

Bruxelas, 11 de junho de 2025
(OR. en)

10092/25

**Dossiê interinstitucional:
2023/0284 (COD)**

**ENV 502
ENT 95
MI 370
CODEC 778**

NOTA

de:	Secretariado-Geral do Conselho
para:	Conselho
Assunto:	Proposta de regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho relativo aos requisitos de circularidade para a conceção de veículos e a gestão de veículos em fim de vida, que altera os Regulamentos (UE) 2018/858 e (UE) 2019/1020 e revoga as Diretivas 2000/53/CE e 2005/64/CE – Orientação geral

I. INTRODUÇÃO

1. Em 13 de julho de 2023, a Comissão Europeia publicou uma proposta de regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho relativo aos requisitos de circularidade para a conceção de veículos e a gestão dos veículos em fim de vida, que altera os Regulamentos (UE) 2018/858 e (UE) 2019/1020 e que revoga as Diretivas 2000/53/CE e 2005/64/CE (a seguir designada por «proposta»).
2. A Comissão apresentou a sua proposta legislativa e a avaliação de impacto que a acompanha na reunião do Grupo do Ambiente de 3 de outubro de 2023, durante a Presidência espanhola do Conselho. Procedeu-se, nessa ocasião, a uma primeira troca de pontos de vista.

3. A proposta estabelece requisitos para assegurar que os veículos novos sejam concebidos de forma a facilitar a reciclagem, a reutilização e o refabrico de peças e componentes. Propõe igualmente a introdução de uma meta obrigatória para a utilização de plásticos reciclados e a atribuição de poderes à Comissão para emitir atos delegados a fim de estabelecer, no futuro, metas para o aço reciclado, as matérias-primas críticas e o alumínio. A proposta visa reforçar a responsabilidade alargada do produtor e prevê medidas de rastreabilidade e controlo mais rigorosas, a fim de aumentar a recolha de veículos em fim de vida e resolver o problema persistente dos «veículos desaparecidos». Além disso, propõe proibir a exportação de veículos usados que já não estejam aptos a circular, para que União cumpra os seus compromissos de não contribuir para a poluição em países terceiros e de manter na UE os materiais valiosos. A proposta tem também por objetivo um melhor tratamento dos veículos em fim de vida através da fixação de uma meta de reciclagem para os plásticos e da remoção obrigatória de peças e componentes antes do retalhamento, de modo a reforçar a economia circular.
4. No Parlamento Europeu, o dossiê foi remetido conjuntamente para a Comissão do Ambiente, da Saúde Pública e da Segurança Alimentar (ENVI) e a Comissão do Mercado Interno e da Proteção dos Consumidores (IMCO), que nomearam como relatores Jens GIESEKE (PPE, DE) e Paulius SAUDARGAS (PPE, LT), respetivamente.
5. O Comité Económico e Social Europeu emitiu parecer em 13 de dezembro de 2023.
6. A nível do Grupo, a proposta foi debatida em dezassete reuniões durante as Presidências espanhola, belga, húngara e polaca. O primeiro texto de compromisso foi elaborado e publicado durante a Presidência belga¹. Durante a Presidência húngara, foi elaborada outra proposta de compromisso². A atual Presidência polaca elaborou dois novos textos de compromisso³.

¹ 11733/24.

² 16429/24.

³ 6117/25 e 8543/25.

8. A Presidência belga informou as delegações da situação atual, como ponto da rubrica «Diversos» da ordem do dia do Conselho (Ambiente) de 17 de junho de 2024, tendo-se realizado um debate de orientação sobre a proposta no Conselho (Ambiente) de 17 de dezembro de 2024, durante a Presidência húngara. Em 30 de abril de 2025, o COREPER forneceu orientações para a continuação dos trabalhos sobre a questão dos resíduos pós-consumo elegíveis para serem contabilizados nas metas relativas ao teor mínimo de material reciclado.
9. Em 4 de junho de 2025, o COREPER debateu a proposta, em preparação do Conselho (Ambiente), e concluiu que, sob reserva de alguns ajustamentos refletidos no anexo da presente nota, a mesma poderá ser enviada ao Conselho tendo em vista a definição de uma orientação geral na sua reunião de 17 de junho de 2025.

II. ELEMENTOS PRINCIPAIS DO TEXTO DE COMPROMISSO DA PRESIDÊNCIA

a) Base jurídica

A Comissão propôs que o artigo 114.º do TFUE fosse a base jurídica da totalidade da proposta. Tendo em conta os debates realizados a nível do Grupo, a Presidência aditou o artigo 192.º, n.º 1, do TFUE como base jurídica dos capítulos IV e V da proposta, relativos à gestão dos veículos em fim de vida e aos veículos usados e respetiva exportação, enquanto as restantes disposições do regulamento, em especial os capítulos II e III, que dizem respeito sobretudo à produção de veículos novos, continuam a basear-se no artigo 114.º do TFUE.

b) Alargamento do âmbito de aplicação (artigo 2.º)

Várias delegações apoiaram um aumento do nível de ambição relativamente aos chamados veículos pesados, aos veículos de duas ou três rodas e aos quadriciclos. Esse alargamento inclui novas obrigações que inicialmente se previa aplicar apenas aos automóveis de passageiros e aos veículos comerciais ligeiros, tais como uma conceção que possibilite a remoção de determinadas peças, a elaboração de uma estratégia de circularidade ou a rotulagem das peças. Ao mesmo tempo, o regime de responsabilidade alargada do produtor (RAP) no que toca aos veículos pesados e aos motociclos passaria a abranger não só a sua recolha e despoluição, tal como proposto pela Comissão, mas também os custos da cadeia de tratamento no seu conjunto, como já acontece com os automóveis de passageiros e os veículos comerciais ligeiros. A maior parte destas novas obrigações será igualmente aplicável aos motociclos das categorias L1e e L2e, que não tinham sido incluídos na proposta inicial da Comissão.

Além disso, foram acrescentados ao âmbito de aplicação do regulamento determinados veículos para fins especiais, a fim de aumentar ainda mais a circularidade e os benefícios do tratamento. Ficam isentas as caravanas, os veículos para fins especiais produzidos por um pequeno fabricante e as peças de veículos produzidos por um pequeno fabricante que sejam homologados numa homologação em várias fases, com exceção do veículo de base.

Do mesmo modo, as peças dos veículos sujeitas a fases posteriores da homologação em várias fases em relação ao veículo de base passarão também a estar abrangidas pelo regulamento (salvo se estiverem abrangidas pela isenção acima referida aplicável às pequenas séries).

c) Distinção entre veículos usados e veículos em fim de vida (artigo 37.º)

Para cada mudança de propriedade, a abordagem revista prevê um requisito de apresentação de documentação que comprove que o veículo não é um veículo em fim de vida. Esta documentação pode consistir numa avaliação em conformidade com o anexo I (ver infra) ou num certificado de inspeção técnica válido. Está prevista uma derrogação a este requisito para as mudanças de propriedade de veículos aptos a circular em que a propriedade seja transferida por pessoas singulares que não sejam operadores económicos. No entanto, esta derrogação não se aplica às vendas concluídas em linha, uma vez que estas constituem uma situação de maior risco. As alterações acima referidas são acompanhadas de uma definição alterada de «veículo em fim de vida» e de um anexo I substancialmente alterado, que estabelece os critérios vinculativos e indicativos a avaliar para determinar se um veículo é um veículo em fim de vida. Incluem-se no anexo I, parte C, isenções aplicáveis a veículos de especial interesse cultural e aos casos em que o proprietário do veículo decida restaurar o veículo de modo a que volte a estar apto a circular.

d) Metas relativas ao teor mínimo de material reciclado (artigo 6.º)

A fim de abrir caminho para benefícios de circularidade significativos, mantendo simultaneamente uma abordagem realista, o texto de compromisso baseia-se numa abordagem em três fases das metas relativas ao teor mínimo de plástico reciclado. As metas devem aumentar gradualmente, passando de pelo menos 15 % até 72 meses para 20 % após 96 meses e 25 % após 120 meses a contar da data de entrada em vigor do regulamento. Enquanto mecanismo de salvaguarda, a Comissão fica habilitada a estabelecer derrogações temporárias destas metas sempre que a falta de disponibilidade ou os preços excessivos dos plásticos reciclados tornem o seu cumprimento excessivamente difícil. No que toca às metas relativas ao teor mínimo de material reciclado de outros materiais, a Comissão ficará habilitada a fixar uma percentagem mínima de aço reciclado com base num estudo de viabilidade que terá de realizar. Está prevista uma habilitação semelhante para outros materiais, a saber, o alumínio, o magnésio e as respetivas ligas, mas também o neodímio, o disprósio, o praseodímio, o térbio, o samário, o níquel, o cobalto ou o boro.

e) Definição dos resíduos pós-consumo contabilizados para efeitos das metas relativas ao teor mínimo de plástico reciclado e auditorias realizadas por terceiros (artigo 3.º, n.º 11, e artigo 6.º, anexo XIII)

A definição de «resíduos pós-consumo» foi adaptada em conformidade com as regras da OMC, de modo a permitir a utilização de materiais reciclados originários tanto da UE como de países terceiros. Esta alteração é acompanhada de um sistema de auditorias realizadas por terceiros às instalações que produzem esse material reciclado, localizadas quer na UE quer num país terceiro. Os organismos de avaliação da conformidade devem dispor de uma certificação da União ou de uma certidão equivalente reconhecida internacionalmente para a realização de auditorias, como as normas ISO 19011: 2018 ou ISO/IEC 17020: 2012.

As referidas auditorias devem atestar que as instalações cumprem os requisitos em matéria de proteção da saúde humana, clima e ambiente previstos no direito da União ou requisitos a eles equivalentes, e que os resíduos de plástico tratados nessas instalações provêm de países com uma estratégia abrangente de gestão de resíduos.

Tendo em conta a ligação com as relações comerciais e as cadeias de abastecimento, bem como a necessidade de encontrar o justo equilíbrio entre os benefícios ambientais e a competitividade da indústria da reciclagem e da indústria automóvel da UE, as condições equivalentes e as auditorias dos materiais reciclados em países terceiros só deverão ser aplicáveis 48 meses após a entrada em vigor do presente regulamento. O impacto esperado destes requisitos deverá ser avaliado de forma mais exaustiva 24 meses após a entrada em vigor do presente regulamento. Além disso, foi introduzida uma cláusula de reexame no artigo 55.º.

f) Obrigações dos fabricantes (estratégia de circularidade, passaporte do veículo – artigos 9.º e 13.º)

A fim de reduzir os encargos para os fabricantes de veículos, o texto de compromisso prevê que a circularidade seja estabelecida obrigatoriamente para a categoria de veículo (ou seja, por exemplo, todos os veículos que um fabricante produza na categoria N1), e não para cada modelo homologado, como acontecia na proposta original da Comissão. Tal não se aplica a determinadas informações sobre a evolução das tecnologias de tratamento nem às informações sobre o teor percentual de material reciclado, que devem continuar a ser específicas para cada modelo.

No que diz respeito ao passaporte digital de circularidade do veículo, foram introduzidos vários aditamentos para assegurar a sua integração com outros passaportes estabelecidos ao abrigo do direito da União, designadamente o Regulamento Conceção Ecológica de Produtos Sustentáveis. O passaporte passa a ter de incluir informações sobre peças que contenham chumbo, mercúrio, cádmio ou cromo hexavalente, bem como uma declaração sobre o teor percentual de material reciclado, a estratégia de circularidade e uma referência ao catálogo de peças sobresselentes, incluindo a sua localização no modelo de veículo em causa.

g) Responsabilidade alargada do produtor (RAP – artigos 16.º a 22.º)

O regime de RAP foi alterado a fim de proporcionar aos Estados-Membros maior flexibilidade para ter em conta a sua situação específica ou a sua legislação preexistente. Por conseguinte, as obrigações dos produtores podem ser adaptadas nas regiões ultraperiféricas e os Estados-Membros podem exigir que os produtores cumpram as suas obrigações em matéria de responsabilidade do produtor através de uma organização competente em matéria de responsabilidade do produtor.

No que diz respeito ao cálculo da taxa associada à responsabilidade alargada do produtor, foi clarificado que esta deve cobrir também os custos do transporte de um ponto de recolha para a instalação de tratamento, e que os produtores devem cobrir os custos no caso dos veículos cujo produtor não possa ser identificado (ou tenha deixado de existir), proporcionalmente à sua quota de mercado.

Por último, foi necessário conceber um regime transfronteiriço específico para a situação excepcional em que não seja possível identificar nenhum produtor na aceção do regulamento no território do Estado-Membro em que o veículo se torna um veículo em fim de vida. Nessa situação, o custo é coberto pelo produtor que colocou o veículo no mercado (da União), que deve ter um representante autorizado para efeitos da responsabilidade alargada do produtor em cada Estado-Membro. Os Estados-Membros podem igualmente exigir o pagamento de uma taxa correspondente aquando da primeira matrícula de um veículo usado ou de um veículo cujo produtor não possa ser identificado, a fim de cobrir os custos de tratamento. Estão previstas atividades de cooperação e acompanhamento para assegurar o cumprimento do regulamento.

h) Recolha (artigos 23.º e 24.º)

O texto da Presidência clarifica que os veículos em fim de vida podem ser entregues ou diretamente numa instalação de tratamento autorizada, ou, se autorizado por um Estado-Membro, num ponto de recolha incluído no sistema de recolha do seu território, que posteriormente terá a obrigação de entregar o veículo em fim de vida a uma instalação de tratamento autorizada no prazo de um mês, a fim de reduzir o risco de atividades ilícitas. Considera-se que a opção de autorizar pontos de recolha é necessária para dar resposta à situação dos Estados-Membros muito pequenos ou das regiões remotas em que não está disponível uma instalação de tratamento autorizada. Passa a estar clarificado, no considerando 46, que as medidas que definem a eventual gratuitidade da entrega de veículos em fim de vida podem basear-se em incentivos financeiros.

i) Tratamento (artigos 27.º a 36.º)

O texto da Presidência introduz uma série de clarificações nos artigos relativos às obrigações das instalações de tratamento autorizadas, ao retalhamento, ao armazenamento, à remoção de fluidos, e à fixação de um prazo para a despoluição, bem como relativamente à habilitação da Comissão para adaptar os requisitos de tratamento, que passa a estar especificamente circunscrita ao progresso científico nas tecnologias de tratamento. O texto da Presidência reformulou, de forma positiva, a proibição do retalhamento misto de veículos em fim de vida com outros resíduos, passando a autorizar esta operação se a «tecnologia de pós-retalhamento» cumprir determinados critérios de qualidade e valores-limite. Estes novos valores-limite também se aplicam como condição para a deposição em aterro de resíduos não inertes provenientes do retalhamento de veículos em fim de vida. O texto permite a supressão de mais isenções aplicáveis a peças e componentes constantes do anexo VII, parte C, se for possível atingir os valores-limite para as tecnologias de pós-retalhamento, de modo a tornar o texto mais preparado para o futuro, favorável à inovação e tecnologicamente neutro, uma vez que as tecnologias de pós-retalhamento continuarão a evoluir num futuro próximo. As peças removidas de veículos em fim de vida não deverão ser consideradas resíduos se a avaliação técnica comprovar que são aptas para reutilização, refabrico ou acondicionamento, tal como estabelecido no artigo 31.º.

j) Exportação de veículos usados (artigos 37.º-A a 45.º)

Foi clarificado que os controlos aduaneiros para verificar que só são exportados da União veículos aptos a circular são totalmente automatizados e continuam a basear-se nos princípios de gestão dos riscos existentes, sem exigirem controlos físicos do estado dos veículos individuais. Foi ainda clarificado que os Estados-Membros podem continuar a utilizar as aplicações existentes, incluindo o Sistema Europeu de Informação sobre Veículos e Cartas de Condução (EUCARIS), para se ligarem ao MOVE-HUB, a nova plataforma de intercâmbio de mensagens para interligar os registos eletrónicos nacionais e os sistemas aduaneiros nacionais do Ambiente de Janela Única Aduaneira da UE.

III. CONCLUSÃO

10. O texto de compromisso da Presidência com vista a uma orientação geral consta do anexo da presente nota⁴.
11. Nestas circunstâncias, convida-se o Conselho a:
 - analisar o texto constante do anexo, e
 - a chegar a acordo sobre uma orientação geral na sua reunião de 17 de junho de 2025.

⁴ Os aditamentos à proposta da Comissão vão assinalados a sublinhado e as supressões com [...]. As alterações mais recentes em relação ao documento 9440/1/25 REV 1, tal como debatidas na reunião do Coreper de 4 de junho de 2025, vão assinaladas a **negrito sublinhado** para os aditamentos e com [...] para as supressões.

Proposta de

REGULAMENTO DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

relativo aos requisitos de circularidade para a conceção de veículos e a gestão dos veículos em fim de vida, que altera os Regulamentos (UE) 2018/858 e (UE) 2019/1020 e que revoga as Diretivas 2000/53/CE e 2005/64/CE

(Texto relevante para efeitos do EEE)

O PARLAMENTO EUROPEU E O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, nomeadamente o artigo 114.º e o artigo 192.º, n.º 1, em relação aos artigos 14.º a 45.º, 46.º e 48.º do presente regulamento,

Tendo em conta a proposta da Comissão Europeia,

Após transmissão do projeto de ato legislativo aos parlamentos nacionais,

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social Europeu¹,

Tendo em conta o parecer do Comité das Regiões²,

Deliberando de acordo com o processo legislativo ordinário,

¹ JO C , , p. .

