COMISSÃO
EUROPEIA

Bruxelas, 27.2.2017
COM(2017) 98 final

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

SOBRE A APLICAÇÃO DA DIRETIVA 2000/53/CE RELATIVA AOS VEÍCULOS EM FIM DE VIDA NOS PERÍODOS 2008-2011 E 2011-2014

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

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

NOS PERÍODOS 2008-2011 E 2011-2014

1. INTRODUÇÃO

A Diretiva 2000/53/CE, relativa aos veículos em fim de vida[1] (Diretiva VFV), visa especialmente prevenir a produção dos resíduos gerados pelos veículos e seus componentes, a fim de reduzir a quantidade de resíduos a eliminar e o seu impacto global no ambiente. Por outro lado, as medidas estabelecidas na diretiva destinam-se a melhorar o desempenho ambiental de todos os operadores económicos intervenientes durante o ciclo de vida dos veículos, com destaque para os operadores diretamente envolvidos no tratamento de veículos em fim de vida (VFV). A Diretiva VFV segue, em geral, a abordagem da economia circular, incentivando a conceção ecológica, impondo a eliminação de substâncias perigosas nos veículos e estabelecendo objetivos ambiciosos de reutilização/reciclagem/valorização, portanto visando a reutilização dos materiais com valor económico dos VFV e a preservação de preciosos recursos na economia.

O artigo 9.º da Diretiva VFV obriga os Estados-Membros a apresentarem à Comissão, de três em três anos, relatórios sobre a sua aplicação, com base no questionário previsto na Decisão 2001/753/CE da Comissão[2]. O questionário divide-se em duas partes: a primeira, relativa a elementos da transposição da diretiva para o direito nacional; a segunda, relativa a informações sobre a aplicação efetiva da diretiva. Com base nas informações fornecidas pelos Estados-Membros em relação a cada período de apresentação de relatórios, a Comissão elabora um relatório de aplicação:

O presente relatório, o terceiro sobre a aplicação da Diretiva VFV, abrange dois períodos: de 21 de abril de 2008 a 20 de abril de 2011; de 21 de abril de 2011 a 20 de abril de 2014. O primeiro relatório sobre a aplicação[3], que abrangia o período de 21 de abril de 2002 a 20 de abril de 2005, foi publicado em 2007; o segundo[4], que abrangia o período de 21 de abril de 2005 a 20 de abril de 2008, foi publicado em 2010.

A pontualidade da apresentação e a qualidade deste terceiro relatório melhoraram, em comparação com os anteriores períodos de apresentação de relatórios. Todos os Estados-Membros entregaram à Comissão os relatórios de aplicação relativos ao período 2008-2011, mas dois não enviaram os relatórios relativos ao período 2011-2014[5]. As informações facultadas eram completas e, em geral, de qualidade satisfatória. Foram complementadas com

1 JO L 269 de 21.10.2000, p. 34.
2 JO L 282 de 26.10.2001, p. 77.
3 COM(2007) 0618 final.
4 COM(2009) 635 final.
5 Países Baixos e Espanha.

outras informações disponibilizadas à Comissão, tais como dados relativos à verificação da conformidade das medidas nacionais de aplicação da Diretiva VFV.

Ademais, em conformidade com a Decisão 2005/293/CE da Comissão[6], é necessário comunicar anualmente, no prazo de 18 meses a contar do fim do ano relevante, os dados relativos aos objetivos de reutilização/reciclagem e de reutilização/valorização estabelecidos na diretiva. Tais informações foram igualmente tidas em conta no presente relatório.

2. INFORMAÇÕES SOBRE A TRANSPOSIÇÃO DA DIRETIVA VFV

A Diretiva VFV foi transposta para a legislação nacional de cada Estado-Membro. Embora se tenha concluído que a transposição foi bem-sucedida, no período de 2008-2014 decorriam ainda 15 processos de infração relativos à não conformidade das medidas de execução nacionais, incluindo processos ainda abertos do anterior período de apresentação de relatórios. Foram apresentados, ao Tribunal de Justiça da União Europeia, processos, entretanto encerrados, contra cinco Estados-Membros. Desde outubro de 2015, não foram abertos mais processos de infração relacionados com a Diretiva VFV.

Os relatórios nacionais fornecem mais informações sobre a transposição da diretiva. Alguns dos requisitos da diretiva (por exemplo, disposições em matéria de prevenção, recolha, reutilização e valorização) podem ser transpostos mediante acordo. Bélgica, Itália, Luxemburgo, Malta e Hungria recorreram a esta possibilidade.

