



Bruxelas, 30.1.2020
COM(2020) 33 final

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

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

NO PERÍODO 2014-2017

**RELATÓRIO DA COMISSÃO AO CONSELHO, AO PARLAMENTO EUROPEU,
AO COMITÉ ECONÓMICO E SOCIAL EUROPEU E AO COMITÉ DAS REGIÕES
SOBRE A EXECUÇÃO DA DIRETIVA 2000/53/CE
RELATIVA AOS VEÍCULOS EM FIM DE VIDA**

NO PERÍODO 2014-2017

1. INTRODUÇÃO

A Diretiva 2000/53/CE, relativa aos veículos em fim de vida¹ (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 que participam no 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 Comissão². O questionário divide-se em duas partes: a primeira, relativa a elementos da transposição da diretiva para o direito nacional e a segunda, relativa a informações sobre a execução efetiva da diretiva. Com base nas informações fornecidas pelos Estados-Membros em relação a cada período de referência, a Comissão deve elaborar um relatório de execução.

Este é o quarto relatório sobre a execução da Diretiva VFV, que abrange o período de 22 de abril de 2014 a 21 de abril de 2017. Todas as avaliações anteriores estão disponíveis no sítio Web da Comissão.³

25 Estados-Membros enviaram respostas relativamente ao período de referência de 2014-2017. Três países (Letónia, Malta e Hungria) ainda não o fizeram. Verifica-se uma ligeira redução do número de países que comunicam dados, em comparação com períodos de referência anteriores: todos os Estados-Membros apresentaram à Comissão os relatórios de execução para o período 2008-2011, mas dois deles (Países Baixos e Espanha) não apresentaram relatórios para 2011-2014.

De um modo geral, as informações fornecidas foram bastante completas e de qualidade satisfatória. Essas informações foram complementadas por fontes de dados adicionais, em especial legislação nacional, cuja conformidade com a Diretiva VFV foi diretamente verificada, bem como por informações de outros relatórios da Comissão⁴. Além disso, foram igualmente tidos em conta os

¹ JO L 269 de 21.10.2000, p. 34.

² JO L 282 de 26.10.2001, p. 77.

³ <http://ec.europa.eu/environment/waste/reporting/index.htm>

⁴ http://ec.europa.eu/environment/waste/elv/events_en.htm

dados sobre os objetivos da diretiva para a reutilização/reciclagem e a reutilização/valorização comunicados nos termos da Decisão 2005/293/CE da Comissão⁵.

2. INFORMAÇÕES SOBRE A TRANSPOSIÇÃO DA DIRETIVA VFV

Considera-se que a diretiva foi transposta de forma satisfatória em todos os Estados-Membros e que não há infrações em aberto.

Nos termos da Diretiva VFV, os fabricantes de veículos e equipamentos devem restringir a utilização de chumbo, mercúrio, cádmio e crómio hexavalente em materiais e componentes de veículos comercializados após 1 de julho de 2003, sujeitos às isenções enunciadas no anexo II da diretiva. Estas substâncias perigosas foram drasticamente reduzidas através de várias alterações ao anexo II⁶. Apesar de o limite de utilização de substâncias perigosas nos veículos ter sido normalmente transposto na legislação específica dos VFV, a conceção dos veículos com vista a facilitar a reutilização e a valorização ou a integração de materiais recicláveis nos novos veículos foi frequentemente transposta para legislação mais genérica em matéria de resíduos, tendo sido estabelecidos requisitos gerais para estas disposições em todos os mercados. A Áustria é um exemplo de boas práticas, uma vez que as empresas de recolha e valorização são obrigadas a utilizar 0,5 % do seu volume de negócios para projetos de prevenção de resíduos. Além disso, a diretiva prevê igualmente que os veículos sejam concebidos para reutilização e valorização e que integrem quantidades maiores de materiais reciclados.

Os fabricantes, importadores e distribuidores devem fornecer sistemas para a recolha dos VFV e, sempre que tal seja tecnicamente viável, das peças usadas provenientes de automóveis ligeiros reparados. Os produtores são obrigados a suportar uma parte significativa, se não a totalidade, dos custos da entrega dos VFV às instalações de tratamento de resíduos. Em geral, os Estados-Membros transpuseram estes requisitos de forma a proporcionar flexibilidade aos operadores económicos, com a possibilidade de regimes individuais ou coletivos. Na maioria dos Estados-Membros, a retoma é gratuita, exceto nos casos em que os componentes essenciais estão em falta ou em que foram acrescentados resíduos adicionais, em conformidade com os requisitos da diretiva. Uma vez que o valor da sucata metálica e/ou de outros componentes removidos para reciclagem ou reutilização quase cobrirá os custos de recolha do veículo junto dos proprietários finais, o cumprimento desta obrigação não representa nenhum desafio significativo.