² JO C , , p. .

Considerando o seguinte:

- (1) A Comunicação da Comissão, de 11 de dezembro de 2019, intitulada «Pacto Ecológico Europeu»³ é a estratégia de crescimento da Europa que visa a transformação da União numa sociedade equitativa e próspera, dotada de uma economia moderna, eficiente na utilização dos recursos e competitiva, que, até 2050, tenha zero emissões líquidas de gases com efeito de estufa e em que o crescimento económico esteja dissociado da utilização dos recursos. Para que as políticas da União em matéria de produtos contribuam para diminuir as emissões de carbono a nível mundial importa garantir que os produtos comercializados e vendidos na União sejam aprovacionados, fabricados e tratados no fim da sua vida útil de forma sustentável.
- (2) O setor automóvel contribui de forma significativa para a utilização de energia e de recursos materiais pela União e, por conseguinte, para a geração de gases com efeito de estufa. A produção de veículos em países terceiros colocados no mercado da União contribui para a geração de gases com efeito de estufa a nível mundial, o que, por sua vez, tem um impacto ambiental negativo na União. A transição da utilização de combustíveis fósseis nos veículos para uma mobilidade sem emissões, conforme previsto no pacote Objetivo 55, é uma das condições prévias para alcançar o objetivo de neutralidade climática em 2050 e reduzirá as emissões de gases com efeito de estufa do setor automóvel associadas à fase de utilização dos veículos. A indústria automóvel é um dos maiores utilizadores de alumínio, aço e plásticos sob formas primárias, no âmbito do fabrico de veículos novos colocados no mercado da União, o que pode representar um impacto ambiental significativo relacionado com a energia necessária para a extração e transformação desses materiais. A pegada ambiental relacionada com o fabrico de veículos novos pode aumentar com a eletrificação em curso da frota, bem como devido a uma utilização mais generalizada de componentes eletrónicos em futuros modelos. Ambas as situações exigem uma quantidade considerável de matérias-primas críticas e estratégicas e de metais preciosos, como cobre e elementos de terras raras. Em resultado destas alterações, a fase de produção pode ter uma pegada ambiental maior do que a fase de utilização dos veículos. Além disso, os atuais requisitos do direito da União em matéria de gestão de resíduos resultam numa valorização insuficiente dos recursos dos veículos em fim de vida e existe um elevado potencial para aumentar a quantidade e a qualidade das peças, componentes e materiais a reutilizar, refabricar, recondicionar ou reciclar a partir de veículos em fim de vida. A fim de fazer face a estes impactos ambientais e contribuir para a descarbonização do setor, importa melhorar o

³ Comunicação da Comissão ao Parlamento Europeu, ao Conselho Europeu, ao Conselho, ao Comité Económico e Social Europeu e ao Comité das Regiões intitulada «Pacto Ecológico Europeu» [COM(2019) 640 final].

funcionamento do mercado único e reforçar a transição da indústria automóvel para uma economia circular, o que está em consonância com a Comunicação da Comissão, de 11 de março de 2020, intitulada «Um novo Plano de Ação para a Economia Circular – Para uma Europa mais limpa e competitiva»⁴, que apelou a uma revisão das regras em vigor para «incentivar modelos de negócio mais circulares [...], com vista a vincular as questões da conceção ao tratamento em fim de vida, estudar a definição de regras sobre o teor reciclado obrigatório de certos materiais [...] e melhorar a eficiência da reciclagem». O Conselho⁵ e o Parlamento⁶ salientaram igualmente que são necessárias novas regras da União sobre estas matérias, que substituam as regras existentes da homologação de veículos no que respeita à potencial reutilização, reciclagem e valorização, bem como a veículos em fim de vida.

- (3) A Diretiva 2000/53/CE do Parlamento Europeu e do Conselho⁷ estabelece requisitos harmonizados de tratamento de veículos em fim de vida e objetivos para a reutilização e reciclagem de veículos, bem como para a sua reutilização e valorização. Estabelece obrigações em matéria de recolha de veículos em fim de vida, assim como obrigações para os operadores económicos, em especial restringindo a utilização de metais pesados nos veículos. Cria igualmente regras básicas sobre a responsabilidade alargada do produtor, exigindo que os produtores de veículos cubram parte dos custos de recolha de veículos em fim de vida.
- (4) A avaliação da Diretiva 2000/53/CE efetuada pela Comissão⁸ salientou que esta diretiva foi eficaz na consecução de muitos dos seus objetivos iniciais, em especial na eliminação do cádmio, do chumbo, do mercúrio e do crómio hexavalente dos veículos, no aumento dos pontos de recolha de veículos em fim de vida e na consecução das metas de valorização e reciclagem. Todavia, a avaliação concluiu que a diretiva não deu resposta suficiente a problemas importantes relacionados com a recolha de veículos em fim de vida e que já não está adaptada de modo a garantir uma elevada qualidade do tratamento desses veículos.

⁴ Comunicação da Comissão ao Parlamento Europeu, ao Conselho, ao Comité Económico e Social Europeu e ao Comité das Regiões, de 11 de março de 2020, intitulada «Um novo Plano de Ação para a Economia Circular – Para uma Europa mais limpa e competitiva» [COM(2020) 98 final].

⁵ Conclusões do Conselho, de 17 de dezembro de 2020, intituladas «Tornar a recuperação circular e ecológica».

⁶ Resolução do Parlamento Europeu, de 10 de fevereiro de 2021, sobre o novo plano de ação para a economia circular.

⁷ Diretiva 2000/53/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 18 de setembro de 2000, relativa aos veículos em fim de vida (JO L 269 de 21.10.2000, p. 34).

⁸ Avaliação da Diretiva 2000/53/CE, de 18 de setembro de 2000, relativa aos veículos em fim de vida [SWD(2021) 61 final].

- (5) A Diretiva 2005/64/CE do Parlamento Europeu e do Conselho⁹ regula a homologação de veículos no que respeita à sua potencial reutilização, reciclagem e valorização, de modo que esses veículos possam cumprir as metas estabelecidas na Diretiva 2000/53/CE na sua fase de fim de vida. A referida diretiva não foi eficaz na melhoria significativa da potencial reutilização, reciclagem e valorização de veículos novos e não está adaptada às características dos mesmos, que sofreram alterações consideráveis desde que a diretiva entrou em vigor.
- (6) O Regulamento (UE) 2018/858 do Parlamento Europeu e do Conselho¹⁰ introduziu um sistema abrangente de homologação e fiscalização do mercado dos veículos a motor, dos seus reboques e sistemas, componentes e unidades técnicas destinados a esses veículos, com vista a assegurar o bom funcionamento do mercado único e proporcionar um elevado nível de desempenho ambiental. É necessário um ato regulamentar específico para efeitos do procedimento de homologação previsto no anexo II do Regulamento (UE) 2018/858, bem como estabelecer disposições e requisitos sobre a circularidade dos veículos no processo de homologação UE. A fim de assegurar a conformidade dos veículos com esses requisitos, importa garantir a sua verificação no processo de homologação UE. As disposições administrativas do Regulamento (UE) 2018/858, incluindo as disposições relativas à fiscalização do mercado, às medidas corretivas e às sanções, são aplicáveis às homologações emitidas ao abrigo do presente regulamento. As disposições administrativas do Regulamento (UE) 2018/858, incluindo as disposições relativas à fiscalização do mercado, às medidas corretivas e às sanções, são aplicáveis às homologações emitidas em conformidade com os requisitos do presente regulamento.

⁹ Diretiva 2005/64/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 26 de outubro de 2005, relativa à homologação de veículos a motor, no que diz respeito à sua potencial reutilização, reciclagem e valorização e que altera a Diretiva 70/156/CEE do Conselho (JO L 310 de 25.11.2005, p. 10).

¹⁰ Regulamento (UE) 2018/858 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 30 de maio de 2018, relativo à homologação e à fiscalização do mercado dos veículos a motor e seus reboques e dos sistemas, componentes e unidades técnicas destinados a esses veículos, que altera os Regulamentos (CE) n.º 715/2007 e (CE) n.º 595/2009, e revoga a Diretiva 2007/46/CE (JO L 151 de 14.6.2018, p. 1).

(7¹¹) A fim de melhorar o funcionamento do mercado único assegurando simultaneamente um elevado nível de proteção do ambiente, é essencial harmonizar as condições de homologação dos veículos no que respeita à sua potencial reutilização, reciclagem e valorização. A fim de contribuir para os objetivos de preservar, proteger e melhorar a qualidade do ambiente, proteger a saúde humana e utilizar de forma prudente e racional os recursos naturais, é essencial estabelecer regras sobre as condições que regulam a gestão dos veículos em fim de vida, bem como a exportação de veículos usados. [...] A forma mais eficaz de facilitar a transição do setor automóvel para uma economia circular é, por conseguinte, estabelecer um quadro regulamentar uniforme a nível da União, que abranja, de forma integrada e coerente, a conceção, o fabrico, a colocação no mercado da União e o tratamento em fim de vida dos veículos. [...] A fim de alcançar estes objetivos [...], a Diretiva 2000/53/CE e a Diretiva 2005/64/CE deverão ser substituídas por um regulamento, com base no artigo 114.º e no artigo 192.º, n.º 1, do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia (TFUE).

(7-A) Nas regiões ultraperiféricas a que se refere o artigo 349.º do TFUE, os Estados-Membros deverão poder adaptar as obrigações dos produtores de modo a garantir um serviço e cobrir os custos da gestão dos veículos em fim de vida, tendo em conta as características dessas regiões.

¹¹ *Considerando ainda sujeito a novas alterações.*

- (8) As Diretivas 2000/53/CE e 2005/64/CE são aplicáveis unicamente a veículos de passageiros (M₁) e veículos comerciais ligeiros (N₁), que constituem cerca de 85 % de todos os veículos matriculados na União. Os restantes veículos, nomeadamente os veículos de duas ou três rodas, os camiões, os autocarros e os reboques, não estão sujeitos a qualquer legislação da União relativa à sua conceção e gestão ecológicas nas respetivas fases de fim de vida. Por conseguinte, a fim de assegurar um quadro de circularidade para todos os veículos matriculados na União, incluindo o seu tratamento ambientalmente correto, bem como para evitar a fragmentação do mercado único, o presente regulamento deverá aplicar-se não só aos veículos das categorias M₁ e N₁, mas também, parcialmente, a determinados veículos da categoria [...]L (L_{1e} a L_{7e}) e a veículos pesados e reboques destes (M₂, M₃, N₂, N₃ e O) e a veículos para fins especiais. Não existem informações completas sobre o tratamento desses veículos em fim de vida na União, o que impede que lhes seja aplicado o mesmo regime que o aplicável aos veículos das categorias M₁ e N₁ após a entrada em vigor do presente regulamento. Todavia, os requisitos relativos à recolha de veículos em fim de vida, à sua entrega obrigatória em instalações de tratamento autorizadas, bem como à respetiva despoluição e à remoção obrigatória de peças e componentes para reutilização e reciclagem antes do retalhamento, [...] e as condições para a deposição em aterro de resíduos não inertes provenientes do retalhamento deverão ser aplicáveis a veículos da categoria L ([...]L_{1e}-L_{7e}) e a veículos pesados e reboques destes (M₂, M₃, N₂, N₃, e O) num período de cinco anos após a data de entrada em vigor do presente regulamento. A fim de facilitar o tratamento destes veículos em fim de vida, os respetivos fabricantes deverão ser obrigados a prestar informações sobre a remoção e a substituição de peças, componentes e materiais desses veículos. Além disso, as disposições que regulam a responsabilidade alargada do produtor deverão ser aplicáveis a estas categorias de veículos, cobrindo os custos da sua recolha, [...] despoluição e tratamento no fim da vida útil dos mesmos.

- (9) Os problemas na exportação de veículos usados dizem respeito não só a veículos de passageiros (M1) e a veículos comerciais ligeiros (N1), mas também, como demonstram os estudos¹², a veículos de maiores dimensões. Por conseguinte, estas disposições deverão também aplicar-se a veículos pesados e reboques destes (M2, M3, N2, N3 e O).
- (10) Os veículos para fins especiais são concebidos para executar uma função específica e exigem arranjos de carroçaria especiais, que o fabricante não controla integralmente. [...] Esta situação complica o cálculo das [...] taxas de reutilização potencial, reciclagem potencial e valorização potencial [...]. No caso dos veículos para fins especiais [...] baseados nas categorias M1 e N1, [...] os custos de recolha, despoluição, remoção obrigatória de peças e componentes e tratamento [...] deverão ser cobertos pelos produtores no âmbito do regime de responsabilidade alargada do produtor. No caso dos veículos para fins especiais das categorias M2, M3, N2, N3 e O, não deverão aplicar-se as regras relativas à estratégia de circularidade e à exportação de veículos usados. As disposições relativas às substâncias presentes nos veículos deverão também ser aplicáveis aos veículos para fins especiais baseados nas categorias M1 e N1, como é o caso ao abrigo da Diretiva 2000/53/CE. O fabricante de segunda fase de veículos homologados no âmbito de uma homologação em várias fases não está em condições de calcular as taxas de reutilização potencial, reciclagem potencial e valorização potencial de veículos completados. Assim, é conveniente exigir que apenas o veículo de base seja conforme ao presente regulamento.

¹² <https://www.unep.org/resources/report/global-trade-used-vehicles-report>.

- (11) Um dos maiores desafios práticos relacionados com a execução da Diretiva 2000/53/CE consiste em determinar se um veículo se tornou ou não num veículo em fim de vida, em especial nos casos de transferências transfronteiras de veículos. Apesar da emissão de orientações¹³ sobre esta matéria, essa avaliação continua a ser problemática. Por conseguinte, importa definir critérios precisos e juridicamente vinculativos que permitam determinar que um veículo se encontra em fim de vida. Esses critérios deverão ser utilizados por todos os operadores económicos e proprietários de veículos que lidam com veículos em fim de vida. No entanto, é igualmente necessário prever isenções, a fim de preservar a possibilidade de os Estados-Membros determinarem situações em que veículos específicos não devam ser considerados veículos em fim de vida, ainda que preencham os critérios pertinentes, devido ao seu estatuto de veículos de especial interesse cultural. Estas situações podem abranger, por exemplo, veículos na posse de colecionadores ou museus, veículos construídos por medida ou veículos de competição, desde que as autoridades competentes reconheçam o especial interesse cultural em causa.
- (12) A avaliação da Diretiva 2000/53/CE concluiu que as disposições dela constantes relativas à conceção de veículos, destinadas a facilitar o desmantelamento destes e a utilização de materiais reciclados, tiveram um impacto muito limitado na conceção e no fabrico de veículos novos, pois não eram suficientemente pormenorizadas, específicas e mensuráveis.

¹³ Orientações dos Correspondentes n.º 9 relativas à expedição de veículos em fim de vida, https://ec.europa.eu/environment/pdf/waste/shipments/correspondents_guidelines9_en.pdf.

(13) A fim de abranger a conceção de todos os veículos colocados no mercado da União, bem como a fase de fim de vida destes, é necessário estabelecer requisitos harmonizados de circularidade verificados na fase de homologação. A conceção e o fabrico de veículos de modo a garantir que as suas peças e componentes são reutilizáveis e que os materiais que contêm são recicláveis são essenciais para assegurar que essas peças, componentes e materiais sejam devidamente valorizados quando um veículo atinge o fim da sua vida útil. Por conseguinte, os fabricantes de veículos e os seus fornecedores deverão integrar estratégias de conceção que melhorem a potencial reutilização e reciclagem numa fase precoce do desenvolvimento de veículos novos. Assim, os novos modelos de veículos deverão continuar a ser construídos de modo a serem reutilizáveis ou recicláveis no mínimo de 85 % em massa e reutilizáveis ou valorizáveis no mínimo de 95 % em massa, conforme já previsto na Diretiva 2005/64/CE. A fim de assegurar que o cálculo das taxas de reutilização potencial, reciclagem potencial e valorização potencial é efetuado uniformemente e pode ser monitorizado, deverá ser estabelecida uma nova metodologia de cálculo e verificação das taxas de reutilização potencial, reciclagem potencial e valorização potencial de um veículo. Esta metodologia deverá refletir melhor o potencial real de um veículo novo ser reciclado, reutilizado e valorizado no fim da vida útil, tendo simultaneamente em conta o constante progresso tecnológico. A fim de assegurar condições uniformes de execução do presente regulamento, deverão ser atribuídas competências de execução à Comissão no que respeita ao estabelecimento dessa metodologia. Até essa metodologia ser estabelecida, as taxas de reutilização potencial, reciclagem potencial e valorização potencial deverão continuar a ser calculadas em conformidade com a norma ISO 22628:2002, conforme previsto na Diretiva 2005/64/CE.