Irlanda e Reino Unido recorreram à opção de isentar os veículos produzidos em pequenas séries e os seus produtores dos requisitos relativos à reutilização, à reciclagem, à valorização, às normas de codificação e às informações sobre o desmantelamento, além das obrigações de apresentação de relatórios.

Todos os Estados-Membros, com exceção de um[7], referiram a adoção de medidas de incentivo aos fabricantes de veículos, em articulação com os fabricantes de material e equipamento, para controlar a utilização de substâncias perigosas nos veículos, com o objetivo de facilitar o desmantelamento, a reutilização e a valorização e de integrar nos veículos uma quantidade crescente de materiais reciclados. Todos os Estados-Membros indicaram que a respetiva legislação nacional restringe a utilização de chumbo, mercúrio, cádmio ou crómio hexavalente em materiais e componentes de veículos comercializados após 1 de julho de 2003, sujeitos às isenções enunciadas no anexo II da diretiva.

Todos os Estados-Membros que apresentaram relatório confirmaram que haviam tomado as medidas necessárias para garantir que os operadores económicos — na maioria dos casos, os fabricantes e/ou os importadores de veículos — criaram sistemas de recolha de VFV e (na medida do tecnicamente viável) das peças usadas provenientes da reparação de veículos particulares e que constituam resíduos. Confirmaram também a tomada de medidas para assegurar a disponibilização adequada de instalações de recolha; pelo menos seis Estados-

[6] JO L 94 de 13.4.2005, p. 30.

[7] A Grécia transpôs literalmente a Diretiva VFV, mas referiu que «*no país, não se fabricam veículos, sendo todos importados, pelo que não é necessária a adoção de medidas nos termos do artigo 4.º, n.os 1 e 2*», o que leva a crer não terem sido adotadas ulteriores medidas de execução.

Membros[8] definiram uma distância máxima em relação ao ponto de recolha mais próximo ou estabeleceram um número mínimo de pontos de recolha por cidade/região ou por número de habitantes.

Todos os Estados-Membros afirmaram terem criado um sistema segundo o qual a apresentação de um certificado de destruição constitui um requisito indispensável para o cancelamento do registo do veículo. Catorze Estados-Membros aproveitaram a opção de autorizar os produtores, os comerciantes de veículos e as empresas de recolha a passarem certificados de destruição em nome de empresas de tratamento autorizadas, na condição de garantirem que os veículos em fim de vida são transferidos para instalações de tratamento autorizadas.

Em todas as respostas é referida a adoção de medidas que visam garantir que a entrega dos VFV em instalações de tratamento autorizadas é efetuada sem custos para o último detentor e/ou proprietário. Contudo, na maioria dos Estados-Membros, a entrega não é gratuita se o veículo não contiver os componentes essenciais de um veículo ou contiver resíduos adicionados. Esta opção está em conformidade com a diretiva.

Todos os Estados-Membros referiram que exigem a garantia do reconhecimento e da aceitação mútuos, por parte das autoridades competentes, dos certificados de destruição emitidos noutros Estados-Membros.

Em todos os Estados-Membros, os estabelecimentos ou as empresas de tratamento devem ter uma autorização ou estar inscritos junto das autoridades competentes. Itália e o Reino Unido foram os únicos que recorreram à dispensa de autorização para as operações de valorização de resíduos dos VFV, depois de devidamente tratados em conformidade com a Diretiva VFV e sujeitos a inspeções anuais[9].

Todos os Estados-Membros, com exceção de um, indicaram meios para incentivar os estabelecimentos ou as empresas de tratamento a utilizarem sistemas de gestão ambiental devidamente certificados[10], tais como o sistema comunitário de ecogestão e auditoria. Os Estados-Membros adotaram vários incentivos e medidas de apoio para esse fim, tais como: diminuição dos encargos administrativos (por exemplo, redução da frequência e do âmbito do controlo, dispensa de elaboração de planos de gestão de resíduos, aprovação facilitada para instalações de tratamento autorizadas, redução das garantias financeiras); apoio prestado mediante documentos de orientação, folhetos informativos e cursos de formação.

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

---

8 Bélgica; França; Irlanda; Lituânia; Roménia; Eslovénia.

9 Dispensa de autorização nos termos do artigo 6.º, n.º 2, da Diretiva VFV.

10 Nos termos do artigo 6.º, n.º 5, da Diretiva VFV, os Estados-Membros devem incentivar a utilização de sistemas de gestão ambiental certificados, nas operações de tratamento.

