora de uso 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.

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 fora de uso 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 fora de uso;

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 fora de uso 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 podem 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.

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

(*) 12 meses a contar da data de entrada em vigor da presente directiva.

a) O mais tardar até 1 de Janeiro de 2006, a reutilização e valorização de todos os veículos fora de uso será aumentada para um mínimo de 85%, em massa, em média, por veículo e por ano. A reutilização e reciclagem será 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 fora de uso será aumentada para um mínimo de 95%, em massa, em média, por veículo e por ano. Dentro do mesmo período, a reutilização e reciclagem será aumentada para um mínimo de 85% em massa, em média, por veículo e por ano.

O mais tardar até 1 de Janeiro de 2005, o Parlamento Europeu e o Conselho voltarão a analisar os objectivos referidos na alínea 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 estabelecerá, 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 fora de uso. A Comissão tomará esta medida o mais tardar até … (*).

3. O Parlamento Europeu e o Conselho estabelecerão, 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 promoverá 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 alterarão 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.

(*) 24 meses a contar da data de entrada em vigor da presente directiva.

Artigo 8.º

Normas de codificação/manuais 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 em materiais, em especial para facilitar a identificação dos componentes e materiais passíveis de reutilização e valorização.

2. O mais tardar até … (**) e nos termos do artigo 11.º, a Comissão elaborará 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 manuais de desmantelamento para cada tipo de novo veículo colocado no mercado no prazo de seis meses depois do veículo ser comercializado. Os referidos manuais 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

Artigo 9.º

Relatório e informações

1. De três em três anos, os Estados-Membros apresentarão um relatório à Comissão sobre a execução da presente directiva. O relatório será 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 fora de uso e o tratamento que lhes é dado. O questionário ou esquema será 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 abrangerá um período de três anos a contar de … (***).

A Comissão publicará um relatório sobre a execução da presente directiva no prazo de nove meses a contar da recepção dos relatórios dos Estados-Membros.

(**) 12 meses a contar da data de entrada em vigor da presente directiva.

(***) 18 meses a contar da data de entrada em vigor da presente directiva.

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

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 fora de uso, 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 fora de uso 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 terá de 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 porão em vigor as disposições legislativas, regulamentares e administrativas necessárias para dar cumprimento à presente directiva até … (*). Desse facto informarão imediatamente a Comissão.

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 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 de comité

A Comissão será assistida pelo comité criado pelo artigo 18.º da Directiva 75/442/CEE, de acordo com o procedimento aí estabelecido, a fim de adoptar:

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

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

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

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

Artigo 12.º

Entrada em vigor

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

(*) 18 meses a contar da data de entrada em vigor da presente directiva.

2. O n.º 4 do artigo 5.º é aplicável:

— a partir de 1 de Janeiro de 2001 em relação aos veículos colocados no mercado a partir dessa data,

— a partir de 1 de Janeiro de 2006 em relação aos veículos colocados no mercado antes da data a que se refere o primeiro travessão.

3. No ponto 11 do anexo II, pode ser aplicado um valor máximo de 5 g por veículo até … (*).

Artigo 13.º

Destinatários

Os Estados-Membros são os destinatários da presente directiva.

Feito …

Pelo Parlamento Europeu	*Pelo Conselho*
O Presidente	*O Presidente*

(*) 30 meses a contar da data de entrada em vigor da presente directiva.

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 fora de uso 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 para peças 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 fora de uso: 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 fora de uso,

   — 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 fora de uso:

   — 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 sistemas hidráulicos, líquidos de arrefecimento, anticongelante, fluidos dos travões, fluidos dos sistemas de ar condicionado ou de qualquer outro fluido contido no veículo fora de uso, a menos que sejam necessários para efeitos de reutilização das peças visadas.

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.),

   — 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.