- (14) Importa que os veículos sejam concebidos e fabricados de modo a limitar a presença de substâncias que suscitam preocupação. Na sua comunicação de 14 de outubro de 2020 intitulada «Estratégia para a sustentabilidade dos produtos químicos rumo a um ambiente sem substâncias tóxicas»¹⁴, a Comissão declarou que a utilização de substâncias que suscitam preocupação deve ser reduzida ao mínimo e deve promovida a sua substituição, na medida do possível, eliminando progressivamente as mais nocivas cuja utilidade não seja essencial para a sociedade, em especial as presentes em produtos de consumo. Por conseguinte, há que reduzir ao mínimo possível as substâncias que suscitam preocupação constituintes de materiais utilizados em veículos ou de qualquer das peças ou componentes dos veículos, a fim de garantir que os veículos e os materiais reciclados a partir dos mesmos não tenham efeitos adversos na saúde humana ou no ambiente ao longo do seu ciclo de vida.
- (15) A Diretiva 2000/53/CE já restringe a utilização de chumbo, mercúrio, cádmio e crómio hexavalente nos veículos e prevê isenções nos casos em que essas substâncias possam ser utilizadas em determinadas aplicações. O presente regulamento deverá retomar estas regras em vigor. Todavia, a fim de assegurar a coerência da legislação relativa aos produtos químicos, as restrições à colocação no mercado e à utilização de outras substâncias em veículos deverão ser abordadas no âmbito do Regulamento (CE) n.º 1907/2006 do Parlamento Europeu e do Conselho¹⁵. Do mesmo modo, importa introduzir restrições à utilização de substâncias reguladas ao abrigo do Regulamento (UE) 2019/1021 do Parlamento Europeu e do Conselho¹⁶, com base nas disposições desse regulamento. Por conseguinte, o presente regulamento não deverá prever a possibilidade de restringir qualquer outra substância além do chumbo, do mercúrio, do cádmio e do crómio hexavalente nos veículos.

¹⁴ Comunicação da Comissão ao Parlamento Europeu, ao Conselho, ao Comité Económico e Social Europeu e ao Comité das Regiões, de 14 [...] de **outubro** de 2020, intitulada «Estratégia para a sustentabilidade dos produtos químicos rumo a um ambiente sem substâncias tóxicas» [COM(2020) 667 final].

¹⁵ Regulamento (CE) n.º 1907/2006 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 18 de dezembro de 2006, relativo ao registo, avaliação, autorização e restrição dos produtos químicos (REACH), que cria a Agência Europeia dos Produtos Químicos, que altera a Diretiva 1999/45/CE e revoga o Regulamento (CEE) n.º 793/93 do Conselho e o Regulamento (CE) n.º 1488/94 da Comissão, bem como a Diretiva 76/769/CEE do Conselho e as Diretivas 91/155/CEE, 93/67/CEE, 93/105/CE e 2000/21/CE da Comissão (JO L 396 de 30.12.2006, p. 1).

¹⁶ Regulamento (UE) 2019/1021 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de junho de 2019, relativo a poluentes orgânicos persistentes (JO L 169 de 25.6.2019, p. 45).

- (16) A Diretiva 2000/53/CE prevê isenções relativas às restrições à utilização de chumbo e cádmio em baterias utilizadas em veículos, que são retomadas no presente regulamento. No entanto, a utilização de substâncias em baterias é regulamentada de forma abrangente no Regulamento (UE) 2023/[...]1542 do Parlamento Europeu e do Conselho¹⁷. Por conseguinte, essas substâncias deverão ser abrangidas e, finalmente, as suas restrições e isenções conexas transferidas, se for caso disso, para o referido regulamento [...] por meio de uma disposição modificativa estabelecida no presente regulamento. [...]
- (17) A fim de ter em conta o progresso científico e técnico, o poder de adotar atos delegados em conformidade com o artigo 290.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia deverá continuar a ser delegado na Comissão no que respeita à alteração de isenções relativas às restrições à utilização de chumbo, mercúrio, cádmio e crómio hexavalente nos veículos ao abrigo do presente regulamento. A modificação ou supressão dessas isenções deverá ser precedida de uma avaliação dos impactos socioeconómicos dessa alteração, que não consta da Diretiva 2000/53/CE, incluindo a ponderação sobre a disponibilidade de substâncias alternativas e os impactos na saúde humana e no ambiente ao longo do ciclo de vida dos veículos. A Agência Europeia dos Produtos Químicos deverá prestar assistência à Comissão nessa avaliação, a fim de assegurar a eficácia da tomada de decisões, da coordenação e da gestão dos aspetos técnicos, científicos e administrativos da alteração do presente regulamento no que respeita às restrições à utilização de substâncias em veículos.

¹⁷ Regulamento (UE) 2023/1542 do Parlamento Europeu e do Conselho, de [...] 12 de julho de 2023, relativo às baterias e respetivos resíduos, que altera a Diretiva 2008/98/CE e o Regulamento (UE) 2019/1020 e revoga a Diretiva 2006/66/CE (JO L 191 de 28.7.2023, p. 1.[...]).

(18) A fim de aumentar a circularidade no setor automóvel, os veículos deverão ser progressivamente concebidos e fabricados de forma a incorporar materiais reciclados em vez de matérias-primas primárias. A utilização de materiais reciclados permite uma utilização mais eficiente dos materiais, descarboniza a produção e reduz os impactos ambientais negativos relacionados com a utilização de matérias-primas primárias. Uma maior circularidade dos veículos fabricados em países terceiros colocados no mercado da União contribuirá também para a redução das emissões de gases com efeito de estufa a nível mundial, inclusive na União. Além disso, reduz as dependências de matérias-primas e energéticas associadas ao aprovisionamento de matérias-primas primárias e, ao mesmo tempo, reforça o mercado das matérias-primas secundárias. Embora não existam requisitos relativos à utilização de material reciclado a nível mundial, muitos fabricantes já incorporaram materiais reciclados nos seus veículos. O estabelecimento de metas e disposições uniformes sobre a forma de calcular o teor de material reciclado proporcionará segurança jurídica e contribuirá para criar uma concorrência leal entre os fabricantes. Os requisitos serão aplicáveis a todos os fabricantes que pretendam colocar veículos no mercado da União, independentemente do local onde se encontrem estabelecidos. Reconhecendo a importância das cadeias de valor mundiais no setor automóvel, o regulamento deverá permitir o aprovisionamento de matérias-primas secundárias provenientes do exterior da União.

(19) Tendo em conta a baixa taxa de reciclagem dos plásticos, especialmente dos provenientes de veículos em fim de vida, e os impactos negativos globais de outras formas de tratamento dos resíduos de plástico, é adequado aumentar a utilização de plásticos reciclados nos veículos. Para o efeito, deverá ser incluída uma meta obrigatória para o plástico reciclado a partir de resíduos pós-consumo, com percentagens gradualmente maiores. Desta meta de teor de plásticos reciclados presentes nos modelos de veículos, 25 % deverão ser alcançados pela inclusão [...] de plásticos reciclados provenientes de veículos em fim de vida. [...] A seleção dos plásticos abrangidos pelo âmbito das metas baseia-se nos tipos de plásticos recicláveis enumerados no estudo específico do Centro Comum de Investigação (JRC)¹⁸ e na avaliação de impacto. Nestes documentos, os termoendurecíveis, com exceção das espumas de poliuretano nos bancos, e os elastómeros, não são tidos em conta no cálculo das metas, uma vez que os termoendurecíveis são particularmente difíceis de reciclar e que os pneus são propostos como produto prioritário no âmbito do Regulamento Conceção Ecológica de Produtos Sustentáveis. [...] No entanto, se, devido à falta de disponibilidade ou aos preços excessivos de plásticos reciclados específicos, se tornar excessivamente difícil cumprir as percentagens mínimas, a Comissão deverá ficar habilitada a complementar o regulamento por meio de derrogações temporárias das metas relativas ao teor de plástico reciclado, em consulta com os Estados-Membros. A fim de assegurar condições uniformes para a execução desta obrigação, deverão ser atribuídas competências de execução à Comissão para estabelecer uma metodologia de cálculo e verificação da percentagem de plásticos valorizados a partir de resíduos pós-consumo e de veículos em fim de vida [...] presentes e incorporados no modelo de veículo, em conformidade com outra legislação da União que abranja uma gama mais ampla de fluxos de resíduos e produtos, consistentemente e de forma horizontal.

¹⁸ <https://op.europa.eu/pt/publication-detail/-/publication/0980feaf-2146-11ee-94cb-01aa75ed71a1>.

(19-A) A promoção da utilização de plástico reciclado nos veículos baseia-se no pressuposto de que o próprio material reciclado foi produzido de forma sustentável do ponto de vista ambiental, de modo a reduzir a pegada de carbono e a incentivar a economia circular. Para o efeito, é necessário prever determinadas salvaguardas para garantir que a forma como o material reciclado é obtido não anula os benefícios ambientais da sua posterior utilização em veículos. Por conseguinte, é necessário dar resposta às preocupações ambientais conexas de forma não discriminatória, tanto no que diz respeito ao plástico reciclado produzido a nível nacional como ao que é importado. Para o efeito, a fim de serem contabilizados para efeito do cumprimento das metas relativas ao teor de material reciclado estabelecidas no regulamento, os plásticos reciclados deverão estar sujeitos a condições equivalentes no que diz respeito aos requisitos em matéria de proteção da saúde humana, clima e ambiente, inclusive no que toca às emissões e à gestão de resíduos, independentemente de o processo de reciclagem ocorrer dentro ou fora da União Europeia.

(19-B) A recolha seletiva de resíduos de plástico é essencial, uma vez que tem um impacto direto e positivo na taxa de recolha, na qualidade do material recolhido e na qualidade dos materiais reciclados. Permite realizar uma reciclagem de alta qualidade e estimula a adoção de matérias-primas secundárias de qualidade. Avançar no sentido de uma «sociedade da reciclagem» contribui para evitar a produção de resíduos e incentiva a utilização destes como um recurso, evitando simultaneamente bloquear recursos aos níveis mais baixos da hierarquia dos resíduos, situação que tem efeitos prejudiciais para o ambiente e compromete uma gestão ambientalmente correta dos resíduos. A recolha seletiva evita igualmente a mistura de resíduos perigosos e não perigosos, garantindo a segurança dos resíduos e das suas transferências, e evita a poluição, tal como previsto em regras internacionais como a Convenção de Basileia sobre o Controlo de Movimentos Transfronteiriços de Resíduos Perigosos e sua Eliminação¹⁹, de 22 de março de 1989, a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, de 10 de dezembro de 1982²⁰, a Convenção para a Prevenção da Poluição Marinha por Operações de Imersão de Detritos e Outros Produtos, feita em Londres em 29 de dezembro de 1972 e o seu Protocolo de 1996, e o anexo V da Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios de 2 de novembro de 1973 (MARPOL), na redação que lhe foi dada pelo Protocolo de 1978.

¹⁹ JO L 39 de 16.2.1993, p. 3.

²⁰ JO L 179 de 23.6.1998, p. 3.

(19-C) A Convenção sobre a Poluição Atmosférica Transfronteiriça a Longa Distância²¹, feita em Genebra em 14 de novembro de 1979, exige que as partes nela contratantes protejam o ambiente contra a poluição atmosférica e se esforcem por limitar e, tanto quanto possível, por reduzir gradualmente e evitar a poluição atmosférica, incluindo a poluição atmosférica transfronteiriça a longa distância. Nos termos da Convenção relativa à Proteção e Utilização dos Cursos de Água Transfronteiras e dos Lagos Internacionais²², feita em Helsínquia em 17 de março de 1992, as partes são obrigadas a tomar medidas para prevenir, controlar e reduzir qualquer impacto transfronteiriço da poluição das águas. Em conformidade com a Declaração do Rio, de 1992, da Conferência das Nações Unidas sobre Ambiente e Desenvolvimento, o poluidor deverá, em princípio, suportar o custo da poluição. Por conseguinte, as atividades industriais como a reciclagem de plásticos deverão ser acompanhadas de medidas de prevenção e redução da poluição.

(19-CA) As condições aplicáveis ao material reciclado em países terceiros, incluindo os requisitos em matéria de auditorias, só deverão aplicar-se [48 meses após a data de entrada em vigor do presente regulamento], e a Comissão deverá avaliar de forma mais exaustiva o impacto esperado dessas condições à luz da evolução da situação do mercado e das relações comerciais e comunicar esta avaliação ao Conselho e ao Parlamento Europeu [24 meses após a data de entrada em vigor do presente regulamento].

(19-[...]D) A fim de alcançar as metas de integração do teor de material reciclado previstas no presente regulamento, a Comissão deverá publicar, o mais tardar 95 meses após a entrada em vigor do presente regulamento, uma análise da situação no que respeita ao desenvolvimento tecnológico e ao desempenho ambiental do teor de plásticos de base biológica nos veículos e, se for caso disso, apresentar uma proposta legislativa em que se estabeleçam requisitos e metas de sustentabilidade.

²¹ JO L 171 de 27.6.1981, p. 13.

²² JO L 186 de 5.8.1995, p. 44.

- (20) O setor automóvel é um dos maiores utilizadores de aço e a atual utilização de aço reciclado em veículos novos continua a ser reduzida. A fim de contribuir para a redução da pegada de carbono associada à produção de veículos novos e apoiar a transição da indústria automóvel para a neutralidade climática, o poder de adotar atos em conformidade com o artigo 290.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia deverá ser delegado na Comissão no que respeita ao estabelecimento de uma percentagem mínima de aço reciclado a partir de resíduos de aço pós-consumo que deve estar presente e ser incorporado nos modelos de veículos. O estabelecimento de uma meta futura deverá ser precedido de um estudo específico da Comissão, elaborado em consulta com as partes interessadas pertinentes, que abranja todos os fatores técnicos, ambientais e económicos pertinentes relacionados com a viabilidade dessa meta. A fim de assegurar condições uniformes para a execução desta obrigação, deverão ser atribuídas competências de execução à Comissão para estabelecer uma metodologia de cálculo e verificação da percentagem de aço valorizado a partir de resíduos de aço pós-consumo presente e incorporado no modelo de veículo.
- (21) Existe potencial para aumentar a utilização de outros materiais reciclados nos veículos, habitualmente utilizados pela indústria automóvel, relativamente aos quais os mercados de matérias-primas secundárias estão subdesenvolvidos, a pegada associada à produção de matérias-primas primárias é elevada ou os níveis de reciclagem são limitados, enquanto as tecnologias de triagem e reciclagem melhoram. Por conseguinte, é oportuno que a Comissão avalie a conveniência, a viabilidade e os impactos da fixação de metas para o teor reciclado de neodímio, disprósio, praseodímio, térbio, samário, níquel, cobalto e boro utilizado nos ímanes permanentes, bem como para o alumínio e ligas de alumínio e o magnésio e ligas de magnésio. No que respeita à viabilidade de da fixação de metas para tipos específicos de ligas de alumínio e magnésio, importa que o estudo aborde a satisfação da procura por oferta secundária em geral e, em especial, investigue uma solução de compromisso entre a maximização das economias de escala através da especificação de um número mínimo de famílias de ligas e a maximização da retenção de valor através da triagem de uma gama mais vasta de tipos específicos de ligas.

- (22) A fim de impulsionar os mercados subdesenvolvidos de matérias-primas secundárias, o poder de adotar atos em conformidade com o artigo 290.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia deverá ser delegado na Comissão no que respeita à fixação de uma percentagem mínima de [...] alumínio e ligas de alumínio, magnésio e ligas de magnésio, neodímio, disprósio, praseodímio, térbio, samário, níquel, cobalto e boro reciclados a partir de resíduos pós-consumo, que deverão estar presentes e ser incorporados nos modelos de veículos. A fim de assegurar condições uniformes de execução desta obrigação, deverão ser atribuídas competências de execução à Comissão para estabelecer uma metodologia de cálculo e verificação das percentagens de materiais reciclados a partir de resíduos pós-consumo nos modelos de veículos. A metodologia é necessária para clarificar as definições de sucata pós-consumo e sucata pré-consumo. Este aspeto é importante para incentivar a melhoria da qualidade e preservação do valor, em especial no caso de frações pós-consumo. A fim de promover a descarbonização através da utilização de mais material reciclado, são necessárias definições claras para incentivar a reciclagem da sucata pós-consumo, minimizando simultaneamente a utilização de sucata pré-consumo, que normalmente apresenta a mesma pegada de carbono que a matéria-prima primária.
- (23) Em consonância com os requisitos do Regulamento (UE) 2024/1252[...] do Parlamento Europeu e do Conselho²³, e tendo em conta a necessidade de estabelecer no presente regulamento disposições sobre o teor de material reciclado nos veículos e sobre matérias-primas críticas utilizadas em peças e componentes de veículos, essas disposições deverão aplicar-se na qualidade de execução setorial específica das disposições do Regulamento (UE) 2024/1252[...]. Tal assegurará a simplificação e integração de várias obrigações em matéria de informação, rotulagem e remoção ao abrigo dos procedimentos do presente regulamento com as de outras peças, componentes e materiais. Além disso, a fim de assegurar uma aplicação coerente das disposições dos dois instrumentos, o Regulamento (UE) 2024/1252 deverá ser alterado na medida do necessário, por meio de uma disposição modificativa estabelecida no presente regulamento.

²³ Proposta de Regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho que estabelece um quadro para garantir um aprovisionamento seguro e sustentável de matérias-primas críticas e que altera os Regulamentos (UE) n.º 168/2013, (UE) 2018/858, (UE) 2018/1724 e (UE) 2019/1020 [COM(2023) 160 final].