Os titulares de VFV devem receber um certificado de destruição (CoD) para cancelar o registo do seu veículo. Todos os Estados-Membros declararam ter criado sistemas nacionais de cancelamento de registo em cujo âmbito a emissão de um CoD é uma condição necessária. Os processos de cancelamento de registo são essenciais para assegurar que os VFV são transferidos para instalações de tratamento autorizadas e para limitar a exportação ilegal de veículos para sucata. Um pouco menos de metade dos Estados-Membros recorreu a uma disposição que permite que, além das instalações de tratamento autorizadas, os produtores, os comerciantes e os colecionadores emitam CoD. Embora todos os Estados-Membros possam dispor de sistemas de cancelamento de registo, verificou-se um aumento dos VFV de paradeiro desconhecido nos últimos anos (ou seja, veículos cujo registo foi cancelado mas para os quais não foi emitido um CoD, ou cujo CoD não está à disposição das

⁵ JO L 94 de 13.4.2005, pp. 30-33.

⁶ A Comissão está atualmente a preparar a nona e a décima alterações ao anexo II.

autoridades). Isto indica que os sistemas nacionais de cancelamento de registo não funcionam de forma tão eficaz como deveriam.

A Diretiva VFV contém disposições para assegurar que esses veículos são tratados de forma adequada e atempada em instalações de tratamento que tenham obtido uma licença das autoridades competentes. Essas instalações estão igualmente sujeitas a inspeções. Estes requisitos são estabelecidos para reduzir eventuais impactos ambientais negativos e promover a reutilização e a reciclagem dos componentes dos veículos. Todos os Estados-Membros declararam ter transposto medidas conformes com os requisitos da diretiva a este respeito. A Roménia e a Finlândia foram os únicos Estados-Membros a comunicar pequenas alterações na legislação desde o último período de referência: a Roménia atualizou as licenças necessárias para tratar e dismantelar os VFV, enquanto a Finlândia introduziu um decreto governamental específico para os VFV (123/2015) que atualiza as restrições à utilização de substâncias perigosas nos veículos. A maioria dos países não permite derrogações aos requisitos de autorização para operações de recuperação de resíduos de VFV depois de terem sido devidamente tratados de acordo com a Diretiva VFV e sujeitos a inspeções anuais⁷; apenas as respostas da Dinamarca, da Itália, da Roménia e do Reino Unido sugerem que estes países o fazem (no caso da Roménia, trata-se também de uma alteração relativamente ao período de referência anterior).

Os Estados-Membros são obrigados a incentivar as atividades de reutilização e reciclagem, e a Diretiva VFV estabelece objetivos para a reutilização, reciclagem e valorização. Até 1 de janeiro de 2015, os Estados-Membros deveriam ter alcançado os seguintes objetivos, cujos prazos são 2006 e 2015:

- 95 % de reutilização e valorização (em média, por veículo e por ano, em peso); e ainda
- 85 % de reutilização e reciclagem (em média, por veículo e por ano, em peso).

Em 2017, 14 Estados-Membros cumpriram ambos os objetivos de 85 % e 95 % de reciclagem e valorização. A realização dos objetivos é discutida mais em pormenor na secção 3.

Alguns Estados-Membros comunicaram medidas inovadoras de incentivo à reutilização e reciclagem. A Itália exige às autoridades regionais que adotem medidas para garantir que os organismos públicos (e as empresas maioritariamente detidas pelo público) obtenham, pelo menos, 30 % das suas mercadorias/produtos, anualmente necessários, a partir de materiais reciclados. A legislação italiana exige também que a aquisição de pneus de substituição para frotas de veículos públicos inclua, pelo menos, 20 % de pneus recauchutados. Por outro lado, a França exige a rastreabilidade das partes dismanteladas, para serem reutilizadas. Na Eslovénia, antes de triturar os veículos dismantelados, os gestores das instalações de dismantelamento devem retirar 10 % do peso total anual dos componentes, materiais e fluidos dos VFV aceites e enviá-los para reutilização ou reciclagem.

Nos termos da Diretiva VFV, as normas de codificação obrigam os produtores a marcar (ou a «codificar») componentes e materiais, a fim de facilitar a identificação dos que são adequados para reutilização e valorização.

⁷ Dispensa de autorização nos termos do artigo 6.º, n.º 2, da Diretiva VFV

Quase todos os Estados-Membros comunicaram ter transposto integralmente as disposições que exigem que os produtores utilizem normas de codificação. As exceções são a Dinamarca, cuja legislação não menciona especificamente as normas de codificação, e a Grécia, que respondeu não existirem no país fabricantes de veículos; a legislação de referência da República Checa não estava disponível para ser verificada pela Comissão.