Todos os Estados-Membros que apresentaram relatório adotaram medidas para garantir que os operadores económicos alcançam os objetivos de reutilização/valorização e de reutilização/reciclagem estabelecidos na Diretiva VFV. Na sua maioria, os Estados-Membros transpuseram esses objetivos à letra. Nos Países Baixos, o prazo, inicialmente muito ambicioso, no qual tinham de ser cumpridos os objetivos de 95 % de reutilização/valorização e de 85 % de reutilização/reciclagem, foi ajustado de 2007 para o horizonte exigido pela diretiva, ou seja, 2015. Na Bulgária, o objetivo de valorização, de 87 %, e o de reciclagem, de 81 %, deviam ser alcançados até 31 de dezembro de 2008; aumentaram gradualmente para 95 % no caso da valorização e para 85 % no caso da reciclagem, até 2015. República Checa, Irlanda, Grécia, Espanha, Itália, Letónia, Hungria, Polónia, Portugal, Roménia, Eslováquia e Reino Unido aproveitaram a possibilidade de fixar objetivos mais modestos para os veículos fabricados antes de 1 de janeiro de 1980.

Dos Estados-Membros que responderam, todos, com exceção de um[11], afirmaram terem tomado medidas para garantir que os produtores, em colaboração com os fabricantes de materiais e equipamentos, utilizam normas de codificação de componentes e materiais e terem exigido aos fabricantes de componentes a facultação, às instalações de tratamento autorizadas, das devidas informações sobre desmantelamento, armazenagem e controlo dos componentes. Em todos os Estados-Membros, os produtores têm de facultar informações sobre o desmantelamento, por cada tipo de novo veículo comercializado. Na sua maioria, os Estados-Membros referiram utilizarem o sistema internacional de informações sobre desmantelamento[12], criado por fabricantes para o fornecimento de informações exaustivas e atualizadas aos operadores de tratamento, a fim de promover o tratamento ecológico dos VFV.

Todos os Estados-Membros, com exceção da Suécia, referiram terem exigido aos operadores económicos — sobretudo aos produtores — a publicação de informações sobre a conceção dos veículos, o seu tratamento ecologicamente correto, a prevenção da formação de resíduos e os progressos alcançados em matéria de valorização e reciclagem. A Suécia afirmou que a legislação em vigor se destina aos produtores e não aos operadores económicos e que está em curso a sua revisão.

3. INFORMAÇÕES SOBRE PRÁTICAS NA APLICAÇÃO DA DIRETIVA VFV

Os relatórios nacionais sobre a aplicação da Diretiva VFV também forneceram informações sobre os progressos e as boas práticas utilizadas pelos operadores económicos e que contribuíram de forma positiva para a aplicação da Diretiva VFV.

Os Estados-Membros alcançaram os objetivos ambiciosos de reutilização/reciclagem/valorização especialmente graças ao desenvolvimento de novas tecnologias de pós-retalhamento; à redução substancial de metais pesados utilizados nos carros novos (tal como demonstram as alterações do anexo II da Diretiva VFV); à aplicação de normas de codificação relativas ao desmantelamento e a uma melhor utilização,

[11] A Grécia informou não haver fabricantes locais de veículos.

[12] http://www.idis2.com/.

reutilização e valorização dos componentes e materiais; e a mais e melhores instalações de tratamento em consequência das normas da UE em matéria ambiental.

Em relação à prevenção de resíduos, vários Estados-Membros referiram atividades da indústria automóvel, tais como a elaboração de uma lista mundial de substâncias sujeitas a declaração para automóveis, um grupo que facilita a comunicação e o intercâmbio de informações sobre a utilização de determinadas substâncias em produtos para automóveis em toda a cadeia de abastecimento.[13] Indicaram também a adaptação do sistema internacional de informações sobre desmantelamento, para mostrar a composição, em termos de materiais, ao longo da cadeia de produção.

Alguns Estados-Membros referiram outras medidas destinadas a melhorar o processo de tratamento e a simplificar o desmantelamento e a despoluição. Por exemplo, a Alemanha declarou que a tecnologia melhorada de pós-retalhamento extrai mais frações recicláveis, e a França afirmou que alguns fabricantes de veículos reduzem a diversidade de materiais e a estrutura dos componentes com vista a facilitar o tratamento e desenvolveram redes próprias de recolha, recuperação e reutilização de peças para prevenir a formação de resíduos. Outras medidas que contribuem para a conceção em função da reciclagem: criação de instrumentos de diagnóstico a bordo para utilização simples e segura de artigos de pirotecnia nos veículos.