- (24) A fim de assegurar que as baterias são recicladas em conformidade com os requisitos do Regulamento (UE) 2023/1542 [...] e que os motores elétricos, que contêm quantidades importantes de elementos de terras raras, também podem ser substituídos e reciclados, é necessário introduzir requisitos de conceção para os novos modelos de veículos, assegurando que essas baterias e motores elétricos possam ser removidos de forma rápida por instalações de tratamento autorizadas ou operadores de reparação e manutenção em qualquer fase do ciclo de vida de um veículo. A fim de ter em conta o progresso técnico e científico, o poder de adotar atos em conformidade com o artigo 290.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia deverá ser delegado na Comissão no que respeita à alteração do presente regulamento mediante a revisão da lista de peças e componentes dos veículos que deverão ser concebidos para remoção e substituição. A fim de assegurar condições uniformes para a execução deste requisito de conceção, deverão ser atribuídas competências de execução à Comissão.
- (25) O sistema de homologação estabelecido no Regulamento (UE) 2018/858 exige que os fabricantes construam os seus veículos, sistemas, componentes e unidades técnicas em conformidade com um modelo de veículo homologado. A fim de assegurar que os fabricantes cumprem os requisitos de circularidade que lhes são aplicáveis na fase de homologação e que se encontram estabelecidos no presente regulamento, e que as entidades homologadoras podem verificar a conformidade, é necessário que os fabricantes incluam no dossiê de fabrico as informações exigidas para o procedimento de homologação. A fim de aumentar a transparência e assegurar que as informações de homologação exigidas são apresentadas de forma coerente com os requisitos constantes de outra legislação que regula os requisitos de homologação de veículos, a Comissão deverá alterar as regras estabelecidas no Regulamento de Execução (UE) 2020/683 da Comissão²⁴ que normalizam os documentos e as informações a incluir no dossiê de fabrico e, por conseguinte, especificam os requisitos administrativos para a homologação.

²⁴ Regulamento de Execução (UE) 2020/683 da Comissão, de 15 de abril de 2020, que executa o Regulamento (UE) 2018/858 do Parlamento Europeu e do Conselho no que diz respeito aos requisitos administrativos para a homologação e a fiscalização do mercado dos veículos a motor e seus reboques e dos sistemas, componentes e unidades técnicas destinados a esses veículos (JO L 163 de 26.5.2020, p. 1).

- (26) A fim de assegurar que os fabricantes de automóveis de passageiros e de veículos comerciais ligeiros tomam medidas para assegurar que cumprem os requisitos de circularidade previstos no presente regulamento, bem como para os incentivar a melhorar a circularidade dos modelos de veículos que colocam no mercado, deverão elaborar uma estratégia de circularidade abrangente para cada categoria de veículos em que produzam um novo modelo e fornecê-la à entidade homologadora. Essa estratégia deverá basear-se em tecnologias comprovadas, disponíveis ou em desenvolvimento no momento da solicitação da homologação do veículo e periodicamente atualizadas. A Comissão deverá apresentar regularmente relatórios sobre a circularidade do setor automóvel com base nas estratégias de circularidade fornecidas pelos fabricantes. A fim de ter em conta o progresso técnico e científico no fabrico e gestão de veículos em fim de vida, a evolução do mercado no setor automóvel e as alterações regulamentares, o poder de adotar atos em conformidade com o artigo 290.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia deverá ser delegado na Comissão no que respeita à alteração do anexo que contém requisitos sobre o conteúdo da estratégia de circularidade e respetivas atualizações.
- (27) A fim de aumentar a transparência sobre a utilização de materiais reciclados pelo setor automóvel e proporcionar incentivos para aumentar os níveis de teor de material reciclado, os fabricantes de veículos deverão ser obrigados a fornecer documentação técnica que demonstre a percentagem de materiais reciclados presentes nos novos modelos de veículos apresentados para homologação. Este requisito deverá aplicar-se a uma seleção de materiais relativamente aos quais um aumento do teor de material reciclado nos veículos proporcionaria benefícios ambientais especialmente importantes. A declaração obrigatória deverá ser apresentada à entidade homologadora juntamente com outros documentos no âmbito do pedido de homologação.

- (28) O acesso a informações atualizadas e a comunicação atempada entre os fabricantes de veículos e os operadores de gestão de resíduos em toda a cadeia de valor do setor automóvel são essenciais para maximizar a reutilização, o refabrico e o acondicionamento de peças e componentes de um veículo, bem como para assegurar uma reciclagem de elevada qualidade dos veículos em fim de vida. Por conseguinte, os fabricantes deverão facultar aos operadores de gestão de resíduos e aos operadores de reparação e manutenção um acesso ilimitado, normalizado e não discriminatório a informações que permitam a remoção e substituição seguras de determinadas peças, componentes e materiais presentes num veículo. As informações deverão orientar os operadores de gestão de resíduos e os operadores de reparação e manutenção ao longo das etapas e fornecer instruções claras sobre a utilização de ferramentas ou tecnologias necessárias para aceder às baterias dos veículos elétricos e removê-las, incluindo as ferramentas ou tecnologias que permitem a sua descarga segura, e motores elétricos. Estas informações deverão também ajudar a identificar, localizar e remover as peças, componentes e materiais que deverão ser despoluídos e removidos do veículo antes do retalhamento, bem como peças e componentes que contenham as matérias-primas críticas em ímãs permanentes a que se refere o Regulamento (UE)[...] [2024/1252](#). Tal deverá ser feito através de plataformas de comunicação criadas pelos fabricantes e as informações deverão ser fornecidas gratuitamente, excluindo os custos administrativos. As entidades homologadoras deverão verificar se as informações exigidas foram apresentadas pelos fabricantes. A fim de atualizar regularmente o âmbito das informações a fornecer pelos fabricantes aos operadores de gestão de resíduos e aos operadores de reparação e manutenção, o poder de adotar atos delegados em conformidade com o artigo 290.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia deverá ser delegado na Comissão no que respeita à alteração do anexo V.
- (29) Embora seja cada vez mais utilizada codificação digital para controlar diferentes peças e componentes dos veículos, a avaliação da Diretiva 2000/53/CE identificou que essa codificação poderia impedir o potencial de reutilização, refabrico e acondicionamento de determinadas peças e componentes. Por conseguinte, é essencial solicitar aos fabricantes de veículos que forneçam informações que permitam aos operadores profissionais de gestão de resíduos superar os problemas colocados por estas peças e componentes de um veículo que foram objeto de codificação digital, sempre que essa codificação impeça as operações de reparação, manutenção ou substituição noutra veículo.

- (30) Os fabricantes e os seus fornecedores deverão utilizar normas de codificação de componentes e materiais, inicialmente estabelecidas na Decisão 2003/138/CE da Comissão²⁵, para a rotulagem e identificação das peças, componentes e materiais de plástico e elastómero dos veículos. Deverão assegurar que todas as peças e componentes dos veículos são marcadas em conformidade com outra legislação aplicável da União, em especial no que respeita à rotulagem de baterias e ímanes permanentes incluídos nos veículos que colocam no mercado. A fim de ter em conta o progresso técnico e científico, o poder de adotar atos em conformidade com o artigo 290.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia deverá ser delegado na Comissão no que respeita à alteração do anexo VI que especifica como as peças e componentes dos veículos deverão ser rotulados.

²⁵ Decisão 2003/138/CE da Comissão, de 27 de fevereiro de 2003, que estabelece normas de codificação de componentes e materiais para veículos, em conformidade com a Diretiva 2000/53/CE do Parlamento Europeu e do Conselho relativa aos veículos em fim de vida (JO L 53 de 28.2.2003, p. 58).

- (31) A fim de facilitar o tratamento em fim de vida dos veículos, os fabricantes de veículos deverão fornecer, através de ferramentas digitais, informações exatas, completas e atualizadas sobre a remoção e substituição seguras das peças e componentes dos veículos. Por conseguinte, deverá ser desenvolvido e disponibilizado um passaporte digital de circularidade do veículo como suporte de dados para essas informações, de forma coerente com outras ferramentas e plataformas digitais de informação existentes ou em desenvolvimento no setor automóvel, no que se refere ao desempenho ambiental dos veículos e alinhado com as disposições correspondentes do Regulamento (UE) 2023/1542[...], do Regulamento [...]2024/1781 do Parlamento Europeu e do Conselho²⁶ e do Regulamento [...]2024/1257 do Parlamento Europeu e do Conselho²⁷. A fim de assegurar condições uniformes para a execução do presente regulamento, deverão ser atribuídas competências de execução à Comissão para estabelecer os requisitos técnicos de conceção e funcionamento do passaporte e as regras a respeito da localização do suporte de dados ou outro identificador que permita aceder ao passaporte relativo ao veículo.

²⁶ Regulamento (UE) 2024/1781 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 13 de junho de 2024, que estabelece um regime para a definição de requisitos de conceção ecológica dos produtos sustentáveis, altera a Diretiva (UE) 2020/1828 e o Regulamento (UE) 2023/1542 e revoga a Diretiva 2009/125/CE[...].

²⁷ Regulamento (UE) 2024/1257 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 24 de abril de 2024, relativo à homologação de veículos a motor e motores e dos sistemas, componentes e unidades técnicas destinados a esses veículos, no que respeita às suas emissões e à durabilidade da bateria (Euro 7), que altera o Regulamento (UE) 2018/858 do Parlamento Europeu e do Conselho e que revoga os Regulamentos (CE) n.º 715/2007 e (CE) n.º 595/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho, o Regulamento (UE) n.º 582/2011 da Comissão, o Regulamento (UE) 2017/1151 da Comissão, o Regulamento (UE) 2017/2400 da Comissão e o Regulamento de Execução (UE) 2022/1362 da Comissão [...].

- (32) A fim de assegurar que os produtores e outros operadores económicos estão sujeitos às mesmas regras em todos os Estados-Membros, é necessário estabelecer regras harmonizadas para a gestão de resíduos de veículos em fim de vida, o que deverá conduzir a um elevado nível de proteção da saúde humana e do ambiente em toda a União. Resultaria igualmente numa maior harmonização da qualidade dos serviços de gestão de resíduos prestados pelos operadores económicos e facilitaria o funcionamento do mercado das matérias-primas secundárias.
- (33) A fim de garantir o tratamento seguro e ambientalmente correto dos veículos em fim de vida, qualquer estabelecimento ou empresa que pretenda realizar operações de tratamento de resíduos para esses veículos deverá obter uma autorização da autoridade competente. A autorização só deverá ser concedida se o estabelecimento ou a empresa possuir a capacidade [...] necessária para realizar as operações de tratamento em fim de vida dos veículos de uma forma que cumpra a legislação nacional e da UE aplicável, incluindo os requisitos de tratamento específicos estabelecidos no presente regulamento. Além disso, só as instalações de tratamento autorizadas deverão ter competência para emitir certificados de destruição em conformidade com o presente regulamento.
- (33-A) [...] Caso os produtores ou as organizações competentes em matéria de responsabilidade do produtor celebrem contratos com instalações de tratamento autorizadas, com o único objetivo [...] de cumprirem as suas obrigações de responsabilidade do produtor, esses contratos deverão ser conformes com os princípios da legislação em matéria de concorrência e não deverão incluir disposições que proíbam as instalações de tratamento autorizadas de vender peças e componentes ou materiais resultantes de operações de desmantelamento ou de tratamento de resíduos de veículos em fim de vida a operadores que não sejam o produtor ou a organização competente em matéria de responsabilidade do produtor. Estes contratos podem basear-se num modelo estabelecido pelo Estado-Membro. [...]

- (34) A Diretiva 2000/53/CE estabelece a obrigação básica de os produtores de veículos cobrirem parte dos custos de recolha de veículos em fim de vida. Com base nesta obrigação, em consonância com o princípio do poluidor-pagador e em conformidade com os requisitos gerais mínimos dos regimes de responsabilidade alargada do produtor estabelecidos na Diretiva 2008/98/CE do Parlamento Europeu e do Conselho²⁸, é conveniente estabelecer, a nível da União, requisitos relativos às responsabilidades dos fabricantes de veículos no que respeita à gestão de veículos em fim de vida. Os produtores deverão ter uma responsabilidade alargada relativamente aos veículos que colocaram no mercado quando estes chegarem à fase de fim de vida. A responsabilidade alargada do produtor deverá abranger as obrigações de assegurar que os veículos disponibilizados pelos produtores no mercado de um Estado-Membro são recolhidos e tratados em conformidade com o presente regulamento e que os operadores de gestão de resíduos que tratam esses veículos cumprem as metas de reciclagem estabelecidas no presente regulamento.
- (35) A fim de facilitar o controlo do cumprimento dos produtores das respetivas obrigações em matéria de responsabilidade alargada do produtor, os Estados-Membros deverão criar um registo de produtores. Os requisitos de registo deverão ser harmonizados em toda a União, a fim de facilitar o registo, em especial quando os produtores disponibilizam veículos em diferentes Estados-Membros. O registo deverá também ser utilizado para efeitos de comunicação às autoridades competentes do cumprimento das obrigações decorrentes da responsabilidade alargada do produtor. As características e os aspetos processuais associados a este registo deverão também ser coerentes com o registo de produtores estabelecido pelo Regulamento (UE) 2023/1542[...], a fim de permitir que os produtores de veículos e os produtores de baterias utilizem um único e mesmo registo. A fim de facilitar o registo dos produtores em todos os Estados-Membros, a Comissão deverá criar um sítio Web que contenha ligações para todos os registos nacionais.
- (36) Caso o produtor disponibilize veículos no mercado pela primeira vez num território de um Estado-Membro em que não esteja estabelecido, deverá nomear um [...] representante autorizado para efeitos da responsabilidade alargada do produtor. Se mais do que um produtor estiver representado no Estado-Membro por um representante autorizado, este deverá fornecer separadamente o nome e os dados de contacto de cada um dos produtores que representa.

²⁸ Diretiva 2008/98/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 19 de novembro de 2008, relativa aos resíduos e que revoga certas diretivas (JO L 312 de 22.11.2008, p. 3).

- (37) Os produtores deverão poder escolher se exercerão as suas obrigações em matéria de responsabilidade alargada do produtor de forma individual ou coletiva, por meio de organizações competentes em matéria de responsabilidade do produtor que assumam a responsabilidade em seu nome, salvo se um Estado-Membro optar por exigir que um produtor seja representado por uma organização competentes em matéria de responsabilidade do produtor. As organizações competentes em matéria de responsabilidade do produtor deverão assegurar a confidencialidade dos dados que lhes são fornecidos pelos produtores. A fim de assegurar que os interesses de todos os operadores económicos são devidamente tidos em conta e evitar que os operadores de gestão de resíduos sejam prejudicados nas decisões tomadas no âmbito dos regimes de responsabilidade alargada do produtor, deverá ser estabelecido um diálogo periódico entre as partes interessadas nos termos do artigo 8.º-A, n.º 6, da Diretiva 2008/98/CE, no respeito pelos princípios do direito da concorrência. Tem de estar garantida a proteção dos segredos comerciais. [...].
- (38) Os produtores deverão financiar parte dos custos de recolha e tratamento de veículos em fim de vida necessários para cumprir os requisitos estabelecidos no presente regulamento, em especial as obrigações destinadas a garantir uma maior qualidade das matérias-primas secundárias extraídas dos veículos. O nível exato dos custos dessas operações a cobrir pelos produtores deverá ser determinado tendo em conta as receitas das instalações de tratamento autorizadas e de outros operadores de gestão de resíduos obtidas com a venda de peças sobresselentes ou componentes usados e de matérias-primas secundárias extraídas de veículos em fim de vida. Para o efeito, as autoridades competentes, em cooperação com os produtores e os operadores de gestão de resíduos, deverão monitorizar os custos médios das operações de recolha, reciclagem e tratamento, bem como o nível das contribuições financeiras pagas pelos produtores, a fim de assegurar uma repartição equitativa dos custos entre todos os operadores interessados.

- (39) As contribuições financeiras dos produtores deverão também cobrir os custos das campanhas educativas destinadas a aumentar a recolha de veículos em fim de vida, a criação do sistema de notificação para a emissão e transferência de certificados de destruição e a recolha e comunicação de dados às autoridades competentes. Todas estas ações são indispensáveis para assegurar uma gestão adequada dos veículos em fim de vida, em especial para rastrear os veículos pelos quais os produtores são responsáveis nos termos do presente regulamento. Além disso, uma vez que o presente regulamento introduz alterações relativas à responsabilidade financeira dos produtores quanto à recolha de veículos em fim de vida abrangidos pela Diretiva 2000/53/CE, deverão ser estabelecidas disposições adequadas para ter em conta a transição da Diretiva 2000/53/CE para o presente regulamento.
- (40) Os produtores que optarem por cumprir individualmente as suas obrigações em matéria de responsabilidade alargada do produtor deverão também fornecer uma garantia para cobrir os custos de gestão dos veículos em fim de vida. Essas garantias podem ser utilizadas, nomeadamente, nos casos em que os produtores em causa se tornem insolventes ou cessem definitivamente a sua atividade.
- (41) Caso um produtor exerça as suas obrigações em termos de responsabilidade alargada do produtor coletivamente por meio de uma organização competente em matéria de responsabilidade do produtor, as contribuições financeiras que paga deverão ser moduladas com base em critérios harmonizados. Esses critérios deverão criar incentivos económicos para que os fabricantes aumentem a circularidade na conceção e produção de veículos novos, tendo em conta a quantidade de materiais primários e reciclados num veículo, em que medida contém peças, componentes e materiais difíceis de remover, dismantelar, reutilizar ou reciclar, bem como a quantidade de substâncias perigosas que contém. A fim de evitar distorções do mercado único, [...] deverão ser [...] atribuídos à Comissão [...] poderes de execução [...] para estabelecer [...] regras pormenorizadas sobre como deverão ser aplicados os critérios de modulação das contribuições financeiras pagas às organizações competentes em matéria de responsabilidade do produtor.
- (41-A) É possível que alguns Estados-Membros já tenham criado estruturas de responsabilidade alargada dos produtores e sistemas de gestão de resíduos, que servem de base para as autorizações nacionais e as disposições contratuais pertinentes na aplicação da Diretiva 2000/53/CE. Estes Estados-Membros deverão poder continuar a utilizar esses sistemas, desde que os mesmos estejam em conformidade com as obrigações decorrentes do presente regulamento.