Os produtores devem também fornecer informações sobre o desmantelamento de cada modelo de veículo no prazo de seis meses após a sua colocação no mercado, nomeadamente através de manuais ou de bases de dados. O sistema internacional de informações sobre desmantelamento (IDIS - *International Dismantling Information System*)⁸ é a forma mais popular de conseguir que os produtores forneçam as informações necessárias sobre desmantelamento, armazenagem e controlo. 20 Estados-Membros comunicaram terem recorrido ao IDIS e alguns Estados-Membros comunicaram que utilizam outras medidas nacionais.

Todos os Estados-Membros devem transpor a legislação para garantir que os produtores forneçam informações de desmantelamento para cada tipo de novo veículo colocado no mercado, no prazo de seis meses depois de ser comercializado.

3. INFORMAÇÕES SOBRE A EXECUÇÃO DA DIRETIVA VEV

Os relatórios nacionais de execução também fornecem informações sobre a forma como algumas disposições da Diretiva VEV foram aplicadas pelos Estados-Membros.

Entre alguns exemplos significativos de países em que foram introduzidas medidas de prevenção de resíduos, é de referir a Irlanda, que exige que os produtores promovam a prevenção de resíduos através de uma série de medidas aplicáveis a determinados veículos específicos. Estas incluem: restrição do uso de substâncias perigosas aquando da conceção de novos veículos, tendo em conta o desmantelamento, a reutilização, a valorização e a reciclagem em fim de vida; aumento da percentagem de material reciclado na produção de determinados veículos.

Na Roménia, são efetuadas avaliações preliminares para assegurar que os veículos cumprem determinados objetivos, e os produtores de veículos desenvolveram uma nova norma de ativação através de uma interface normalizada de diagnóstico a bordo (OBD).

O número de Estados-Membros capazes de fornecer informações pormenorizadas sobre a quantidade de materiais reciclados utilizados no fabrico de veículos foi limitado. Os pontos de interesse incluem a declaração da Polónia de que, embora os plásticos reciclados sejam aproveitados, exigem um processo de limpeza específico antes de poderem ser utilizados na produção de veículos. Além disso, a Roménia observou que o plástico reciclado mais utilizado nas peças para veículos é o propileno, e que o plástico reciclado representa mais de 10 % da massa total de plástico utilizado nos veículos fabricados dentro das suas fronteiras.

A maioria dos Estados-Membros registou um aumento do número de instalações de tratamento autorizadas (ATF) que funcionam dentro das suas fronteiras. Embora três países não tenham fornecido dados sobre o número de ATF para 2015-2017 (Bélgica, Hungria e Letónia), partindo do

⁸ IDIS | *The International Dismantling Information System*, accessed 19 March 2019, <https://www.idis2.com/>

princípio de que esses números foram iguais aos comunicados antes, o número total de ATF na UE-28 aumentou de 12 589 em 2012-2014 para 14 173 em 2015-2017.

18 Estados-Membros comunicaram que, dentro das suas fronteiras, existem estabelecimentos de tratamento com um sistema de gestão ambiental certificado (SGA). Em toda a UE-28, a percentagem de estabelecimentos de tratamento com SGA aumentou de 1,9 % em 2012-2014 para 3,73 % em 2015-2017. A Bélgica é um exemplo de boas práticas, uma vez que, na Flandres e na Valónia, todos os centros aprovados para despoluição, desmantelamento e destruição de VFV têm um sistema de proteção ambiental decorrente de legislação que estabelece o dever de apresentarem às autoridades um relatório anual com os resultados de uma análise das atividades da empresa por uma instituição de inspeção independente, podendo uma avaliação negativa levar à retirada da aprovação.

Apenas 10 Estados-Membros forneceram informações específicas sobre o número de VFV sem valor de mercado, ou com valor negativo, entregues a ATF; cinco Estados-Membros deram uma resposta parcial. O tratamento dos VFV com valor negativo é importante para reduzir a eliminação de resíduos. Entretanto, 13 Estados-Membros não puderam responder à pergunta, por não terem registados tais dados. Dos Estados-Membros que forneceram informações definitivas, em sete casos (Chipre, Estónia, Finlândia, Irlanda, Itália, Portugal e Espanha), isso deveu-se ao facto de não existir esse tipo de veículos sem valor de mercado ou com valor de mercado negativo; por outras palavras, nestes países os VFV ainda tinham sempre um valor de mercado positivo. Entretanto, a Grécia comunicou que todos os VFV entregues às ATF não têm valor de mercado — no entanto, não é claro como é contabilizado o valor positivo da sucata metálica, mesmo que os VFV, enquanto tal, não tenham valor no mercado dos veículos usados. Apenas a Lituânia e Malta comunicaram dados quantitativos.