ANEXO II

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

Materiais e componentes	Devem ser rotulados ou identificáveis em conformidade com o disposto no n.º 2, subalínea iii) da alínea b), do artigo 4.º
Chumbo como elemento de liga	
1. Aço com um teor em chumbo igual ou inferior a 0,3% em massa	
2. Alumínio com um teor em chumbo igual ou inferior a 0,4% em massa	
3. Manivelas de elevadores de janelas e jantes de rodas com um teor em chumbo igual ou inferior a 4% em massa	x
4. Liga de cobre com um teor em chumbo igual ou inferior a 4% em massa	
Chumbo em componentes metálicos	
5. Baterias	x
6. Revestimento interior de depósitos de gasolina	x
7. Amortecedores de vibrações	x
8. Vulcanizante para tubos flexíveis de alta pressão e de alimentação de combustível	
9. Estabilizador de tintas de protecção	
10. Soldaduras em placas de circuitos electrónicos e outras	
Crómio hexavalente	
11. Revestimento anticorrosivo de numerosos componentes essenciais do veículo (máximo 2 g por veículo)	
Mercúrio	
12. Lâmpadas	x

NOTA JUSTIFICATIVA DO CONSELHO

I. INTRODUÇÃO

1. Em 25 de Setembro de 1997 a Comissão enviou ao Conselho uma proposta de directiva do Conselho relativa aos veículos fora de uso, com base no n.º 1 do artigo 130.º S do Tratado.

2. O Parlamento Europeu e o Comité Económico e Social apresentaram os seus pareceres em, respectivamente, 11 de Fevereiro de 1999 e 25 de Fevereiro de 1998. O Comité das Regiões, consultado pelo Conselho em 28 de Maio de 1999, decidiu não emitir parecer.

3. A Comissão, em 30 de Abril de 1999, enviou a proposta alterada ao Conselho. Em 6 de Maio de 1999, após a entrada em vigor do Tratado de Amesterdão, o Parlamento Europeu confirmou o seu parecer.

4. Em 29 de Julho de 1999, o Conselho adoptou a sua posição comum em conformidade com o n.º 2 do artigo 251.º do Tratado.

II. OBJECTIVO

A futura directiva tem por objectivo a prevenção da formação de resíduos provenientes de veículos e, além disso, a reutilização, reciclagem e outras formas de valorização dos veículos fora de uso 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 fora de uso.

Para o efeito, a directiva prevê medidas destinadas a minimizar a utilização de substâncias perigosas nos veículos, à recolha e tratamento de veículos fora de uso de forma ecologicamente correcta, à entrega do veículo fora de uso sem custos para o último detentor e/ou proprietário em consequência de o veículo ter um valor de mercado negativo ou nulo.

III. ANÁLISE DA POSIÇÃO COMUM

Generalidades

O Conselho especificou melhor os requisitos para a utilização de substâncias perigosas, adaptou o regime de reaceitação gratuita para alcançar uma solução mais viável e previu a possibilidade de acordos voluntários como forma de transpor diversas disposições.

Artigos

(Os textos de referência são a posição comum e as alterações do Parlamento).

Artigo 1.º

O Conselho considerou que a referência do Parlamento Europeu (alteração 13 do Parlamento Europeu) ao lançamento difuso no meio ambiente de poluentes dos veículos fora de uso não constituía um conceito apropriado, mas sublinhou a melhoria do desempenho ambiental de todos os operadores económicos, e não apenas dos operadores envolvidos no tratamento.

Artigo 2.º

Na definição de «veículo» no n.º 1, o Conselho, por motivos de ordem económica e técnica, excluiu os veículos a motor de duas rodas, que ficaram assim excluídos do âmbito de aplicação da directiva.

O Conselho não previu a exclusão dos «veículos de colecção» (ver artigo 3.º) (alterações 14 e 17 do Parlamento Europeu), pelo que não considerou uma definição para «veículos de colecção». O Conselho considerou que a isenção dos veículos de colecção é desnecessária, já que a directiva apenas se ocupa de veículos quando chegados à fase de resíduos.