No caso das organizações estatais competentes em matéria de responsabilidade do produtor que não [...] envolvam nenhum mandato do produtor representado, não deverão aplicar-se os requisitos previstos no presente regulamento relativamente a esses mandatos.

Quando as taxas associadas à responsabilidade alargada do produtor cobradas pela organização competente em matéria de responsabilidade do produtor são classificadas como receita pública, como acontece no caso de uma organização estatal competente em matéria de responsabilidade do produtor, e a fim de cumprir as regras orçamentais que exigem que a receita pública se baseie em dados exatos, o Estado-Membro deverá poder exigir que o produtor comunique à autoridade competente responsável pelo registo as informações previstas no artigo 49.º, com relevância para a modulação das taxas, com uma frequência superior a uma vez por ano.

- (42) [...] Frequentemente, os veículos tornam-se veículos em fim de vida num Estado-Membro diferente daquele em que foram [...] colocados no mercado. Sempre que for possível identificar um produtor na aceção do presente regulamento no Estado-Membro em que o veículo se torna um veículo em fim de vida, esse produtor deverá cobrir os custos de recolha e tratamento. No entanto, uma vez que nem sempre é possível identificar um produtor no Estado-Membro em que o veículo se torna um veículo em fim de vida, é igualmente necessário introduzir regras em matéria de responsabilidade alargada transfronteiriça do produtor que só deverão ser aplicáveis nesta situação específica. Estas regras deverão assegurar que a responsabilidade do produtor cobre adequadamente os custos de recolha e tratamento incorridos pelos operadores de gestão de resíduos no Estado-Membro em que o veículo se torna um veículo em fim de vida. Para o efeito, cada produtor que coloque um veículo no mercado da União pela primeira vez deverá nomear um representante para efeitos da responsabilidade alargada do produtor em cada Estado-Membro e criar mecanismos de cooperação transfronteiriça com os operadores de gestão de resíduos pertinentes. Os produtores deverão também poder mandar a organização competente em matéria de responsabilidade do produtor para atuar como seu representante autorizado. A introdução desse mecanismo contribui para criar condições de concorrência equitativas entre as instalações de tratamento autorizadas em toda a União e facilita o desenvolvimento de abordagens à escala da União em caso de responsabilidade individual do produtor. Por último, a fim de cobrir os custos das operações de gestão de resíduos, os Estados-Membros deverão também poder solicitar aos proprietários dos veículos o pagamento de uma taxa administrativa por veículos usados ou veículos cujo produtor não possa ser identificado que sejam registados pela primeira vez nesse Estado-Membro.

- (43) A fim de assegurar o cumprimento destas obrigações e evitar distorções do mercado único, o poder de adotar atos em conformidade com o artigo 290.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia deverá ser delegado na Comissão no que respeita ao estabelecimento de regras mais pormenorizadas sobre as obrigações dos produtores, dos Estados-Membros e dos operadores de gestão de resíduos, bem como sobre as características dos mecanismos transfronteiriços.
- (44) Uma condição prévia fundamental para o tratamento correto de veículos em fim de vida consiste na recolha de todos os veículos em fim de vida. Por conseguinte, o presente regulamento deverá impor determinadas obrigações relacionadas com a recolha, principalmente destinadas aos produtores e, em segundo lugar, aos Estados-Membros. Os produtores deverão criar sistemas de recolha, ou participar na sua criação, e os Estados-Membros deverão adotar todas as medidas necessárias para garantir que os sistemas estão implantados e permitem cumprir os objetivos do presente regulamento. Os sistemas de recolha deverão permitir que os proprietários e outros detentores de veículos entreguem o veículo a uma instalação de tratamento autorizada ou a um ponto de recolha sem esforços ou custos desnecessários, o que significa, na prática, que esses sistemas deverão abranger adequadamente todo o território de cada Estado-Membro. Deverão também permitir a recolha de todas as marcas de veículos em fim de vida, bem como de resíduos provenientes da reparação de veículos.
- (45) Os veículos em fim de vida só deverão ser tratados em instalações de tratamento autorizadas, pelo que essas instalações desempenham um papel vital na recolha dos veículos em fim de vida. A fim de facilitar a recolha e assegurar a disponibilidade adequada de instalações de recolha de veículos em fim de vida, o presente regulamento prevê a possibilidade de criação de pontos de recolha. O papel desses pontos limitar-se-ia à recolha de veículos em fim de vida, ao seu armazenamento em condições adequadas e ao seu transporte para a instalação de tratamento autorizada. A exploração de um ponto deste tipo exige uma licença específica. Os pontos de recolha deverão ser obrigados a entregar todos os veículos em fim de vida recolhidos em instalações de tratamento autorizadas.

- (46) A fim de recolher eficazmente todos os veículos em fim de vida, é necessário informar o público sobre a existência de sistemas de recolha. Os proprietários de veículos deverão estar cientes de que, em princípio, podem entregar gratuitamente um veículo em fim de vida, com ou sem a bateria do veículo elétrico, a um ponto de recolha ou a uma instalação de tratamento autorizada. Em caso de falta de uma bateria de veículo elétrico, o proprietário do veículo deverá comprovar que a bateria foi manuseada por um operador profissional em conformidade com o Regulamento (UE) 2023/1542. A fim de evitar o desmantelamento ilegal de peças e componentes valiosos provenientes de veículos em fim de vida e promover a recolha de veículos em fim de vida completos, as medidas relativas à eventual gratuitidade da entrega de veículos em fim de vida podem basear-se em incentivos financeiros. A campanha educativa dos produtores ou das organizações competentes em matéria de responsabilidade do produtor deverá apresentar igualmente as consequências para o ambiente e a saúde humana da recolha e do tratamento inadequados de veículos em fim de vida.
- (47) Aquando da entrega de um veículo em fim de vida, a instalação de tratamento autorizada deverá emitir um certificado de destruição ao último proprietário do mesmo [...], o que é necessário para assegurar uma supervisão adequada da gestão de veículos em fim de vida. Os requisitos mínimos para este certificado estão atualmente estabelecidos na Decisão 2002/151/CE²⁹ da Comissão e o conteúdo dessa decisão deverá ser incluído no presente regulamento, com as adaptações necessárias. Este certificado deverá ser emitido em formato eletrónico e fornecido ao último proprietário de um veículo em fim de vida. Em seguida, deverá ser transmitido pelas instalações de tratamento autorizadas [...] às autoridades competentes do Estado-Membro, pois a sua apresentação permite cancelar a matrícula de um veículo. O sistema de notificação eletrónica deverá permitir a transmissão do documento que confirma a recolha do veículo em fim de vida e do certificado de destruição.

²⁹ Decisão 2002/151/CE da Comissão, de 19 de fevereiro de 2002, relativa aos requisitos mínimos para o certificado de destruição emitido nos termos previstos no n.º 3 do artigo 5.º da Diretiva 2000/53/CE do Parlamento Europeu e do Conselho relativa aos veículos em fim de vida (JO L 50 de 21.2.2002, p. 94).

- (48) Apesar da obrigação prevista na Diretiva 2000/53/CE de transferir para uma instalação de tratamento autorizada todos os veículos em fim de vida para tratamento, existe uma percentagem muito significativa de veículos cujo paradeiro é desconhecido e que podem ter sido ilegalmente tratados ou exportados como veículos em fim de vida, ou cujo estatuto não foi devidamente comunicado às autoridades de registo dos Estados-Membros. Esses veículos são designados por «veículos desaparecidos». Os Estados-Membros deverão reforçar a sua cooperação, a fim de reduzir o número de veículos desaparecidos. O reconhecimento dos certificados de destruição emitidos noutra Estado-Membro e a obrigação de informar as autoridades dos Estados-Membros em que o veículo está matriculado de que foi emitido um certificado de destruição deverão permitir um melhor rastreio do paradeiro dos veículos em fim de vida.
- (49) A fim de assegurar uma recolha eficaz dos veículos em fim de vida, deverão ser impostas obrigações explícitas aos proprietários de veículos. Quando o veículo chegar à fase de fim de vida, o proprietário deverá entregá-lo nos pontos de recolha ou nas instalações de tratamento autorizadas [...]. Quando os veículos estiverem danificados, e estiverem envolvidas companhias de seguros na declaração do veículo como perda técnica ou económica total, deverão também ser-lhes aplicáveis disposições específicas. No caso de veículos abandonados, as autoridades deverão estabelecer regras para declarar que o veículo é um veículo em fim de vida e deverão proceder de acordo com as disposições do presente regulamento. Os veículos abandonados incluem casos em que os veículos foram deixados sem vigilância ou de forma ilegal na via pública, casos em que os veículos foram estacionados numa propriedade privada sem o consentimento do dono da propriedade, veículos que não tenham sido reavidos após notificação das autoridades competentes ao seu proprietário ou veículos que, segundo as autoridades competentes, representem um perigo para o restante tráfego rodoviário.
- (50) A fim de assegurar um tratamento uniforme e ambientalmente correto dos veículos em fim de vida na União, é essencial assegurar que as instalações de tratamento autorizadas aceitam e tratam todos os veículos em fim de vida, peças, componentes e materiais, incluindo os resíduos provenientes das reparações de veículos, em conformidade com as condições estabelecidas nas suas licenças, bem como de acordo com os requisitos estabelecidos no presente regulamento, as melhores técnicas disponíveis e a Diretiva 2010/75/UE do Parlamento Europeu e do Conselho³⁰.

³⁰ Diretiva 2010/75/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 24 de novembro de 2010, relativa às emissões industriais (JO L 334 de 17.12.2010, p. 17).

- (51) Tendo em conta o papel fundamental das instalações de tratamento autorizadas na gestão de veículos em fim de vida de uma forma que não afete negativamente o ambiente ou a saúde humana e contribua para a consecução dos objetivos da União em matéria de economia circular, é necessário estabelecer obrigações aplicáveis a essas instalações e abranger todas as suas atividades, desde a aceitação e o armazenamento de um veículo em fim de vida até ao seu tratamento final.
- (52) A fim de assegurar a rastreabilidade das suas atividades, as instalações de tratamento autorizadas deverão documentar as operações de tratamento realizadas, armazenar eletronicamente o registo durante um período mínimo de três anos e ter a capacidade de o apresentar às autoridades nacionais competentes, mediante pedido.
- (53) A despoluição de um veículo em fim de vida é a primeira etapa para prevenir danos para o ambiente e a saúde humana, bem como riscos em matéria de segurança no trabalho. Por conseguinte, é essencial que um veículo em fim de vida seja submetido às operações de despoluição necessárias [...] no prazo de 30 dias após a sua entrega na instalação de tratamento autorizada, antes de ser sujeito a qualquer outro tratamento. Nesta fase, os óleos usados deverão ser recolhidos e armazenados separadamente dos outros fluidos e líquidos e posteriormente tratados em conformidade com a Diretiva 2008/98/CE. Além disso, as peças, componentes e materiais que contêm chumbo, cádmio, mercúrio e crómio hexavalente deverão ser removidos do veículo em fim de vida, de modo a evitar efeitos adversos para os seres humanos ou para o ambiente.
- (54) A fim de assegurar a correta execução do Regulamento (UE) 2023/1542 [...], todas as baterias incorporadas em veículos devem ser removidas separadamente de um veículo em fim de vida e armazenadas numa área designada para tratamento posterior.

- (55) De modo a maximizar o potencial de reutilização, refabrico e recondiçionamento de peças e componentes, bem como preservar um elevado valor para os materiais secundários provenientes de veículos em fim de vida, determinadas peças e componentes deverão ser obrigatoriamente removidos de um veículo em fim de vida antes do retalhamento. Estas peças e componentes [...] deverão ser removidos por meio de um processo de desmantelamento manual ou de um processo de desmontagem semiautomatizado, de forma não destrutiva. Quando não puderem ser utilizados para nenhum desses fins, inclusive nos casos em que não exista procura no mercado de reutilização, refabrico e recondiçionamento, as peças e componentes em causa podem também ser removidos de forma destrutiva (semiautomatizada). A fim de estimular o progresso das tecnologias de desmantelamento, triagem, retalhamento e pós-retalhamento, deverá ser possível [...] desviar-se do requisito relativo à remoção obrigatória de peças e componentes. Deverá demonstrar-se que é possível remover as peças e componentes em causa tão eficazmente com essas tecnologias do que com processos manuais ou semiautomatizados e sem reduzir a qualidade das frações resultantes do tratamento. Para esse efeito, estão incluídos no anexo VII, parte G, critérios para o retalhamento com outros resíduos e valores-limite para melhorar a qualidade das frações de saída. A fim de ter em conta o progresso técnico e científico, o poder de adotar atos em conformidade com o artigo 290.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia deverá ser delegado na Comissão no que respeita à alteração do anexo VII.
- (56) Após as instalações de tratamento autorizadas removerem peças e componentes de um veículo em fim de vida, deverão avaliar e determinar cuidadosamente se essas peças e componentes estão aptos para reutilização, refabrico ou recondiçionamento, com base em critérios objetivos relacionados com as características técnicas das peças e componentes e com os requisitos em matéria de segurança do veículo.
- (57) O Regulamento (UE) 2023/[...]1542 estabelece regras relativas à sustentabilidade, ao desempenho, à segurança, à recolha, à reciclagem e à segunda vida útil das baterias, bem como a informações de remoção sobre as baterias para os utilizadores finais e os operadores económicos. O potencial de uma segunda vida útil das baterias deverá ser tido em conta no presente regulamento, ao excluir as baterias de veículos elétricos das peças ou componentes essenciais, a fim de permitir a entrega gratuita do veículo para tratamento sem a bateria do veículo elétrico, caso o último proprietário do veículo apresente documentação que comprove que a bateria foi manuseada por um operador profissional em conformidade com o Regulamento (UE) 2023/1542.

(58) Reconhecendo o potencial do refabrico e do acondicionamento no setor autom6vel, bem como o seu contributo para a economia circular, 6 necess6rio proporcionar clareza jur6dica aos operadores econ6micos deste setor. Por conseguinte, dever6 ser clarificado que as pe7as e componentes removidos de um ve6culo em fim de vida que sejam adequados para reutiliza76o imediata ou refabrico ou acondicionamento adicionais por operadores profissionais n6o dever6o ser considerados res6duos, As pe7as e componentes que s6o removidos de ve6culos em fim de vida e avaliados por instala76es de tratamento autorizadas como estando aptos para reutiliza76o destinam-se geralmente 6 utiliza76o secund6ria e, em caso de acondicionamento ou refabrico, s6o enviados para operadores profissionais. A fim de respeitar a hierarquia dos res6duos e impulsionar a utiliza76o circular de pe7as sobresselentes, a transfer6ncia dessas pe7as e componentes entre operadores econ6micos n6o dever6 ser restringida. Estas pe7as e componentes dever6o ser devidamente controlados, limpos e, se necess6rio, testados por uma instala76o de tratamento autorizada, de modo a poderem ser imediatamente reutilizados sem qualquer outro tipo de pr6-processamento ou, noutros casos, estarem aptos para refabrico ou acondicionamento adicionais. Essas pe7as e componentes n6o dever6o ser considerados res6duos depois de serem transferidos por uma instala76o de tratamento autorizada. Qualquer transfer6ncia dessas pe7as ou componentes dever6 incluir uma avalia76o t6cnica do seu funcionamento, rotulagem adequada e embalagem adequada contra danos durante o transporte. Al6m disso, o vendedor das pe7as dever6 fornecer uma c6pia da fatura ou do contrato relativos 6 transfer6ncia. [...] Por outro lado, as pe7as e componentes que n6o estejam aptos para reutiliza76o, refabrico ou acondicionamento dever6o ser considerados res6duos e, por conseguinte, a sua exporta76o dever6 reger-se pelo Regulamento (UE) 2024/1157 relativo 6s transfer6ncias de res6duos³¹. As autoridades nacionais competentes dever6o estar em condi76es de solicitar 6 instala76o de tratamento autorizada que removeu a pe7a ou o componente em causa documenta76o que confirme, atrav6s de uma avalia76o espec6fica, a adequa76o t6cnica das pe7as e componentes relevantes para o refabrico, o acondicionamento ou a reutiliza76o.

³¹ Regulamento (UE) 2024/1157 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de abril de 2024, relativo 6s transfer6ncias de res6duos e que altera os Regulamentos (UE) n.º 1257/2013 e (UE) 2020/1056 e que revoga o Regulamento (CE) n.º 1013/2006 (JO L, 2024/1157, 30.4.2024).