Os dados sobre os níveis de reutilização/reciclagem e de reutilização/valorização alcançados constam da Figure 1 e do gráfico 2. Foram recolhidos pelo Eurostat na sequência da obrigação de os Estados-Membros apresentarem todos os anos um relatório sobre os objetivos em matéria de VFV, no contexto do requisito de apresentação de relatórios que consta da decisão da Comissão relativa aos dados de controlo do cumprimento da diretiva⁹.

Em 2017, 20 Estados-Membros tinham cumprido o objetivo mínimo de 85 % de reutilização e reciclagem, em peso médio por veículo e por ano, dois Estados-Membros não tinham atingido os objetivos, embora estivessem próximos; não havia dados disponíveis para seis Estados-Membros. A taxa média de reutilização e reciclagem, para a UE-28 no seu conjunto, foi de 89 %, quatro pontos percentuais acima do objetivo.

Gráfico 1: Taxas de reutilização e de reciclagem de veículos em fim de vida (%)¹⁰

	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Bélgica	88,7	88,2	89,2	91,3	92,1	93,2
Bulgária	89,5	93,2	94,1	94,4	94,6	97,6
Chéquia	80,3	80,3	80,3	90,2	90,3	91,9
Croácia	97,2	100	89,5	92,8	93,9	99,3

⁹ EUROSTAT (2019) *Eurostat - Data Explorer*, accessed 25 March 2019, http://appsso.eurostat.ec.europa.eu/nui/show.do?dataset=env_waselvt&lang=en

¹⁰ <https://ec.europa.eu/eurostat/web/waste/data/database>

Dinamarca	92,4	86,6	86	91,2	88,8	91,5
Alemanha	92,3	89,8	89,5	87,7	89,3	89,5
Estónia	80,9	77,7	87	86	85,8	85,9
Irlanda	81,8	80,4	82,1	83,3	86	85,9
Grécia	82,8	88,8	80,4	64,5	100	91,9
Espanha	83	83,6	84,3	85	85,4	85,8
França	82,4	85,3	85,9	87,5	86,9	87,4
Itália	80,8	82,2	83,4	84,6	82,5	:
Chipre	84,7	84,3	87,7	89,1	90,3	:
Letónia	97,6	92,4	92,2	86,6	94,3	84
Lituânia	89,2	92,1	93,5	94,6	94,9	94,8
Luxemburgo	85	84	87	87	86	94,3
Malta	95,8	91,9	45	77,7	54,4	:
Hungria	84,4	90,7	90,3	94,6	95,4	95,5
Países Baixos	83,7	86	86,1	87,7	88,9	:
Áustria	83,4	85	85,8	86,9	87,2	86,6
Polónia	90,4	88,6	85,5	94,7	94,3	95,7
Portugal	82,7	82,9	83,8	84	83,5	85,2
Roménia	84	83,8	84,1	85,1	:	:
Eslovénia	100	:	85,9	:	:	:
Eslováquia	89,9	92,5	94,8	88,4	96,1	95,7
Finlândia	82,5	82,5	82,8	82,8	82,8	82,8
Suécia	85	84,6	84,4	84,6	86,7	88,2
Reino Unido	84,1	85,5	86,9	87,3	86,4	86,5
Islândia	100	99,6	97,7	98,5	96,8	:
Listenstaine	77,2	78,2	78,7	80,5	75,6	75,1
Noruega	75,5	75,4	82,9	85,2	85,2	:

Gráfico 2: 2016 Taxas de recuperação e de valorização de VFV (%)¹¹

	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Bélgica	93	93	94,2	96,7	96,4	97
Bulgária	91,3	94,1	95	95,1	95,6	98,8
Chéquia	86,3	86,3	86,3	95,7	95,4	95,6
Croácia	99,9	100	96,2	99,5	99,5	99,7
Dinamarca	92,6	86,7	86,1	97,6	97,1	99,6
Alemanha	106,3	103,8	101,4	95,8	98	98,4
Estónia	85,1	86,4	88,4	87	89,8	89,9
Irlanda	87,8	91,6	90,7	91,8	92,8	94,6
Grécia	90,3	91,5	85,5	68,9	108	99,5
Espanha	88,2	91,5	93,5	95	93,4	94
França	87	89,3	91,3	94,3	94,8	94,6
Itália	82,3	82,8	85,1	84,7	82,6	:
Chipre	86,9	86,6	90,2	90,7	93,2	:
Letónia	97,9	92,6	92,4	87	94,5	84,1