Foram facultadas poucas informações sobre os tipos e as quantidades de materiais reciclados e a situação do mercado. Os Estados-Membros concordaram que o mercado de comércio de metais funciona devidamente tanto no caso dos metais ferrosos como no dos não ferrosos, o que contribui para elevadas taxas de reciclagem dos metais. O mercado de reciclagem do plástico é considerado mais heterogéneo: a utilização de materiais de plástico reciclados nos veículos, apesar de estar a aumentar, ainda é relativamente reduzida. Atualmente, a percentagem de plásticos reciclados utilizados em veículos em processo de fabrico raramente ultrapassa uma fração pouco significativa da totalidade dos plásticos. Os fabricantes comprometeram-se a aumentar 20 % a utilização de plásticos reciclados nos veículos. A Alemanha declarou que os pneus reutilizados e os produtos de materiais reciclados (granulados) apresentam um valor de mercado positivo, ao passo que enviar pneus para tratamento ou eliminação é geralmente mais caro.

Na sua maioria, os Estados-Membros observaram que os VFV têm valor de mercado positivo desde que sejam entregues íntegros e não lhes faltem componentes essenciais. Portugal afirmou que o valor dos materiais resultantes do desmantelamento e do retalhamento, sobretudo no caso dos metais ferrosos e não ferrosos, permaneceu em níveis que asseguram a sustentabilidade da cadeia de processamento. Contudo, oito países referiram explicitamente que até veículos com valor de mercado nulo ou negativo foram recolhidos no período 2008-2014. No Reino Unido, os poucos veículos com valor de mercado negativo foram maioritariamente recolhidos em zonas remotas e rurais, como algumas comunidades insulares na Escócia. A Polónia estima que o número de VFV com valor de mercado nulo ou negativo é igual ao número de carros incompletos.

[13] http://www.gadsl.org/.

As infraestruturas de tratamento de VFV melhoraram ao longo do período 2008-2014. Na maioria dos Estados-Membros, o número de instalações de tratamento autorizadas aumentou e as diferenças entre os Estados-Membros no que concerne à densidade da rede de tratamento diminuíram. O número de instalações de tratamento autorizadas varia de 2, no Luxemburgo, a cerca de 1 800, no Reino Unido. No total, há aproximadamente 13 000 instalações de tratamento na UE, o que corresponde a cerca de uma instalação de tratamento por 40 000 habitantes.

O número total de veículos transferidos para instalações de tratamento autorizadas na UE aumentou acentuadamente, de 6,3 milhões, em 2008, para 9 milhões, em 2009. Este aumento atribui-se à introdução de incentivos a ações de desmantelamento em mais de 10 Estados-Membros no período 2008 e 2009. Os países que mais contribuíram para o significativo aumento de VFV foram a Alemanha (aumento de 1,4 milhões de veículos), a França (aumento de 0,46 milhões), a Itália (aumento de 0,41 milhões) e a Espanha (aumento de 0,2 milhões de veículos). Após 2009, o número de VFV transferidos para instalações de tratamento autorizadas diminuiu progressivamente para 6,2 milhões de veículos em 2013, o que corresponde ao nível registado antes de 2008-2009.

Até 2006, os Estados-Membros deviam alcançar a taxa de reutilização e reciclagem de 80 % e o objetivo de 85 % de reutilização e valorização, previsto no artigo 7.º, n.º 2, da Diretiva VFV. As taxas de 2013 comunicadas pelos Estados-Membros constam da Figure 1[14]. O objetivo de reutilização e reciclagem foi alcançado por todos os Estados-Membros, com exceção da Estónia, que indicou uma taxa de 78 %, embora tivesse alcançado o objetivo em 2012. O objetivo de reutilização e valorização foi igualmente alcançado por todos os países, com exceção da Itália, que atingiu 83 %.

[14] Nos casos da Roménia e da Eslovénia, as taxas correspondem ao ano de 2012, pois os dados de 2013 ainda não estavam disponíveis.