Quanto à definição de «reciclagem» no n.º 7 (alteração 15 do Parlamento Europeu), o Conselho preferiu adoptar a abordagem da Comissão na Directiva 94/62/CE relativa a embalagens, como também fora solicitado pelo Parlamento Europeu, mas suprimiu a referência à reciclagem orgânica (não pertinente no contexto dos veículos).

No que se refere ao termo «informações de desmantelamento» (alteração 16 do Parlamento Europeu), o Conselho considerou esse termo desnecessário, uma vez que não é utilizado nos artigos e anexos posteriores. Foi considerado que o n.º 3 do artigo 8.º, em que o Conselho introduziu mais especificações, era suficiente no que se refere às informações que os produtores devem prestar nos manuais de desmantelamento.

Artigo 3.º

No que diz respeito aos componentes e materiais dos veículos referidos no n.º 1 (alterações 17 e 18 do Parlamento Europeu), o Conselho considerou desnecessária a referência à manutenção e reparação e aos componentes que não tenham sido fornecidos pelo produtor.

Além disso, como já foi referido acima, considerou que não havia motivos para excluir do âmbito da directiva os «veículos de colecção».

Quanto aos veículos de três rodas, o Conselho acordou, por motivos de ordem prática, que lhes seriam apenas aplicáveis os n.ºs 1 e 2 do artigo 5.º e o artigo 6.º

Artigo 4.º

N.º 2

O Conselho optou por uma solução mais pormenorizada e prática para o texto proposto pela Comissão e, de certo modo, foi mais longe do que o que fora proposto pelo Parlamento:

— os materiais e componentes dos veículos comercializados a partir de 18 meses a contar da data de entrada em vigor da directiva (e não a partir de 2005) não conterão as substâncias perigosas em questão; por conseguinte, não foi aprovada a referência ao retalhamento e aos aterros,

— o novo anexo II indica os valores-limite para as isenções temporárias (que correspondem, de modo geral, ao pretendido pelo Parlamento Europeu),

— essas isenções devem ser revistas regularmente; a primeira verificação terá lugar mais cedo do que a data pretendida pelo Parlamento Europeu, ou seja, no prazo de um ano (em vez de dois anos) a contar da data de entrada em vigor da directiva,

— contudo, no que diz respeito ao crómio hexavalente, poderá ser aplicado um valor mais elevado até 30 meses a contar da data de entrada em vigor da directiva, devido a motivos de ordem técnica.

Artigo 5.º

N.º 1

Por motivos de ordem prática e económica, o Conselho não incluiu as peças usadas no requisito de recolha dos veículos fora de uso.

N.º 2

O Conselho suprimiu a data de 1 de Janeiro de 2000, uma vez que a transferência dos veículos fora de uso só pode ser implementada a partir da data de aplicação da directiva, ou seja, 18 meses a contar da data da sua publicação (n.º 1 do artigo 11.º).

O Conselho não faz referência aos fabricantes, como pretendido pelo Parlamento Europeu (alteração 23 do Parlamento Europeu), uma vez que o n.º 1 dispõe claramente que os operadores económicos devem criar sistemas de recolha.

N.º 3

Quanto à emissão de certificados de destruição por outras instâncias que não as instalações de tratamento, o Conselho acordou num texto que considera mais claro e prático.

Foi suprimida a referência neste número ao cancelamento temporário da matrícula.

O Conselho considerou que a questão de eventuais pedidos de reembolso e o caso em que os Estados-Membros não disponham de um sistema de cancelamento de registo à data de entrada em vigor da directiva exigiam uma disposição específica, ou seja, os dois últimos parágrafos deste número.

N.º 4

O Conselho acordou numa solução mais diferenciada, segundo a qual:

— a entrega do veículo numa instalação de tratamento autorizada será efectuada sem custos para o último detentor e/ou proprietário em consequência de o veículo ter um valor de mercado negativo ou nulo,

— os produtores suportarão a totalidade ou uma parte significativa dos custos,

— a entrega dos veículos fora de uso não será totalmente livre de encargos se os referidos veículos não contiverem os componentes essenciais,

— a recolha livre de encargos processar-se-á de acordo com o estipulado no artigo 12.º (a partir de 2001 para os veículos novos e de 2006 para os veículos já no mercado). O Conselho acordou nesta solução depois de uma discussão muito difícil, tendo tido em conta os problemas específicos levantados durante as negociações finais.