¹¹ <https://ec.europa.eu/eurostat/web/waste/data/database>

Lituânia	90,1	92,4	94,4	95	95,4	95,1
Luxemburgo	95	95	95	97	96	96,2
Malta	96	91,9	45	77,7	54,5	:
Hungria	86,2	91,7	95,6	95,2	95,8	96,9
Países Baixos	96,1	95,9	96	97	98,7	:
Áustria	94,2	96,7	96,1	96,9	96,9	97,9
Polónia	92,8	90,3	88	97	96,3	98,6
Portugal	87,6	90,5	92,7	92,7	92,1	93,8
Roménia	86	87,4	88,5	90,8	:	:
Eslovénia	103	:	91,3	:	:	:
Eslováquia	91,2	93,7	96	89,4	97,4	97,5
Finlândia	95	95	97,3	97,3	97,3	97,3
Suécia	90,6	91,3	91,3	96,8	94,6	97,2
Reino Unido	88,1	88,9	90,7	96,9	92,2	94,1
Islândia	100	99,6	97,7	98,5	96,8	:
Listenstaine	92,7	89	90,6	90,8	85,6	84,7
Noruega	93,8	94,7	97,5	96,7	97,7	:

Em 2017, 15 Estados-Membros tinham cumprido o objetivo mínimo de 95 % de reutilização e valorização, por peso médio por veículo e por ano, sete Estados-Membros ainda não tinham atingido o objetivo de 95 %, mas estavam muito próximos, e seis Estados-Membros ainda não tinham comunicado os seus dados. A taxa média de reutilização e valorização, para a UE-28 no seu conjunto, foi de 94 %, ligeiramente abaixo do objetivo.

Um número significativo de Estados-Membros com infraestruturas e processos de gestão de VFV estabelecidos parece não cumprir os seus objetivos de recuperação, mas este facto pode indicar uma maior concentração na reciclagem do que noutras formas de valorização (por exemplo, a França, a Espanha, a Suécia e o Reino Unido cumprem os seus objetivos de reciclagem, mas não os objetivos de recuperação), em conformidade com o conceito de economia circular. Pode também ser indicativo de métodos de apresentação de relatórios melhorados e mais sólidos, o que contribui para uma melhor execução da diretiva. Os Estados-Membros que não cumpriram os objetivos explicaram as razões, assim como as medidas adotadas para alcançar os objetivos.

As elevadas taxas comunicadas pela Grécia podem ser atribuídas ao facto de as instalações de desmantelamento optarem por armazenar por um período alargado alguns VFV cujos fluidos ainda não tinham sido removidos, muito provavelmente devido aos baixos valores de mercado dos metais, tendo esses veículos sido triturados num ano posterior à sua descontaminação. Esta conjuntura resultou num elevado número de VFV tratados num ano.

As novas medidas adotadas para incentivar a reutilização e a reciclagem incluem medidas para a reutilização de componentes de veículos em fim de vida na Hungria, atividades de sensibilização e de comunicação em Portugal, bem como assistência financeira para novos projetos de investigação e desenvolvimento em torno da prevenção de resíduos de VFV, reciclagem e reutilização de componentes em Espanha, sendo dada prioridade a projetos centrados na reciclagem de plásticos para automóveis, vidro para-brisas e pneus.

4. PARADEIRO DESCONHECIDO E DESMANTELAMENTO ILEGAL DE VFV

O maior défice de execução e implementação da Diretiva VFV continua a ser o elevado número de «VFV com paradeiro desconhecido». Este facto já foi salientado no relatório anterior da Comissão sobre a execução da Diretiva VFV, respeitante ao período 2011-2014¹², bem como na avaliação *ex post* da Comissão de cinco diretivas relativas aos resíduos¹³. Para avaliar o problema, a Comissão levou a cabo uma «Iniciativa de promoção da conformidade para avaliar a execução da Diretiva 2000/53/CE relativa aos veículos em fim de vida (Diretiva VFV), com ênfase nos veículos em fim de vida de paradeiro desconhecido».¹⁴

O Eurostat convida os Estados-Membros a fornecer informações pormenorizadas sobre o número de veículos recolhidos e transferidos para ATF. Estes valores são apresentados no quadro 1 infra.