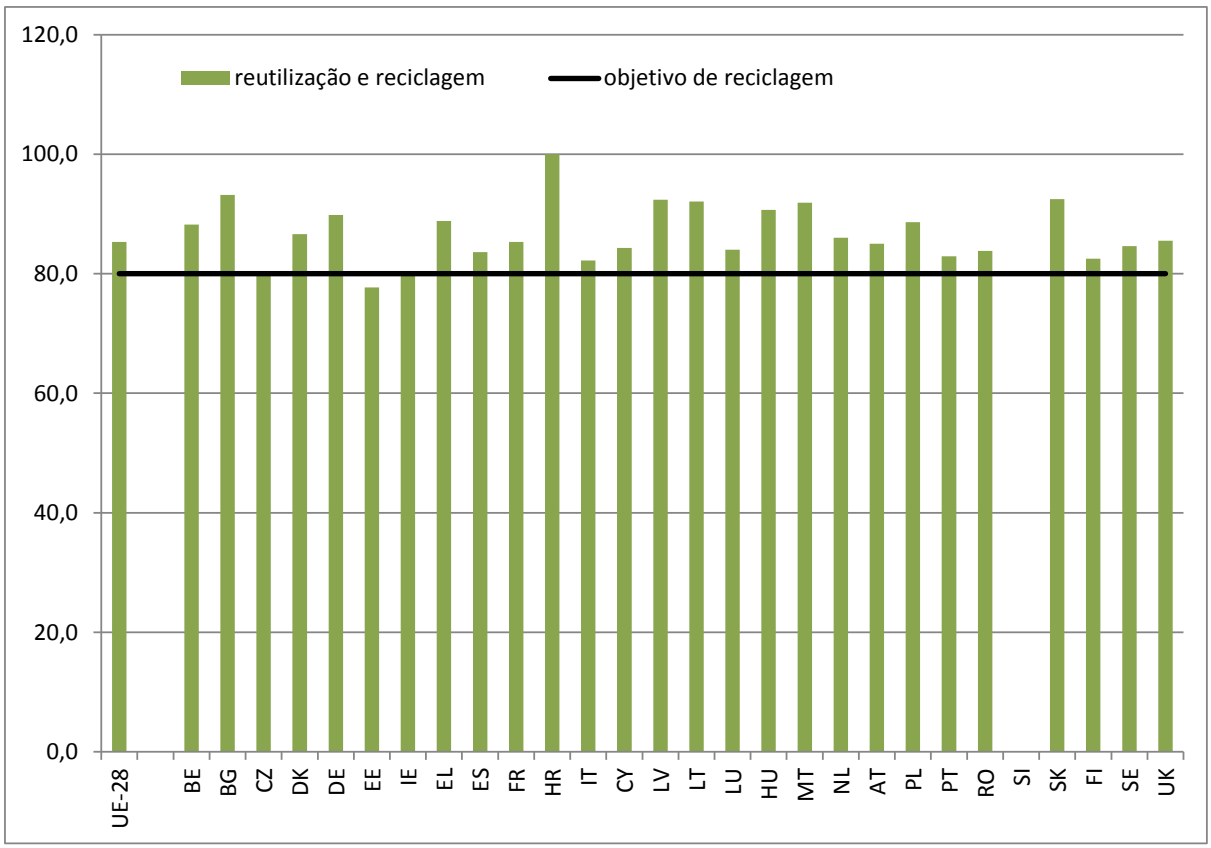


Figura 1: Taxas de reutilização e reciclagem em 2013

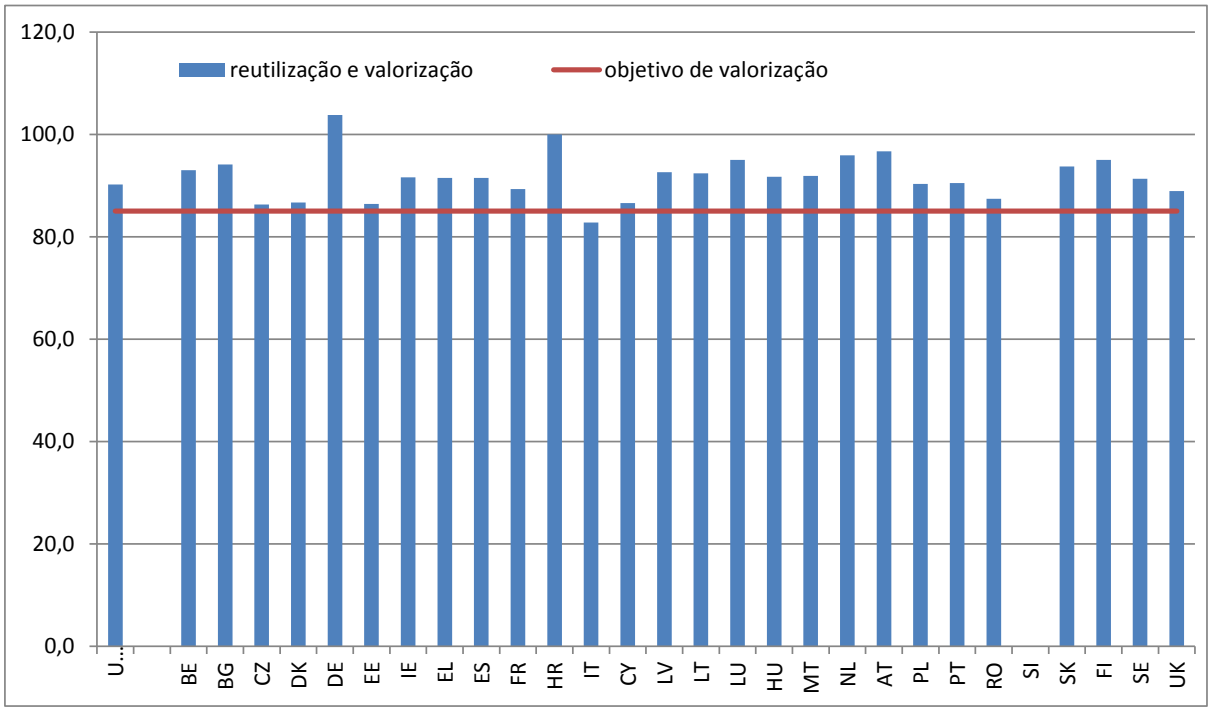


Figura 2: Taxas de reutilização e valorização em 2013

Alemanha e Eslovénia comunicaram taxas de reutilização/valorização acima de 100 %. Na Alemanha, os efeitos da armazenagem originaram taxas implausíveis, pois os VFV não são necessariamente tratados no ano da sua entrega a instalações de tratamento (por exemplo, devido ao limite de capacidade). Além disso, para a Alemanha, este fenómeno pode ainda atribuir-se a incentivos a ações de desmantelamento no período 2008-2009. Na Eslovénia, a elevada taxa que se registou parece ser um fenómeno temporário, originado pela transição de um sistema de serviço público para um sistema da responsabilidade do produtor.

A partir de 1 de janeiro de 2015, a Diretiva VFV subiu os objetivos de reutilização/reciclagem e de reutilização/valorização para 85 % e 95 %, respetivamente. Figure 1 A figura 2 demonstra que 17 países já alcançaram esta taxa de reutilização/reciclagem em 2013 e que a maioria dos restantes países está perto de a conseguir. Considerou-se que eram precisos mais esforços para cumprir o objetivo de reutilização/valorização de 95 %. Porém, em 2013, sete Estados-Membros já haviam alcançado este objetivo[15].

As respostas recebidas não referiram, em geral, distorções da concorrência entre ou dentro dos Estados-Membros. Entre 2008 e 2011, o mercado automóvel foi fortemente afetado pela crise financeira e pelos incentivos a ações de desmantelamento adotados pelos Estados-Membros para estabilizar o mercado. Na Alemanha, o aumento significativo de VFV, decorrente dos incentivos a ações de desmantelamento em 2008-2009, resultou num excedente de peças sobresselentes no mercado, e o preço de mercado de veículos despojados caiu para 10-20 EUR/tonelada. Em 