(59) Na sua avaliação da Diretiva 2000/53/CE, a Comissão concluiu que as peças sobresselentes e componentes usados são disponibilizados ao público por fornecedores não identificados e provêm frequentemente de atividades ilegais. Por conseguinte, deverão ser estabelecidos novos requisitos relativos à comercialização de peças e componentes usados, refabricados ou reconicionados. Essas peças e componentes deverão, acima de tudo, ser marcados com um rótulo que indique o número de identificação do veículo do qual o componente ou a peça foi retirado e os dados do operador que os retirou, deverão ser adequadamente protegidos contra danos durante o transporte, a carga e a descarga das peças e componentes, e deverão ser acompanhados de uma cópia da fatura ou do contrato relativos à transferência das peças ou componentes para fins de reutilização, refabrico ou reconicionamento [...].

(59-A) Se o utilizador final for um consumidor, a venda entre empresas e consumidores de peças e componentes usados, refabricados ou reconicionados será abrangida pela Diretiva (UE) 2019/771 do Parlamento Europeu e do Conselho³². A referida diretiva exige que os bens vendidos estejam em conformidade com o contrato de compra e venda, e estabelece a responsabilidade do vendedor e meios de ressarcimento dos consumidores em caso de falta de conformidade, designadamente a reparação ou substituição gratuitas dos bens. Uma vez que as peças e componentes removidos que estejam aptos para reutilização ou reconicionamento constituem bens em segunda mão na aceção da Diretiva (UE) 2019/771, o vendedor e o consumidor podem acordar num prazo de responsabilidade ou de prescrição mais curto, não inferior a um ano, se o Estado-Membro em causa tiver previsto essa possibilidade. Os operadores económicos em causa são incentivados a fornecer aos consumidores e aos seus clientes, nas transações entre empresas, garantias comerciais sobre as peças e componentes reutilizados, refabricados e reconicionados.

³² Diretiva (UE) 2019/771 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de maio de 2019, relativa a certos aspetos dos contratos de compra e venda de bens que altera o Regulamento (UE) 2017/2394 e a Diretiva 2009/22/CE e que revoga a Diretiva 1999/44/CE (JO L 136 de 22.5.2019, pp. 28-50).

- (60) No interesse da segurança rodoviária e da proteção do ambiente, determinados componentes e peças que tenham sido removidos de veículos em fim de vida não deverão ser reutilizados, refabricados ou reconicionados. Esses componentes e peças não deverão ser utilizados para a construção de veículos novos, nem em veículos que já tenham sido colocados no mercado. No entanto, é necessário estabelecer as condições em que é aceitável a reutilização dessas peças e componentes.
- (61) A fim de incentivar o desenvolvimento e o bom funcionamento do mercado de peças e componentes reutilizáveis, reconicionados e refabricados na União, os Estados-Membros deverão ser incentivados a adotar, a nível nacional, os incentivos necessários para promover a reutilização, o reconicionamento e o refabrico de peças e componentes, quer tenham sido removidos durante a fase de utilização ou a fase de fim de vida de um veículo. A Comissão deverá facilitar o intercâmbio de informações entre os Estados-Membros, ao partilharem as suas boas práticas sobre os incentivos adotados a nível nacional, com vista a monitorizar a sua eficácia.
- (62) Na sua avaliação da Diretiva 2000/53/CE, a Comissão concluiu que a definição de reciclagem constante dessa diretiva é demasiado ampla e não é coerente com a Diretiva 2008/98/CE, pois considera o «enchimento» como uma operação de reciclagem. Por conseguinte, o regulamento deverá alinhar a definição de reciclagem com a Diretiva 2008/98/CE, excluindo o enchimento do seu âmbito de aplicação.
- (63) A reciclagem de todos os plásticos provenientes de veículos em fim de vida deverá ser continuamente melhorada e é importante para assegurar uma oferta suficiente de materiais reciclados que satisfaça a procura de plásticos reciclados dos veículos. Por conseguinte, é necessário estabelecer uma meta específica de reciclagem de 30 % dos plásticos provenientes de veículos em fim de vida. Esta meta complementar as metas para (85 %) dos veículos em fim de vida, bem como para a reutilização e valorização de (95 %) dos veículos em fim de vida, em massa média por veículo e por ano. A fim de facilitar a execução desses requisitos pelos operadores de gestão de resíduos, é necessário um período transitório de três anos. Entretanto, deverão continuar a aplicar-se as atuais metas em matéria de reutilização e reciclagem (85 %), bem como de reutilização e valorização (95 %) de veículos em fim de vida, conforme estabelecidas na Diretiva 2000/53/CE e baseadas na definição de reciclagem constante dessa diretiva. Quando as peças ou componentes são refabricados ou reconicionados com êxito, as instalações de tratamento autorizadas deverão contabilizá-los para efeitos da consecução das metas de reutilização.

- (64) É importante aumentar a valorização de materiais secundários de elevada qualidade, ao melhorar os processos de retalhamento de veículos em fim de vida. Por conseguinte, os veículos em fim de vida, as suas peças, componentes e materiais [...] só deverão ser processados numa retalhadora em combinação com [...] outros resíduos se estiverem preenchidos determinados critérios e valores-limite.
- (65) A fim de aumentar ainda mais a qualidade do tratamento de veículos em fim de vida, [...] só deverá ser possível depositar em aterro frações de resíduos resultantes de veículos em fim de vida retalhados que contenham resíduos não inertes e que [...] não excedam determinados valores-limite.
- (66) Os veículos em fim de vida são classificados como resíduos perigosos e não podem ser exportados para países não membros da OCDE. Os veículos em fim de vida objeto de despoluição podem continuar a ser tratados fora da União, desde que esses veículos sejam transferidos em conformidade com o Regulamento (UE) [...] 2024/1157.
- (67) Caso um veículo em fim de vida seja transferido da União para um país terceiro, o exportador deverá apresentar provas documentais, aprovadas pela autoridade competente do país de destino, que confirmem que as condições de tratamento são, em termos gerais, equivalentes aos requisitos do presente regulamento e aos requisitos de proteção da saúde humana e do ambiente estabelecidos noutra legislação da União, em consonância com o Regulamento (UE) [...] 2024/1157.

(68) A fim de assegurar que os veículos em fim de vida são tratados de forma ambientalmente sustentável, é importante clarificar o estatuto de um veículo ao longo de toda a sua vida, em especial nas situações em que é necessário distinguir os veículos usados dos veículos em fim de vida. O proprietário de um veículo que pretenda transferir a propriedade de um veículo usado na União ou para países terceiros deverá, em especial, [...] apresentar documentação que demonstre que não se trata de um veículo em fim de vida. Esta documentação pode consistir numa avaliação nos termos do anexo I, que contém critérios para determinar se um veículo se trata de um veículo em fim de vida, ou num certificado de inspeção técnica válido. A avaliação constante do anexo I, que apresenta critérios vinculativos na parte A e critérios indicativos na parte B, deverá ser efetuada de forma sequencial. Logo que um critério vinculativo da parte A esteja preenchido, o veículo é considerado um veículo em fim de vida. Se não for aplicável nenhum dos critérios da parte A, deverão ser verificados os critérios indicativos da parte B. Caso se aplique um desses critérios indicativos, será necessária uma nova avaliação técnica para determinar se o veículo pode ser reparado de modo a obter um certificado de inspeção técnica. Caso contrário, o veículo em questão deve ser considerado um veículo em fim de vida. No entanto, o anexo I, parte C, deverá estabelecer critérios que permitam a isenção de veículos que, de outro modo, seriam classificados como veículos fim de vida ao abrigo da parte A ou da parte B, caso se trate de veículos de especial interesse cultural. A avaliação constante do anexo I deverá ser realizada por um perito independente do setor automóvel, mas caberá aos Estados-Membros decidir a forma exata como esses peritos independentes deverão ser nomeados. Os peritos independentes do setor automóvel deverão ser profissionais com conhecimentos especializados no domínio da tecnologia automóvel, da reparação e manutenção de automóveis ou da avaliação do valor dos veículos, e deverão ser nomeados com o objetivo de fornecer conhecimentos especializados imparciais, sem existirem conflitos de interesses com as partes envolvidas. A fim de evitar encargos excessivos para os proprietários de veículos e visar principalmente a situação da maioria dos potenciais veículos em fim de vida, deverá ser incluída uma isenção aplicável às vendas de veículos aptos a circular por pessoas que não sejam operadores económicos e cuja venda efetiva não seja efetuada através de contratos à distância ou de plataformas em linha. Nos casos em que o vendedor e o comprador só se conheçam em linha, mas em que a venda efetiva ocorra presencialmente, essa venda não deverá ser considerada uma venda realizada através de contratos à distância ou de plataformas em linha. Tendo em conta o papel específico das companhias de seguros no que respeita aos veículos danificados, deverão aplicar-se disposições específicas a essas companhias de seguros, a fim de assegurar que os veículos em fim de vida declarados como uma perda técnica ou económica total vão parar a instalações de tratamento autorizadas. [...] A fim de ter em conta o progresso técnico e científico, o poder de adotar atos em conformidade com o artigo 290.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia deverá ser delegado na Comissão no que respeita à alteração da parte A, parte B, e parte C, secção 1, ponto 1, do anexo I que estabelece os critérios para determinar um veículo como sendo um veículo em fim de vida.

(69) O Plano de ação da UE: «Rumo à poluição zero no ar, na água e no solo»³³ salientou a necessidade de a Comissão propor novas medidas para dar resposta à pegada ambiental externa da União associada à exportação de veículos em fim de vida e veículos usados. Tendo em conta que a exportação de veículos usados coloca importantes desafios em matéria de ambiente e saúde pública, conforme documentado pelo Programa das Nações Unidas para o Ambiente³⁴, e que a União é o maior exportador de veículos usados a nível mundial, é necessário estabelecer requisitos específicos a nível da União que regulem a exportação de veículos usados [a partir da União]. Os requisitos deverão basear-se em critérios objetivos, segundo os quais um veículo usado não é um veículo em fim de vida e deve estar apto a circular nos termos da Diretiva 2014/45/UE do Parlamento Europeu e do Conselho³⁵, o que deverá assegurar que apenas os veículos usados adequados à circulação nas estradas da União possam ser exportados para um país terceiro, reduzindo assim os riscos de a exportação de veículos usados da União contribuir para a poluição atmosférica ou para acidentes rodoviários em países terceiros. A fim de permitir que as autoridades aduaneiras verifiquem se esses requisitos são cumpridos aquando da exportação, qualquer pessoa que exporte um veículo usado deverá ser obrigada a fornecer a essas autoridades o número de identificação do veículo e uma declaração que confirme que o veículo usado não é um veículo em fim de vida e que é considerado apto a circular. Deverá ser prevista uma isenção adequada aplicável aos veículos de especial interesse cultural, de uma forma que não interfira com os procedimentos aduaneiros automatizados.

³³ COM(2021)400.

³⁴ <https://www.unep.org/resources/report/global-trade-used-vehicles-report>.

³⁵ Diretiva 2014/45/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 3 de abril de 2014, relativa à inspeção técnica periódica dos veículos a motor e dos seus reboques e que revoga a Diretiva 2009/40/CE (JO L 127 de 29.4.2014, p. 51).

(70) É importante estabelecer um mecanismo que permita a verificação efetiva da conformidade dos veículos usados com os requisitos de exportação, sem impedir o comércio entre a União e países terceiros. Por conseguinte, a Comissão deverá criar um sistema eletrónico que permita às autoridades dos Estados-Membros trocar informações em tempo real sobre o número de identificação dos veículos e a situação da inspeção técnica dos veículos usados destinados a exportação. Tendo em conta as suas atuais características e funcionalidades associadas à partilha, entre as autoridades de registo de veículos, de informações relativas aos veículos matriculados na União, a Comissão desenvolveu uma plataforma de intercâmbio de mensagens, a MOVE-HUB, para interligar os registos eletrónicos nacionais dos Estados-Membros. A plataforma alberga atualmente a interconexão dos registos das empresas de transporte rodoviário (REETR), os registos de cartas de condução (RESPER), a interconexão dos registos de formação de condutores profissionais (ProDriveNet), a notificação de falhas na inspeção rodoviária de veículos (RSI) e a interconexão dos registos de cartões tacográficos de condutor (TACHOnet). Por conseguinte, as funcionalidades da MOVE-HUB deverão ser alargadas de modo a permitir o intercâmbio de informações sobre o número de identificação dos veículos e o estado da inspeção técnica dos veículos usados destinados a exportação. A fim de permitir às autoridades aduaneiras verificar, eletrónica e automaticamente, se um veículo usado destinado a exportação cumpre os requisitos de exportação, o sistema eletrónico operado pela MOVE-HUB deverá ser interligado com o Ambiente de Janela Única Aduaneira da UE, em conformidade com o Regulamento (UE) 2022/2399 do Parlamento Europeu e do Conselho³⁶. Esse regulamento prevê um quadro abrangente de controlos automatizados, aplicável a uma formalidade não aduaneira específica da União. Por conseguinte, o presente regulamento deverá estabelecer os principais elementos a controlar, enquanto os aspetos técnicos da execução desse controlo seriam estabelecidos no Regulamento (UE) 2022/2399. O MOVE-HUB será utilizado para o intercâmbio de mensagens entre os Estados-Membros. Os Estados-Membros podem continuar a utilizar as suas aplicações próprias ou aplicações de terceiros, incluindo o Sistema Europeu de Informação sobre Veículos e Cartas de Condução (EUCARIS), para se ligarem ao sistema eletrónico MOVE-HUB.

³⁶ Regulamento (UE) 2022/2399 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de novembro de 2022, que estabelece o Ambiente de Janela Única Aduaneira da União Europeia e altera o Regulamento (UE) n.º 952/2013 (JO L 317 de 9.12.2022, p. 1).

- (71) A fim de assegurar condições uniformes para a execução dos requisitos de exportação, deverão ser atribuídas competências de execução à Comissão para desenvolver os sistemas eletrónicos necessários e torná-los operacionais com os sistemas nacionais.
- (72) Os Estados-Membros deverão colaborar entre si para assegurar a execução efetiva dos requisitos que regulam a exportação de veículos usados e prestar assistência mútua. Esta assistência deverá incluir o intercâmbio de informações para verificar o estatuto dos veículos antes da sua exportação, incluindo a confirmação das informações de matrícula no Estado-Membro em que foram matriculados. A cooperação deverá implicar, nomeadamente, a concessão de acesso aos documentos e informações pertinentes, incluindo os resultados das inspeções, cumprindo simultaneamente os regulamentos aplicáveis em matéria de proteção de dados que regem a autoridade requerida. Além disso, na prossecução de uma cooperação abrangente, as autoridades competentes dos Estados-Membros deverão cooperar com autoridades de países terceiros.
- (73) É importante que as autoridades aduaneiras possam efetuar controlos dos veículos usados destinados a exportação, em conformidade com o Regulamento (UE) n.º 952/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho³⁷. Uma parte significativa dos veículos usados que saem da União destina-se a países onde estão estabelecidos requisitos de importação, ou podem vir a ser estabelecidos, tais como requisitos relativos à idade do veículo ou às suas emissões. É importante que as autoridades aduaneiras possam verificar, eletrónica e automaticamente, através do Ambiente de Janela Única Aduaneira da UE, se um veículo usado destinado a exportação cumpre esses requisitos, quando as informações sobre esses requisitos forem oficialmente comunicadas à Comissão pelos países terceiros em causa. A fim de proteger o ambiente e a segurança rodoviária em países terceiros, o poder de adotar atos delegados em conformidade com o artigo 290.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia deverá ser delegado na Comissão no que respeita ao estabelecimento desses requisitos.

³⁷ Regulamento (UE) n.º 952/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 9 de outubro de 2013, que estabelece o Código Aduaneiro da União (JO L 269 de 10.10.2013, p. 1).

- (74) A fim de evitar o risco de os veículos serem exportados sem os documentos exigidos que indiquem o número de identificação e a inspeção técnica do veículo e de o incumprimento dos requisitos de exportação só ser detetado quando o veículo já tiver saído da União, não deverá ser permitida a aplicação [...] da inscrição nos registos do declarante e dos procedimentos de autoavaliação previstos no Regulamento (UE) n.º 952/2013. Esses procedimentos impediriam as autoridades aduaneiras de realizar controlos em tempo real através do Ambiente de Janela Única Aduaneira da UE, o que aumentaria o risco de violação das regras da União em matéria de exportação de veículos usados.
- (75) Na sua avaliação da Diretiva 2000/53/CE, a Comissão considerou que a ausência de requisitos em matéria de inspeções obrigatórias constituía uma lacuna da diretiva. Por conseguinte, o presente regulamento deverá impor aos Estados-Membros determinadas obrigações relativas à deteção de atividades ilícitas no domínio da recolha, tratamento e exportação de veículos em fim de vida, bem como estabelecer requisitos mínimos relativos à frequência e ao âmbito das inspeções das instalações de tratamento autorizadas e pontos de recolha [...], e às características das instalações sujeitas a essas inspeções. Assim, a competitividade das instalações de tratamento autorizadas em relação aos operadores ilegais seria salvaguardada e assegurar-se-ia o cumprimento continuado das condições de licenciamento e dos requisitos em matéria de recolha e tratamento de veículos em fim de vida.
- (76) As inspeções deverão abranger o cumprimento das disposições relativas à exportação de veículos usados e ao tratamento de veículos em fim de vida. Todos os anos, o número total de entidades a inspecionar [...] – incluindo instalações de tratamento autorizadas e pontos de recolha, bem como operadores visados por inspeções no âmbito de uma estratégia destinada a detetar atividades ilícitas – deverá [...] ser calculado de forma a corresponder a, pelo menos, 10 % das instalações de tratamento autorizadas e pontos de recolha que operam num determinado Estado-Membro [...]. [...] Deverão ser igualmente sujeitos a inspeção outras instalações e operadores económicos, no caso de poderem vir a proceder ao tratamento de veículos em fim de vida ou de vender peças e componentes usados. Importa sublinhar que as inspeções realizadas ao abrigo do presente regulamento deverão complementar as inspeções das transferências de veículos em fim de vida, que são reguladas de forma abrangente no Regulamento (UE) 2024/1157 [...].