Quadro 1: Número total de veículos em fim de vida, recolhidos e transferidos para os FFUE, no período 2008-2016¹⁵
(número de veículos)

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
União Europeia	6 301 000	9 039 000	7 383 000	6 789 000	6 286 000	6 234 000	6 150 000	5 964 000	5 920 000
Bélgica	141 521	140 993	170 562	165 016	160 615	134 506	126 835	107 425	106 458
Bulgária	38 600	55 330	69 287	62 937	57 532	61 673	80 862	85 946	92 706
Chéquia	147 259	155 425	145 447	132 452	125 587	121 838	131 987	139 440	145 928
Dinamarca	101 042	96 830	100 480	93 487	106 504	125 650	104 413	98 929	89 039
Alemanha	417 534	1 778 593	500 193	466 160	476 601	500 322	512 163	473 386	412 801
Estónia	13 843	7 528	7 268	11 413	12 835	14 712	14 720	12 884	11 184
Irlanda	127 612	152 455	158 237	134 960	102 073	92 467	86 950	74 910	98 213
Grécia	55 201	115 670	95 162	112 454	84 456	86 205	82 863	87 050	46 573
Espanha	748 071	952 367	839 637	671 927	687 824	734 776	724 820	689 760	611 446
França	1 109 876	1 570 593	1 583 283	1 515 432	1 209 477	1 115 280	1 084 766	1 016 326	1 046 083
Croácia	:	:	:	:	35 213	32 135	19 388	16 900	20 386
Itália	1 203 184	1 610 137	1 246 546	952 461	902 611	876 052	853 584	958 245	978 960
Chipre	14 273	17 303	13 219	17 145	17 547	13 212	11 160	8 293	5 151
Letónia	10 968	10 590	10 640	9 387	10 28	9 003	9 268	8 924	8 049
Lituânia	19 534	19 656	23 351	26 619	22 85	26 482	29 982	26 546	21 306
Luxemburgo	2 865	6 908	6 303	2 341	2 834	2 290	2 225	1 617	1 854
Hungria	37 196	26 020	15 907	13 043	15 357	14 897	15 283	16 788	15 141
Malta	:	:	330	2 526	2 530	1 198	2 646	4 509	:
Países Baixos	152 175	191 980	232 448	195 052	187 143	183 451	188 487	167 777	197 488
Áustria	63 975	87 364	82 144	80 004	64 809	73 993	59 904	47 926	48 077
Polónia	189 871	210 218	259 576	295 152	344 809	402 416	454 737	478 202	380 529
Portugal	107 746	107 946	107 419	77 929	92 008	92 112	86 713	84 158	88 559
Roménia	51 577	55 875	190 790	128 839	57 950	37 989	42 138	41 886	:
Eslovénia	6 780	7 043	6 807	6 598	5 447	:	6 260	:	:
Eslováquia	39 769	67 795	35 174	39 171	33 469	36 858	29 175	26 176	36 931
Finlândia	103 000	96 270	119 000	136 000	119 000	99 300	94 540	99 630	114 460
Suécia	150 197	133 589	170 658	184 105	185 616	189 748	186 967	188 810	186 875

¹² http://ec.europa.eu/environment/waste/elv/implementation_en.htm

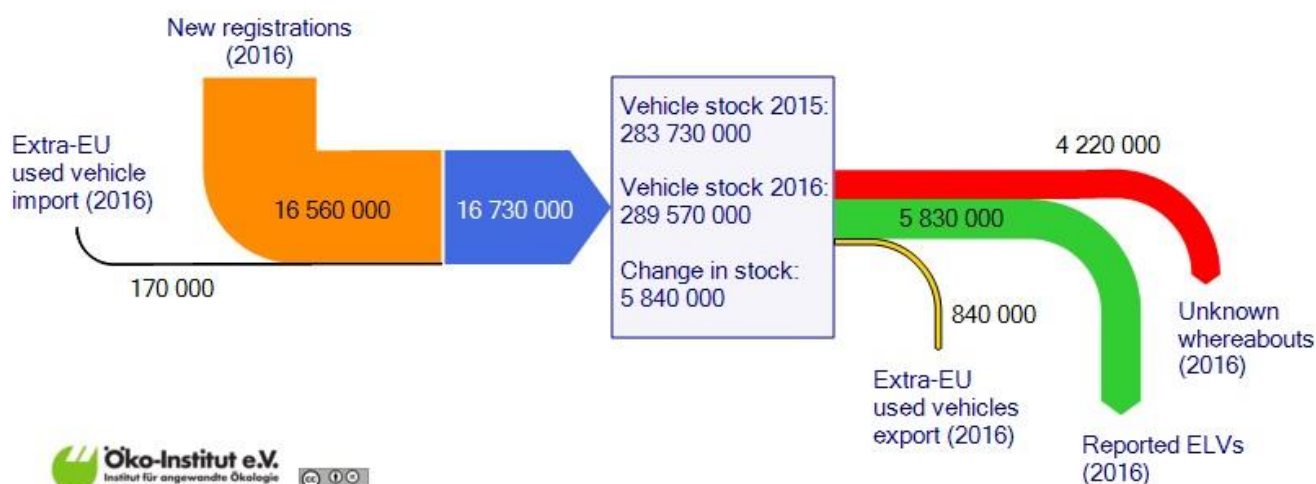
¹³ http://ec.europa.eu/environment/waste/target_review.htm