2010-2012, os números de VFV gerados e os preços de mercado voltaram aos níveis anteriores a 2009 e verificou-se a redução da armazenagem temporária de VFV. Outros países, como a Estónia, registaram um decréscimo drástico nas vendas de carros novos e um número mais baixo de VFV. A Hungria referiu que a idade média dos veículos comercializados aumentou de 10 anos, em 2006, para 13 anos, em 2013.

4 PARADEIRO DESCONHECIDO E DESMANTELAMENTO ILEGAL DE VFV

Apesar de o dispositivo jurídico da diretiva ter sido plenamente transposto para a legislação nacional, há provas de défice de execução e aplicação por toda a UE. As avaliações encomendadas pela Comissão indicam que poderá haver 3,5 a 4,5 milhões de veículos por ano cujo paradeiro é desconhecido[16]. Os registos destes «carros desaparecidos» foram cancelados nos Estados-Membros, sem comunicação à Comissão de os VFV terem sido tratados legalmente; e tampouco constam das estatísticas do comércio externo sobre exportações legais de veículos em segunda mão. As razões para este acompanhamento incorreto podem ser um controlo inadequado de carros cujos registos foram cancelados nos Estados-Membros ou, no caso do comércio intracomunitário, o desmantelamento de VFV em instalações de tratamento não autorizadas na UE ou a exportação não registada de carros usados ou de VFV. Estão em curso um estudo e consultas com as partes interessadas para ajudar a Comissão a investigar as causas do paradeiro desconhecido de veículos e a

[15] Dados disponíveis em: http://ec.europa.eu/eurostat/web/waste/key-waste-streams/elvs.

[16] Para os anos de referência 2012 e 2013: Resultados preliminares de uma avaliação em curso, encomendada pela Comissão.

identificar as medidas eficazes a adotar para melhorar a situação. Tal insere-se na iniciativa da Comissão de avaliar a aplicação da Diretiva VFV e promover a conformidade.