- (77) Os Estados-Membros deverão estabelecer mecanismos de cooperação a nível nacional e internacional para que as inspeções possam ser realizadas de forma eficiente. Esses mecanismos deverão permitir o intercâmbio de dados de matrícula de veículos, necessários para rastrear os veículos e verificar se foram devidamente tratados quando atingiram a fase de fim de vida.
- (78) Os Estados-Membros deverão tomar todas as medidas de execução necessárias para combater o tratamento ilegal de veículos em fim de vida, a fim de evitar danos para o ambiente ou a saúde humana devido a essas atividades. Por conseguinte, qualquer estabelecimento ou empresa que proceda ao tratamento de veículos em fim de vida sem uma licença válida, ou em violação das condições ou dos requisitos estabelecidos na licença, deverá ser objeto de sanções. Além disso, os Estados-Membros deverão ponderar outras medidas, como retirar a licença ou suspender as operações de um operador, a fim de assegurar o cumprimento efetivo do presente regulamento.
- (79) Os Estados- Membros deverão estabelecer regras relativas às sanções aplicáveis às infrações ao presente regulamento e garantir a execução dessas regras. As sanções deverão ser estabelecidas, em especial, em caso de violação das disposições relativas à exportação de veículos usados, à entrega de veículos em fim de vida em instalações de tratamento autorizadas ou pontos de recolha e à comercialização de peças e componentes usados, refabricados ou reconicionados. As sanções previstas deverão ser eficazes, proporcionadas e dissuasivas.

- (80) É necessário estabelecer obrigações de comunicação de informações para assegurar a correta execução, acompanhamento e avaliação da legislação da União e fornecer aos mercados informações atualizadas em matéria de transparência. São indispensáveis dados corretos e válidos para que a Comissão possa avaliar se as medidas previstas no regulamento funcionam devidamente e propor novos ajustamentos, se necessário, destinados a garantir um tratamento ambientalmente correto dos veículos em fim de vida ou a simplificar a execução do regulamento. De modo a limitar os encargos associados à comunicação de informações, deverão ser comunicados apenas os dados indispensáveis para efeitos da execução do presente regulamento e a comunicação de informações deverá ser facilitada por meio de ferramentas digitais. Com base nestes elementos, deverão especificar-se os dados que os operadores económicos devem comunicar às autoridades competentes, bem como pelos Estados-Membros à Comissão. A fim de assegurar condições uniformes para a execução destes requisitos de comunicação de informações, deverão ser atribuídas competências de execução à Comissão. Os atos de execução, que deverão substituir a Decisão 2005/293/CE da Comissão³⁸, deverão igualmente estabelecer uma metodologia para calcular e verificar se as metas de reutilização, reciclagem e valorização foram atingidas.
- (81) As autoridades competentes dos Estados-Membros desempenham um papel importante na verificação do cumprimento das obrigações estabelecidas no presente regulamento relativas à recolha e gestão de veículos em fim de vida, incluindo um melhor rastreio, por parte dessas autoridades, do paradeiro dos veículos e na luta contra o tratamento ilegal de veículos em fim de vida. Os Estados-Membros deverão, por conseguinte, exigir que os operadores de gestão de resíduos e outros operadores económicos relevantes forneçam às autoridades competentes dados que lhes permitam monitorizar melhor a forma como as disposições em matéria de recolha e gestão de veículos em fim de vida estão a ser executadas.
- (82) As competências de execução conferidas à Comissão pelo presente regulamento deverão ser exercidas em conformidade com o Regulamento (UE) n.º 182/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho³⁹.

³⁸ Decisão 2005/293/CE da Comissão, de 1 de abril de 2005, que estabelece regras de execução para o controlo do cumprimento dos objetivos de reutilização/valorização e de reutilização/reciclagem estabelecidos na Diretiva 2000/53/CE do Parlamento Europeu e do Conselho relativa aos veículos em fim de vida (JO L 94 de 13.4.2005, p. 30).

³⁹ Regulamento (UE) n.º 182/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de fevereiro de 2011, que estabelece as regras e os princípios gerais relativos aos mecanismos de controlo pelos Estados-Membros do exercício das competências de execução pela Comissão (JO L 55 de 28.2.2011, p. 13).

- (83) Sempre que adotar atos delegados ao abrigo do presente regulamento, é particularmente importante que a Comissão proceda às consultas adequadas durante os trabalhos preparatórios, inclusive ao nível de peritos, e que essas consultas sejam conduzidas de acordo com os princípios estabelecidos no Acordo Interinstitucional, de 13 de abril de 2016, sobre legislar melhor⁴⁰, segundo o qual os peritos dos Estados-Membros deverão ser consultados em tempo útil sobre cada um dos projetos de atos delegados elaborados pelos serviços da Comissão. Os peritos dos Estados-Membros deverão receber os projetos de atos delegados, os projetos de ordens do dia e todos os outros documentos pertinentes a tempo suficiente de se prepararem. A fim de assegurar a igualdade de participação na preparação dos atos delegados, o Parlamento Europeu e o Conselho recebem todos os documentos ao mesmo tempo que os peritos dos Estados-Membros, e os respetivos peritos têm sistematicamente acesso às reuniões dos grupos de peritos da Comissão que tratem da preparação dos atos delegados.
- (84) O anexo II do Regulamento (UE) 2019/1020, que enumera a legislação de harmonização da União sem disposições em matéria de sanções, deverá ser alterado a fim de suprimir dessa lista as Diretivas 2000/53/CE e 2005/64/CE, pois é necessário que o atual regulamento contenha disposições em matéria de sanções.
- (85) É necessário assegurar que as disposições e os requisitos relativos à homologação constantes do presente regulamento sejam verificados durante o processo de homologação UE. Por conseguinte, o Regulamento (UE) 2018/858 deverá ser alterado em conformidade.

⁴⁰ JO L 123 de 12.5.2016, p. 1.

(86) Reconheceu-se que os veículos desaparecidos são um dos principais desafios de execução da Diretiva 2000/53/CE. A ausência de um sistema eficiente que permita o intercâmbio de informações em tempo real entre os Estados-Membros sobre a situação de matrícula dos veículos dificulta a rastreabilidade e foi identificada como uma razão para o elevado número de «veículos desaparecidos» na União. A fim de resolver este problema, a Comissão [...] propôs uma revisão da Diretiva 1999/37/CE do Conselho⁴¹ relativa aos documentos de matrícula dos veículos⁴²⁴³. Esta revisão deverá exigir que os Estados-Membros registem eletronicamente, no caso de veículos matriculados no seu território, dados que permitam documentar adequadamente as razões do cancelamento da matrícula de um veículo, especialmente se um veículo tiver sido tratado como veículo em fim de vida numa instalação de tratamento autorizada, matriculado novamente noutra Estado-Membro, exportado para um país terceiro fora da União ou roubado. Além disso, a fim de evitar o desmantelamento ou a exportação ilegais de veículos cuja matrícula tenha sido temporariamente cancelada, os proprietários dos veículos deverão ser obrigados a comunicar prontamente à autoridade nacional de registo de veículos quaisquer alterações da sua propriedade. Estas alterações baseiam-se nos requisitos em vigor e complementam-nos, para que os Estados-Membros registem eletronicamente dados sobre todos os veículos matriculados no seu território.

⁴¹ Diretiva 1999/37/CE do Conselho, de 29 de abril de 1999, relativa aos documentos de matrícula dos veículos (JO L 138 de 1.6.1999, p. 57).

⁴² Proposta de diretiva relativa aos documentos de matrícula dos veículos e aos dados de matrícula dos veículos registados nos registos automóveis nacionais e que revoga a Diretiva 1999/37/CE do Conselho, COM/2025/179 final.

- (87) Tendo em conta a necessidade de assegurar um elevado nível de proteção do ambiente e de ter em conta o progresso científico, a Comissão deverá apresentar ao Parlamento Europeu e ao Conselho um relatório sobre a execução do presente regulamento e o seu impacto no funcionamento do mercado único e no ambiente. A Comissão deverá incluir no seu relatório uma avaliação das disposições relativas à conceção de veículos novos, incluindo as metas para a potencial reutilização, reciclagem e valorização, à gestão de veículos em fim de vida, incluindo as metas de reciclagem, e às sanções, bem como uma avaliação da necessidade e viabilidade de alargar o âmbito de aplicação do presente regulamento a [...] veículos da categoria L, veículos pesados e seus reboques ou outras peças de um veículo que tenha sido homologado no âmbito de uma homologação em várias fases. Esta avaliação deverá centrar-se não só nos aspetos relativos ao tratamento de veículos em fim de vida, mas também na pertinência e no valor acrescentado do estabelecimento de requisitos de conceção. Além disso, a Comissão deverá também rever a situação da evolução tecnológica e o desempenho ambiental do teor de plásticos de base biológica nos veículos e deverá apresentar uma proposta legislativa para estabelecer metas pertinentes, se for caso disso.
- (88) O relatório da Comissão deverá também incluir uma avaliação das medidas relativas à prestação de informações sobre substâncias que suscitam preocupação presentes nos veículos e sobre a necessidade de melhorar a rastreabilidade dessas substâncias. Deverá também avaliar se é necessário introduzir medidas que abordem as substâncias que podem afetar o tratamento dos veículos quando chegam à fase de fim de vida, a fim de o alinhar mais estreitamente com o Regulamento (UE) 2024/1781[...].
- (89) É necessário prever tempo suficiente para que os operadores económicos cumpram as obrigações que lhes são impostas pelo presente regulamento e para que os Estados-Membros criem as infraestruturas administrativas necessárias à sua aplicação. Por conseguinte, a aplicação do presente regulamento deverá ser diferida.

- (90) A fim de permitir que os Estados-Membros tomem as medidas administrativas necessárias relativas à criação de sistemas de recolha, mantendo simultaneamente a continuidade para os operadores económicos e os operadores de gestão de resíduos, a revogação da Diretiva 2000/53/CE deverá ser diferida.
- (91) O presente regulamento não altera as regras relativas às restrições à utilização de chumbo, mercúrio, cádmio e crómio hexavalente em veículos, estabelecidas ao abrigo da Diretiva 2000/53/CE, nem as isenções a essas restrições. No entanto, estabelece regras mais claras sobre a forma como o cumprimento destas restrições, bem como de outros requisitos de circularidade, deve ser verificado durante o processo de homologação. A fim de garantir que os fabricantes dispõem de tempo suficiente para cumprir essas regras, a sua aplicação deverá ser diferida. Por conseguinte, as disposições da Diretiva 2000/53/CE relativas às restrições à utilização de chumbo, mercúrio, cádmio e crómio hexavalente deverão continuar em vigor até essas regras se tornarem aplicáveis, a fim de assegurar continuidade e garantir que os veículos colocados no mercado da União não contêm essas substâncias, em casos que não os previstos na referida diretiva.
- (92) O presente regulamento prevê igualmente disposições mais claras em matéria de responsabilidade alargada do produtor do que a Diretiva 2000/53/CE. Uma vez que a criação desses regimes e das disposições nacionais necessárias em matéria de autorização dos produtores e das organizações competentes em matéria de responsabilidade do produtor exige algum tempo, a aplicação dessas disposições deverá ser diferida. As disposições correspondentes da Diretiva 2000/53/CE deverão continuar em vigor até que essas disposições se tornem aplicáveis, a fim de assegurar continuidade no que respeita ao financiamento, por parte dos produtores, dos custos de recolha de veículos em fim de vida.
- (93) Do mesmo modo, o presente regulamento contém novos requisitos relativos ao tratamento de veículos em fim de vida, em especial no que se refere à remoção de peças e componentes com o objetivo de promover a sua reutilização, refabrico ou recondição, bem como de aumentar a qualidade dos processos de reciclagem. Os operadores de gestão de resíduos necessitam de tempo para se adaptarem a esses novos requisitos, pelo que a sua aplicação deverá ser diferida. As disposições correspondentes da Diretiva 2000/53/CE deverão continuar em vigor até que esses requisitos se tornem aplicáveis, a fim de assegurar continuidade no que respeita ao tratamento de veículos em fim de vida.
- (94) As obrigações decorrentes da Diretiva 2000/53/CE em matéria de comunicação de informações e as obrigações conexas em matéria de transmissão de dados à Comissão deverão manter-se em vigor durante um certo tempo, a fim de assegurar continuidade até que as novas regras de cálculo e os novos formatos de comunicação de informações sejam adotados pela Comissão ao abrigo do presente regulamento.

- (95) A aplicação de todas as disposições relativas aos veículos das categorias [...]L_{1e}-L_{7e}, M₂, M₃, N₂, N₃ e O deverá ser diferida, a fim de dar tempo suficiente aos operadores de cumprirem os novos requisitos. Este aspeto é particularmente importante no que respeita às licenças para instalações de tratamento autorizadas capazes de efetuar a despoluição e o tratamento posterior desses veículos.
- (96) Por razões de clareza, racionalidade e simplificação, uma vez que as regras relativas à homologação de veículos a motor no que respeita à sua potencial reutilização, reciclagem e valorização constam do presente regulamento, a revogação da Diretiva 2005/[...]64/CE deverá ser diferida. Este período proporciona aos fabricantes tempo suficiente para garantir que os modelos de veículos que concebem e constroem cumprem os requisitos de circularidade e para que as entidades homologadoras apliquem as novas regras.
- (97) Atendendo a que os objetivos do presente regulamento – contribuir para o funcionamento do mercado único, prevenir e reduzir os impactos adversos da gestão de veículos em fim de vida e assegurar um elevado nível de proteção da saúde humana e do ambiente – não podem ser suficientemente alcançados pelos Estados-Membros, mas podem, devido à necessidade de harmonização, ser mais bem alcançados ao nível da União, a União pode tomar medidas, em conformidade com o princípio da subsidiariedade consagrado no artigo 5.º do Tratado da União Europeia. Em conformidade com o princípio da proporcionalidade consagrado no mesmo artigo, o presente regulamento não excede o necessário para alcançar esses objetivos.

(98) Em 1 de fevereiro de 2020, o Reino Unido saiu da União Europeia. O Acordo de Saída⁴⁴ foi celebrado entre a União Europeia e a Comunidade Europeia da Energia Atômica, por um lado, e o Reino Unido, por outro. Foi aprovado pela Decisão (UE) 2020/135 do Conselho⁴⁵, de 30 de janeiro de 2020, e entrou em vigor em 1 de fevereiro de 2020. O Acordo de Saída prevê um período de transição que terminou em 31 de dezembro de 2020. No termo do período de transição, o direito da União deixou de ser aplicável ao Reino Unido, enquanto o Protocolo relativo à Irlanda/Irlanda do Norte – agora designado por Quadro de Windsor⁴⁶, que faz parte integrante do Acordo de Saída – passou a ser aplicável. Em conformidade com o artigo 5.º, n.º 4, e o anexo 2, ponto 9, do Quadro de Windsor, a Diretiva 2005/64/CE, bem como os atos jurídicos da União que dão execução a esse alto jurídico, que o alteram ou que o substituem, são aplicáveis ao Reino Unido e no seu território no que diz respeito à Irlanda do Norte. O presente regulamento substitui a Diretiva 2005/64/CE, pelo que se aplicará ao Reino Unido e no seu território no que diz respeito à Irlanda do Norte. Tendo em conta o âmbito de aplicação do Quadro de Windsor, é, por conseguinte, adequado estipular que determinadas disposições do presente regulamento não deverão ser aplicáveis ao Reino Unido e no seu território no que diz respeito à Irlanda do Norte.

ADOTARAM O PRESENTE REGULAMENTO:

⁴⁴ Acordo sobre a saída do Reino Unido da Grã-Bretanha e da Irlanda do Norte da União Europeia e da Comunidade Europeia da Energia Atômica (JO L 29 de 31.1.2020, p. 7).

⁴⁵ Decisão (UE) 2020/135 do Conselho, de 30 de janeiro de 2020, relativa à celebração do Acordo sobre a Saída do Reino Unido da Grã-Bretanha e da Irlanda do Norte da União Europeia e da Comunidade Europeia da Energia Atômica (JO L 29 de 31.1.2020, p. 1).

⁴⁶ Declaração comum n.º 1/2023 da União e do Reino Unido no Comité Misto criado pelo Acordo sobre a Saída do Reino Unido da Grã-Bretanha e da Irlanda do Norte da União Europeia e da Comunidade Europeia da Energia Atômica, de 24 de março de 2023 (JO L 102 de 17.4.2023, p. 87).

CAPÍTULO I

DISPOSIÇÕES GERAIS

Artigo 1.º

Objeto

O presente regulamento estabelece requisitos de circularidade em matéria de conceção e produção de veículos, relacionados com a potencial reutilização, reciclagem, valorização e utilização de material reciclado, que devem ser verificados aquando da homologação de veículos, bem como requisitos de informação e rotulagem sobre peças, componentes e materiais dos veículos. Estabelece igualmente requisitos em matéria de responsabilidade alargada do produtor, de recolha e tratamento de veículos em fim de vida, bem como de exportação de veículos usados da União para países terceiros.