¹⁴ Iniciativa de promoção da conformidade para avaliar a execução da Diretiva 2000/53/CE relativa aos veículos em fim de vida (Diretiva VFV), com ênfase nos veículos em fim de vida de paradeiro desconhecido (http://ec.europa.eu/environment/waste/elv/events_en.htm)

¹⁵ **Fonte:** Eurostat (código dados em linha: env_waselvt)

Reino Unido	1 210 294	1 327 517	1 157 438	1 220 873	1 163 123	1 149 459	1 106 846	995 527	1 103 050
Islândia	9 386	5 109	4 195	4 075	5 824	4 463	5 245	6 063	6 527
Listenstaine	91	72	107	94	114	326	188	230	260
Noruega	130 018	95 000	112 537	124 63	119 905	141 452	139 920	145 098	142 280

Os dados constantes do quadro referem-se aos VFV comunicados que beneficiaram de um CoD e estão a ser tratados em ATF. Nas orientações dirigidas aos Estados-Membros, o Eurostat solicita-lhes igualmente que apresentem um relatório sobre o número total de VFV e não apenas sobre aqueles para os quais foi emitido um CoD. No entanto, são muito poucos os Estados-Membros que apresentam esses dados, dado não ser obrigatório apresentar dados sobre os VFV abatidos nos termos da Diretiva VFV e da Decisão 2005/293/CE da Comissão relativa ao controlo do cumprimento dos objetivos de reutilização/valorização e de reutilização/reciclagem estabelecidos na Diretiva VFV. Por conseguinte, tiveram de ser utilizados dados de outras fontes¹⁶ para calcular o número de VFV abatidos. A comparação dos dados relativos aos VFV que beneficiaram de um CoD e estão a ser tratados por ATF com dados sobre VFV abatidos apresenta discrepâncias. O gráfico abaixo, extraído do estudo recente da Comissão, mostra o número de VFV¹⁷ legalmente comunicados (ou seja, os que beneficiaram de um CoD e que foram objeto de um tratamento legal), assim como o elevado número de VFV de paradeiro desconhecido em 2014 na UE. O gráfico tem em conta as entradas de veículos nos sistemas de registo nacionais e as saídas da frota de veículos da UE-28. O número de VFV de paradeiro desconhecido continua a ser uma grande preocupação.



¹⁶ Eurostat, Estatísticas do Comércio Externo (ECE); Associação dos Construtores Europeus de Automóveis (ACEA); Eurostat, série de dados: road_eqs; road_eqr); POLK. Estas fontes foram utilizadas na Iniciativa da Comissão de promoção da conformidade, a fim de avaliar a aplicação da Diretiva 2000/53/CE relativa aos veículos em fim de vida (Diretiva VFV), com ênfase nos veículos em fim de vida de paradeiro desconhecido (http://ec.europa.eu/environment/waste/elv/events_en.htm).

¹⁷ O âmbito de aplicação da Diretiva VFV abrange os veículos M1 (destinados ao transporte de passageiros e que não tenham mais de oito lugares para além do lugar do condutor) e os veículos N1 (veículos destinados ao transporte de mercadorias com uma massa máxima não superior a 3,5 toneladas).

A título de exemplo de como tais discrepâncias podem ocorrer, a Finlândia comunicou que alguns cidadãos e operadores não inserem os VFV no sistema oficial de retoma dos produtores, pelo que a quantidade total de VFV é consideravelmente mais elevada do que o número real de CoD. Além disso, a Finlândia salientou que o reforço do tratamento adequado dos VFV em 2017 pode ser devido ao aumento dos preços dos metais e às melhorias do sistema de cancelamento de registo em linha.

A Alemanha informou que o número relativamente baixo de VFV recolhidos e tratados, confrontado com os cerca de 2,8 milhões de veículos cujo registo é permanentemente cancelado anualmente, se deve à exportação de veículos usados, e que os relatórios realizados em 2017 reduziram a «lacuna estatística» de veículos de paradeiro desconhecido^{18,19}. A redução destas lacunas foi conseguida essencialmente com o recálculo do número real de veículos a motor cujo registo foi cancelado, bem como a estimativas qualificadas a partir dos dados estatísticos relativos à exportação de veículos usados para países da UE e para países terceiros.

O recente estudo da Comissão revela ainda que alguns dos motivos para o elevado número de VFV de paradeiro desconhecido residem em deficiências nos sistemas de cancelamento de registo e no tratamento inadequado dos VFV (ou seja, nem todos os VFV são transferidos para pontos de recolha e, dos que são transferidos, nem todos beneficiam de um CoD; observa-se também a existência de VFV desmantelados em instalações não autorizadas). Além disso, há VFV que são ilegalmente exportados como veículos usados.