Os relatórios sobre a aplicação elaborados pelos Estados-Membros e as informações adicionais fornecidas mostram que alguns países (Irlanda, França, Portugal, Suécia e Reino Unido) empreenderam ações repressivas contra o tratamento ilegal e/ou intensificaram os controlos das instalações de desmantelamento/tratamento de VFV. Portugal conseguiu reduzir o tratamento ilegal de VFV mediante um pacote de medidas que inclui um imposto de circulação anual, um programa de incentivo ao abate, o aumento de impostos e um plano nacional de combate ao desmantelamento ilegal. Aumentou também, consideravelmente, o número de instalações de tratamento autorizadas. No Reino Unido, a Agência do Ambiente lançou uma campanha nacional coordenada para combater os VFV ilegais e as sucatas. Aplicou sanções severas, que resultaram no encerramento de cerca de metade das sucatas ilegais ou na sua regularização no prazo de 12 meses[17]. A Irlanda aumentou o número de instalações de tratamento autorizadas de 53, em 2003, para 173, em 2013.

Em alguns Estados-Membros, como o Reino Unido, o proprietário é o responsável pelo veículo e tem de pagar os impostos até à emissão do certificado de destruição. Portugal criou um sistema informático centralizado para a emissão de certificados de destruição de VFV, que permite à autoridade nacional responsável pelos resíduos ter um melhor controlo do número total de certificados de destruição e das respetivas autoridades emissoras e produzir mais rapidamente estatísticas relacionadas com a gestão de VFV.

A Espanha referiu que, no período 2008-2011, as instalações de tratamento não autorizadas tinham, na sua maioria, encerrado, por não poderem emitir certificados de destruição. A Dinamarca dá resposta ao comércio e ao tratamento ilegal de VFV com o pagamento de um prémio que só o último proprietário registado pode receber. A Hungria, pelo contrário, revela que o número das suas instalações de tratamento autorizadas diminuiu e que o desmantelamento ilegal está a aumentar. Embora vários países, incluindo a Bélgica, a Alemanha e os Países Baixos, tenham assinalado que as suas exportações de veículos para a Europa Oriental, e também para África e o Médio Oriente, continuam elevadas, a Polónia frisou a sua situação específica, na qual o número de carros usados importados é duas vezes maior do que o número de carros novos vendidos no país.

Alguns Estados-Membros realizaram estudos para avaliar o problema no seu território nacional e investigar formas de o resolver. Em 2016, a Alemanha empreendeu uma análise das razões pelas quais se verificava um elevado número de carros «desaparecidos», a fim de descobrir o seu paradeiro e preparar medidas e instrumentos para melhorar, de forma eficaz, o âmbito das estatísticas sobre VFV.

[17] Ver igualmente *End-of-life vehicles: Legal aspects, national practices and recommendations for future successful approach* (Veículos em fim de vida: aspetos legais, práticas nacionais e recomendações para uma abordagem futura de sucesso) (estudo para a Comissão do Ambiente, da Saúde Pública e da Segurança Alimentar do Parlamento Europeu, 2010) em: http://ec.europa.eu/environment/waste/pdf/study/elv.pdf

.

Até à data, foram tomadas diversas medidas ao nível da UE para resolver o problema dos veículos desaparecidos. Em 2011, foram elaboradas orientações sobre os veículos destinados à sucata[18]. Estas orientações representam o entendimento comum dos Estados-Membros quanto à interpretação do Regulamento (CE) n.º 1013/2006, relativo a transferências de resíduos, no que respeita à elaboração de critérios para distinguir veículos destinados à sucata e veículos usados. Dois Estados-Membros[19] integraram as orientações para os correspondentes na parte dos documentos de inspeção relativa aos veículos destinados à sucata.

De referir, ainda, que a Comissão (Eurostat) reviu as orientações para a apresentação anual de relatórios[20] sobre os objetivos no âmbito dos VFV, a fim de melhorar os dados que utiliza na avaliação da situação. As orientações revistas passam agora a exigir que os Estados-Membros comuniquem anualmente os veículos registados e os veículos cancelados no mercado nacional, bem como o número de certificados de destruição necessários.

5. CONCLUSÕES

A avaliação conclui que a Diretiva VFV foi plenamente transposta pelos Estados-Membros. Alguns casos de não conformidade ficaram sujeitos a processos de infração e resolveram-se à medida que os Estados-Membros foram ajustando à Diretiva VFV a sua legislação relativa aos VFV.