Artigo 6.º

N.º 2 (alteração 28)

O Conselho acordou numa solução mais diferenciada que refere as autorizações e a inscrição e que resolve a questão das dispensas de autorização por referência à inspecção efectuada pelas autoridades competentes.

N.º 3 (alterações 29, 30 e 31)

O Conselho chegou a acordo sobre as obrigações mínimas a cumprir pelos operadores das instalações de tratamento, nomeadamente pelo aditamento, no anexo I, de condições para os operadores das instalações de tratamento e de condições para a promoção da reciclagem, seguindo em grande parte as pretensões do Parlamento Europeu.

Artigo 7.º

N.º 1 (alterações 32 e 33)

O Conselho não manteve uma referência específica às emissões de gases de escape e ao ruído, nem a referência explícita às informações respeitantes ao armazenamento e ao controlo dos componentes. Considerou que esta última referência já se encontrava abrangida no n.º 4 do artigo 8.º sobre os manuais de desmantelamento.

O Conselho não debateu a questão da reutilização dos componentes (na condição de não implicarem quaisquer riscos).

N.º 2 (alteração 34)

O Conselho concordou com os objectivos propostos pela Comissão e apoiados pelo Parlamento Europeu, mas preferiu os prazos propostos pela Comissão aos defendidos pelo Parlamento Europeu.

O Conselho incluiu uma disposição que prevê que estes objectivos voltem a ser analisados o mais tardar em 2005 para ter em conta a evolução da composição dos veículos em termos de materiais utilizados e quaisquer outros aspectos ambientais importantes relacionados com os veículos.

Além disso, deu mais força ao texto pelo aditamento de uma disposição sobre o controlo do cumprimento, pelos Estados-Membros, dos objectivos.

N.º 4 (alteração 36)

O Conselho preferiu fazer uma distinção mais clara entre preparar a alteração da Directiva 70/156/CE relativa à recepção dos veículos a motor e a elaboração de normas europeias. Para evitar atrasos nesta matéria, introduziu a data-limite de 2001 para a alteração da referida directiva.

Artigo 8.º (alteração 37)

O Conselho acordou em larga medida com a proposta da Comissão e manteve o conceito de manuais de desmantelamento (em vez de informações de desmantelamento).

Artigo 9.º (alterações 39 e 40)

O Conselho adaptou o texto às exigências habituais em matéria de informações e relatórios dos Estados-Membros e alargou as exigências em matéria de informação aos operadores económicos.

Artigo 11.º (alteração 41)

N.º 1

Como é habitual, o Conselho preferiu fixar um prazo (18 meses) a partir da data de publicação da directiva no Jornal Oficial, em vez de uma data fixa.

N.º *2* (alteração 42)

Uma das mais importantes alterações da proposta da Comissão foi feita neste número: dadas as experiências positivas a nível nacional, o Conselho considerou que os Estados-Membros deviam ser autorizados a transpor diversas disposições da directiva através de acordos voluntários.

Essa possibilidade está condicionada a diversas exigências e na condição clara de serem concretizados os resultados pretendidos pela directiva.

Artigo 12.º

No que respeita ao prazo 2001/2006, ver observações ao n.º 4 do artigo 5.º

Quanto aos prazos para o crómio hexavalente, ver observações ao n.º 2 do artigo 4.º

Novo anexo I

Ver observações ao artigo 6.º

Novo anexo II

Ver observações ao n.º 2 do artigo 4.º

O Conselho adoptou o preâmbulo ao texto acordado dos artigos, tendo em conta os acordos interinstitucionais sobre a qualidade da redacção da legislação comunitária (ponto 10).