Por outro lado, existe uma ligação e um acompanhamento inadequado entre o registo e os sistemas de cancelamento deste ou de nova matrícula, pelo que, provavelmente, uma parte dos VFV registados beneficia de um certificado de destruição (CoD), embora seja objeto de um tratamento legal; veículos usados matriculados noutro Estado-Membro sem nunca terem sido retirados do registo no Estado-Membro de origem; falta de dados de boa qualidade, em especial dados relativos à exportação de veículos usados e aos VFV, e «fugas» de matérias-primas; necessidade de melhorar os métodos de notificação dos Estados-Membros; recolha e desmantelamento ilegais de VFV em instalações de tratamento não autorizadas, que não aplicam normas ambientais; e, por conseguinte, necessidade de um melhor controlo da aplicação, incluindo inspeções aos pontos de recolha e ATF.

Alguns Estados-Membros já tomaram medidas para resolver o problema, como é o caso da Dinamarca, que introduziu um prémio ao último proprietário registado que entrega o seu VFV a uma instalação de tratamento autorizada (ATF), ou da França e do Reino Unido, que comunicaram um aumento significativo do número de inspeções a ATF.

5. CONCLUSÕES

A Diretiva VFV foi transposta para a legislação nacional de todos os Estados-Membros e considera-se adequada.

¹⁸ Sander, K., Wagner, L., Sanden, D.J., and Wilts, H. (2017) Entwicklung von Lösungsvorschlägen, einschließlich rechtlicher Instrumente, zur Verbesserung der Datenlage beim Verbleib von Altfahrzeugen, p.333

¹⁹ Kohlmeyer et al (2017) Clarification of the whereabouts of end-of-life vehicles, *Recycling and Raw Materials*, Vol.10

De um modo geral, a sua execução não tem revelado problemas. Em 2017, a meta estabelecida para 2015 de 85 % de reutilização e reciclagem por um peso médio por veículo e por ano tinha sido atingida em 20 dos 28 Estados-Membros (cinco Estados-Membros não comunicaram informações). A consecução do objetivo de reutilização e valorização de 95 % por peso médio por veículo e por ano colocou mais desafios. No entanto, cerca de metade dos Estados-Membros que não atingiram os objetivos só os falharam por alguns pontos percentuais.

A utilização das substâncias perigosas proibidas diminui continuamente, como mostram as alterações ao anexo II da Diretiva VFV²⁰ (redução constante das entradas que permitem a sua utilização). Além disso, o número de instalações de tratamento autorizadas aumentou e os Estados-Membros começam a notificar medidas inovadoras, como a incorporação de conteúdos reciclados, o apoio a projetos de prevenção de resíduos e a introdução de sistemas de proteção ambiental, que podem ser considerados por outros países como exemplos de boas práticas.

Uma exceção notável a esta tendência geral positiva é a questão dos VFV de paradeiro desconhecido. A recolha, o tratamento e a comercialização ilegais de peças retiradas dos VFV continuam a constituir um desafio. Além da perda de recursos valiosos (componentes e materiais recuperáveis), este problema, assim como o tratamento dos VFV em instalações de tratamento não autorizadas, também tem um impacto negativo na saúde e no ambiente. Tal facto encontra-se refletido no preâmbulo 7 da Diretiva (UE) 2018/849²¹, segundo o qual a Diretiva 2000/53/CE deve ser reexaminada e, se necessário, alterada tendo em conta o «problema dos veículos em fim de vida que não são contabilizados, incluindo a expedição de veículos usados que se suspeite serem veículos em fim de vida, e [a] aplicação das Orientações dos Correspondentes n.º 9 relativas à expedição de veículos em fim de vida».

A Comissão Europeia procede atualmente a uma avaliação da Diretiva VFV, com o objetivo de verificar em que medida as regras da UE relativas aos VFV produzem benefícios para o ambiente, o público e a indústria. A avaliação será concluída em 2020²². Os tópicos em estudo incluem a eficiência da execução da diretiva, incluindo o problema dos VFV de paradeiro desconhecido, a coerência com as definições constantes de outros atos legislativos, a pertinência e a viabilidade de fixar objetivos para materiais, métodos de comunicação e de monitorização específicos e a relevância quanto aos desafios das novas tecnologias, como os veículos elétricos e híbridos, e as alterações na composição dos materiais dos veículos.

²⁰ http://ec.europa.eu/environment/waste/elv/legislation_en.htm

²¹ JO L 150 de 14.6.2018, p. 93

²² http://ec.europa.eu/environment/waste/elv/evaluation_en.htm