A aplicação da Diretiva VFV é globalmente positiva, com a exceção, notável, do problema do paradeiro desconhecido de VFV. Os Estados-Membros referiram boas práticas na colaboração com os fabricantes para a composição de materiais e a reutilização de materiais e componentes e que a conceção ecológica está em melhoria contínua, as substâncias perigosas utilizadas nos carros estão quase eliminadas e os objetivos de reutilização/reciclagem/valorização foram grandemente alcançados. Na sua maior parte, os Estados-Membros também reconheceram o valor positivo dos VFV se entregues intactos às instalações de tratamento autorizadas.

Os Estados-Membros indicaram também melhorias qualitativas. As infraestruturas para o tratamento de VFV melhoraram, há mais Estados-Membros com instalações de pós-retalhamento e o número total de instalações de tratamento autorizadas aumentou.

As estatísticas sobre os objetivos relativos aos VFV revelam as melhorias registadas na aplicação da diretiva. Até 2013, quase todos os Estados-Membros tinham alcançado os objetivos de 2006 para os VFV: 80 % de reutilização/reciclagem e 85 % de reutilização/valorização. Nove Estados-Membros já haviam alcançado os objetivos para 2015 (95 % de reutilização/valorização) e dezassete já haviam alcançado os de 85 % de

---

[18] *Waste Shipments Correspondents' Guidelines No 9 on shipment of waste* (Orientações para os correspondentes sobre a transferência de resíduos, n.º 9) (http://ec.europa.eu/environment/waste/shipments/guidance.htm).

[19] Áustria e região belga da Valónia.

[20] Documento de orientação *How to report on end-of-life vehicles according to Commission Decision 2005/293/EC* (Como elaborar o relatório sobre os veículos em fim de vida em conformidade com a Decisão 2005/293/CE da Comissão) (http://ec.europa.eu/eurostat/web/waste/reporting/2015).

reutilização/reciclagem por veículo[21]. Os restantes Estados-Membros estão próximos dos objetivos aplicáveis a partir de janeiro de 2015, embora a consecução do objetivo de reutilização e valorização de 95 % seja difícil para alguns deles.

A recolha ilegal e o tráfico de VFV continuam a desafiar a eficácia da diretiva. O tratamento de VFV que não cumpre as normas tem impacto negativo na saúde e no ambiente e resulta na perda de recursos valiosos. A Comissão colaborará com os Estados-Membros para identificar as causas da recolha ilegal e do tráfico de VFV e as medidas necessárias para resolver este problema a diferentes níveis. Ao nível da UE, as orientações para os correspondentes sobre a transferência de resíduos, no caso dos veículos destinados à sucata, acordadas em 8 de julho de 2011, são um instrumento útil para as autoridades nacionais. Poderão, contudo, ser necessárias outras medidas, como a revisão da Decisão 2005/293/CE da Comissão, para reforçar o controlo do mercado nacional de veículos[22].

A Diretiva VFV constitui um exemplo comprovado de economia circular: o sistema de responsabilidade alargada dos produtores é aplicável desde a conceção dos veículos até ao tratamento de fim de vida, a conceção ecológica está em melhoramento contínuo e as substâncias perigosas utilizadas nos carros estão quase eliminadas, em consonância com o progresso técnico e científico, tal como prevê a diretiva. A Diretiva VFV está igualmente a contribuir para que a investigação inovadora permita substituir as substâncias perigosas e tratar melhor os VFV, por forma a reforçar o valor positivo deste fluxo de resíduos.

Todavia, a qualidade dos dados de controlo para os objetivos estabelecidos na Diretiva constitui um desafio contínuo. Os problemas relacionados com a qualidade e a comparabilidade dos dados dos relatórios estão resolvidos, mas ainda requerem atenção. As obrigações de apresentação de relatórios foram abordadas na recente revisão da legislação relativa aos resíduos, tendo a Comissão proposto a revogação das disposições que obrigam os Estados-Membros a elaborarem relatórios de aplicação trienais. Não se provou a eficácia destes relatórios para verificar a conformidade com a diretiva, além de que a sua aplicação e o seu impacto são muito onerosos e exigentes em termos de recursos. Em vez disso, a Comissão propôs que o controlo da conformidade se baseasse exclusivamente nos dados estatísticos que os Estados-Membros devem fornecer à Comissão anualmente.

Em conclusão, melhorar a qualidade dos relatórios anuais sobre os objetivos VFV, juntamente com metodologias nacionais de apresentação de relatórios, ajudará também a melhorar o controlo da aplicação da Diretiva VFV.

[21] Em conformidade com o artigo 3.º da Decisão 2005/293/CE da Comissão, os Estados-Membros devem apresentar os relatórios no prazo de 18 meses a contar do fim do ano em causa.

[22] Artigo 1.º, n.º 3, alínea a), da Decisão 2005/293/CE da Comissão.