Artigo 2.º

Âmbito de aplicação

1. O presente regulamento é aplicável:
 - a) Aos veículos e aos veículos em fim de vida das categorias M₁ e N₁, conforme estabelecido no artigo 4.º, n.º 1, alínea a), subalínea i), e no artigo 4.º, n.º 1, alínea b), subalínea i), do Regulamento (UE) 2018/858;
 - a-1) A partir de [OP: inserir a data correspondente ao primeiro dia do mês seguinte a um período de 36 meses após a data de entrada em vigor do presente regulamento] aos veículos e aos veículos em fim de vida da categoria M₁ e aos veículos para fins especiais da categoria N₁, conforme definidos no artigo 3.º, ponto 31, do Regulamento (UE) 2018/858, com exceção do artigo 34.º relativo às metas de reutilização, de reciclagem e de valorização;

- b) A partir de [OP: inserir a data correspondente ao primeiro dia do mês seguinte a um período de 60 meses após a data de entrada em vigor do presente regulamento], aos veículos e aos veículos em fim de vida das categorias M₂, M₃, N₂, N₃ e O, conforme estabelecido no artigo 4.º, n.º 1, do Regulamento (UE) 2018/858;
- c) A partir de [OP: inserir a data correspondente ao primeiro dia do mês seguinte a um período de 60 meses após a data de entrada em vigor do presente regulamento], aos veículos e aos veículos em fim de vida das categorias L_{1e}, L_{2e}, L_{3e}, L_{4e}, L_{5e}, L_{6e} e L₇, conforme estabelecido no artigo 4.º, n.º 2, alíneas c) a g), do Regulamento (UE) n.º 168/2013;
- d) A partir de [OP: inserir a data correspondente ao primeiro dia do mês seguinte a um período de 60 meses após a data de entrada em vigor do presente regulamento], aos veículos para fins especiais e aos veículos em fim de vida das categorias M₂, M₃, N₂, N₃ e O, conforme definidos no artigo 3.º, ponto 31, do Regulamento (UE) 2018/858, com exceção dos artigos enumerados no n.º 4 e no artigo 9.º;

2. O presente regulamento não é aplicável:

[...]

[...]

- c) Aos veículos produzidos em pequenas séries, na aceção do artigo 3.º, ponto 30, do Regulamento (UE) 2018/858;
- d) Aos veículos de interesse histórico, na aceção do artigo 3.º, ponto 7, da Diretiva 2014/45/UE;
- e) Aos veículos para fins especiais, na aceção do artigo 3.º, ponto 31, do Regulamento (UE) 2018/858 produzidos por um pequeno fabricante; às peças de veículos produzidos por um pequeno fabricante que sejam homologados numa homologação em várias fases, com exceção do veículo de base, e às caravanas referidas no anexo I, ponto 5.6, desse regulamento.

3. Sem prejuízo do disposto no n.º 1, alínea b), as seguintes disposições não são aplicáveis aos veículos e aos veículos em fim de vida das categorias M₂, M₃, N₂, N₃ e O:

- a) Artigo 4.º relativo ao potencial de reutilização, de reciclagem e de valorização dos veículos;
- b) Artigo 5.º relativo aos requisitos aplicáveis às substâncias presentes nos veículos;
- c) Artigo 6.º relativo ao teor mínimo de material reciclado nos veículos;

[...][...][...]

- g) Artigo 10.º relativo à declaração sobre o teor de material reciclado presente nos veículos;
- h) Artigo 12.º, n.º 1, relativo à rotulagem das peças, componentes e materiais presentes nos veículos;
- i) Artigo 13.º relativo ao passaporte digital de circularidade do veículo;
- j) Artigo 21.º relativo à modulação das taxas;
- k) Artigo 22.º relativo ao mecanismo de repartição dos custos para os veículos que se tornam veículos em fim de vida noutra Estado-Membro;

[...] [...] [...] [...] [...]

- q) Artigo 34.º relativo às metas de reutilização, de reciclagem e de valorização;

[...]

- s) Artigo 36.º, n.º 2, relativo às transferências de veículos em fim de vida.

4. Sem prejuízo do disposto no n.º 1, alínea c), as seguintes disposições não são aplicáveis aos veículos e aos veículos em fim de vida das categorias L1e, L2e, L3e, L4e, L5e, L6e e L7e:

a) Artigos enumerados no n.º 3;

a-1) Artigo 37.º-A relativo à autoridade competente;

b) Artigo 38.º relativo aos controlos e requisitos aplicáveis à exportação de veículos usados;

c) Artigo 39.º relativo à verificação automatizada do número de identificação do veículo e das informações sobre o estatuto do veículo;

d) Artigo 40.º relativo à gestão dos riscos e controlos aduaneiros;

e) Artigo 41.º relativo à suspensão;

f) Artigo 42.º relativo à autorização de saída para exportação;

g) Artigo 43.º relativo à recusa de autorização de saída para exportação;

h) Artigo 44.º relativo à cooperação entre autoridades e intercâmbio de informações;

i) Artigo 45.º relativo aos sistemas eletrónicos;

j) Os Estados-Membros podem isentar as categorias L1e, L2e e L6e das obrigações previstas no artigo 23.º, n.º 5, no artigo 25.º e no artigo 37.º.

5. [...]

6. Sem prejuízo do disposto no n.º 1, alíneas [...]c)[...]d), e e), os artigos 7.º 8.º, 9.º, 16.º, [...], [...], 27.º, 30.º, e 46.º a 49.º são aplicáveis aos veículos e aos veículos em fim de vida das categorias L1e, L2e, L3, L4, L5, L6 L7, M2, M3, N2, N3, O e [...], M2, M3, N2, e aos veículos para fins especiais das categorias N3 com as seguintes alterações:

[...][...][...][...][...][...][...]

a) O artigo 7.º só é aplicável às entradas 1-A, 2, 3, 5, 8 e 9 da parte C do anexo VII.

- b) O artigo 8.º só é aplicável no que respeita às obrigações aplicáveis a essas categorias de veículos;
- c) O artigo 9.º, se for aplicável a essas categorias de veículos, só é aplicável no que respeita à parte A, n.ºs 5 a 7, do anexo IV;
- d) O artigo 16.º, alínea b), não é aplicável;
- e) É aplicável o artigo 27.º, com exceção do n.º 2, alínea e);
- f) O artigo 30.º só é aplicável às entradas 1-A, 1-B, 2, 3, 5, 8 e 9 da parte C do anexo VII;
- g) Os artigos 46.º a 49.º só são aplicáveis no que respeita à comunicação de informações e ao cumprimento das obrigações aplicáveis a essas categorias de veículos.

Artigo 3.º

Definições

1. Para efeitos do presente regulamento, entende-se por:
 - 1) «Veículo», qualquer veículo na aceção do artigo 3.º, ponto 15, do Regulamento (UE) 2018/858 ou enumerado no artigo 4.º, n.º 2, alíneas c) a g), do Regulamento (UE) n.º 168/2013;
 - 2) «Veículo em fim de vida», um veículo que constitui um resíduo na aceção do artigo 3.º, ponto 1, da Diretiva 2008/98/CE, ou [...] que constitui um resíduo de acordo com [...] o anexo I;
 - 3) «Modelo de veículo», qualquer modelo de veículo na aceção do artigo 3.º, ponto 32, do Regulamento (UE) 2018/858 ou um modelo de veículo na aceção do artigo 3.º, ponto 73, do Regulamento (UE) n.º 168/2013;
 - 4) «Reutilização potencial», a possibilidade de reutilização de peças ou componentes retirados de um veículo em fim de vida;
 - 5) «Reutilização», qualquer operação mediante a qual as peças ou componentes de veículos em fim de vida sejam novamente utilizados para o mesmo fim para que foram concebidos;

- 6) «Reciclagem potencial», a possibilidade de reciclagem de peças, componentes ou materiais retirados de um veículo em fim de vida;
- 7) «Valorização potencial», a possibilidade de valorização de peças, componentes ou materiais retirados de um veículo em fim de vida;
- 8) «Fornecedor», qualquer pessoa singular ou coletiva que forneça peças, componentes ou materiais a um fabricante que os utilize para fabricar veículos;
- 9) «Plástico» um polímero na aceção do artigo 3.º, ponto 5, do Regulamento (CE) n.º 1907/2006, ao qual podem ter sido adicionados aditivos ou outras substâncias e que pode funcionar como principal componente estrutural de produtos finais, com exceção dos polímeros naturais que não tenham sido quimicamente modificados;
- 10) «Matérias-primas críticas», as matérias-primas críticas [...] **na aceção do** artigo [...] **4.º** [...], **ponto 1, do** Regulamento (UE) [...] 2024/1252;
- 11) «Resíduos pós-consumo», os resíduos provenientes de produtos [...] que foram colocados no mercado ou fornecidos para distribuição, consumo ou utilização num país terceiro no âmbito de uma atividade comercial, a título oneroso ou gratuito;
- 12) «Remoção», o tratamento manual, mecânico, químico, térmico ou metalúrgico mediante o qual as peças, componentes ou materiais visados provenientes de veículos em fim de vida são individualmente identificáveis como um fluxo de saída separado ou parte de um fluxo de saída;
- 13) «Motor elétrico», um motor elétrico que converte a potência elétrica de entrada em potência mecânica de saída a fim de proporcionar tração a um veículo;
- 14) «Bateria de veículo elétrico», uma bateria de veículo elétrico na aceção do artigo 3.º, ponto 14, do Regulamento (UE) 2023/1542[...];
- 15) «Instalação de tratamento autorizada», qualquer empresa ou estabelecimento autorizado, em conformidade com a Diretiva 2008/98/CE e o presente regulamento, a proceder à recolha, ao armazenamento e ao tratamento de veículos em fim de vida;

- 16) «Tratamento», qualquer atividade efetuada após a entrega do veículo em fim de vida numa instalação para fins de despoluição, desmantelamento, compactação, corte, retalhamento, valorização ou preparação [...] antes da eliminação dos resíduos retalhados e quaisquer outras operações realizadas para fins de valorização ou eliminação do veículo em fim de vida e das peças, componentes e materiais deste;
- 17) «Retalhamento», qualquer operação utilizada para corte ou fragmentação de veículos em fim de vida;
- 18) «Operador de reparação e manutenção», qualquer pessoa singular ou coletiva que, no âmbito da sua atividade comercial, industrial, artesanal ou profissional, presta serviços de reparação ou manutenção, de forma independente ou com autorização dos fabricantes;
- 19) «Colocação no mercado», a disponibilização de um veículo, pela primeira vez, na União;
- 20) «Disponibilização no mercado», o fornecimento de um veículo para distribuição ou utilização no mercado no âmbito de uma atividade comercial, a título oneroso ou gratuito;
- 21) «Operador de gestão de resíduos», qualquer pessoa singular ou coletiva que lida, a título profissional, com a recolha ou o tratamento de veículos em fim de vida;
- 22) «Produtor», qualquer fabricante, importador ou distribuidor que, independentemente da técnica de venda utilizada, incluindo contratos à distância, na aceção do artigo 2.º, ponto 7, da Diretiva 2011/83/UE, fornece pela primeira vez, a título profissional, um veículo para distribuição ou utilização no território de um Estado-Membro;
- 23) «Organização competente em matéria de responsabilidade do produtor», uma entidade jurídica que organiza, financeiramente ou financeira e operacionalmente, o cumprimento das obrigações decorrentes da responsabilidade alargada do produtor em nome de vários produtores;

- 24) «Representante [...] autorizado para efeitos da responsabilidade alargada do produtor», uma pessoa singular ou coletiva estabelecida num Estado-Membro [...] que não seja o Estado-Membro em que o produtor está estabelecido, e que é nomeada pelo produtor em conformidade com o artigo 8.º-A, n.º 5, terceiro parágrafo, da Diretiva 2008/98/CE para efeitos do cumprimento das obrigações desse produtor previstas no capítulo IV do presente regulamento;
- 25) «Matérias-primas secundárias», as matérias que foram obtidas através de processos de reciclagem e que podem substituir matérias-primas primárias;
- 26) «Proprietário do veículo», qualquer pessoa singular ou coletiva titular do direito de propriedade de um veículo [...] ou o detentor do veículo, se não for possível identificar o proprietário;
- 27) «Tecnologia de pós-retalhamento», as técnicas e tecnologias utilizadas para processar materiais provenientes de veículos em fim de vida para posterior valorização, após terem sido retalhados, em conformidade com a parte G, ponto 2, do anexo VII;
- 28) «Refabrico», [...] as ações profissionais através das quais uma peça ou componente novo é fabricado a partir de peças e componentes [...] removidos de veículos [...] e através das quais [...] é feita pelo menos uma alteração [...] que afeta substancialmente a [...] segurança, o desempenho, a finalidade ou o tipo da peça ou componente;
- 29) «Recondicionamento», as ações realizadas para preparar, limpar, ensaiar, fazer a manutenção e, se necessário, reparar uma peça ou componente removido de veículos [...], a fim de restabelecer o seu desempenho ou funcionalidade [...] no âmbito da utilização prevista e da gama de desempenho originalmente concebidas na fase de conceção [...] no momento da [...] colocação no mercado da peça ou componente;
- 30) [...] ⁴⁷ [...]
- 31) [...] ⁴⁸ [...]
- 32) «Resíduos não inertes», resíduos que não satisfazem as condições da definição de «resíduos inertes» estabelecida no artigo 2.º, alínea e), da Diretiva 1999/31/CE do Conselho⁴⁹;

⁴⁷ [...]

⁴⁸ [...]

⁴⁹ Diretiva 1999/31/CE do Conselho, de 26 de abril de 1999, relativa à deposição de resíduos em aterros (JO L 182 de 16.7.1999, p. 1).

- 33) «Veículo usado», um veículo matriculado num Estado-Membro ou em qualquer outro país e que não é um veículo em fim de vida;
- 34) «Veículo usado destinado a exportação», um veículo usado que deve ser sujeito ao regime aduaneiro previsto no artigo 269.º do Regulamento (UE) n.º 952/2013;
- 35) «Operadores económicos», produtores, [...] companhias de seguro automóvel, fornecedores, operadores de reparação e manutenção, operadores de gestão de resíduos e quaisquer outros operadores envolvidos na conceção de veículos, no comércio de veículos usados e na reutilização, refabrico e recondicionamento de peças e componentes de veículos;
- 36) «Veículo apto a circular», um veículo considerado apto a circular em conformidade com o artigo 5.º, n.º 1, alíneas a) e b), e com o artigo 8.º da Diretiva 2014/45/UE;
- 37) «Perda económica total», uma perda ou dano no veículo de tal ordem que o custo da reparação excede o valor de mercado do veículo ou o seu valor segurado;
- 38) «Perda técnica total», um dano grave ou uma destruição completa do veículo de tal ordem que se torna impossível a sua reparação;
- 39) «Ponto de recolha», um operador económico que não seja uma instalação de tratamento autorizada, que armazena temporariamente veículos em fim de vida recolhidos e prepara a sua transferência para instalações de tratamento autorizadas, para tratamento.
- 40) «Plásticos de base biológica», plásticos fabricados a partir de recursos biológicos, como matéria-prima de biomassa, resíduos orgânicos ou subprodutos. Podem ser [...] biodegradáveis ou não biodegradáveis.

2. Além das definições referidas no n.º 1, são aplicáveis as seguintes definições:

- a) «Resíduos», «óleos usados», «detentor de resíduos», «gestão de resíduos», «recolha», «prevenção», «valorização», «reciclagem», «enchimento», «eliminação» e «regime de responsabilidade alargada do produtor» estabelecidas no artigo 3.º, pontos 1), 3), 6), 9), 10), 12), 15), 17), 17-A), 19) e 21), da Diretiva 2008/98/CE;

- b) «Homologação», «homologação em várias fases», «componente», «peças», «peças sobresselentes», «veículo de base», «veículo produzido em pequenas séries», «veículo para fins especiais», «autoridade de fiscalização do mercado», «entidade homologadora» «fabricante», «importador» e «distribuidor» estabelecidas no artigo 3.º, pontos 1), 8), 19), 21), 23), 24), 28), 30), 31), 35), 36), 40), 42) e 43), do Regulamento (UE) 2018/858;
- c) «Matrícula», «certificado de matrícula», «titular do certificado de matriculado», «suspensão» e «cancelamento da matrícula» estabelecidas no artigo 2.º, alíneas b), c), d), e) e f), da Diretiva 1999/37/CE;
- d) «Veículo de interesse histórico», «inspeção técnica» e «certificado de inspeção técnica» estabelecidas no artigo 3.º, pontos 7), 9) e 12), da Diretiva 2014/45/UE;
- e) «Substância que suscita preocupação» e «suporte de dados» estabelecidas no artigo 2.º, pontos 28) e 30), do Regulamento [Conceção Ecológica de Produtos Sustentáveis];
- f) «Autoridades aduaneiras» estabelecida no artigo 5.º, ponto 1, do Regulamento (UE) n.º 952/2013;
- g) «Contrato à distância» estabelecida no artigo 2.º, ponto 7, da Diretiva 2011/83/UE;
- h) «Plataforma em linha» estabelecida no artigo 3.º, alínea i), do Regulamento (UE) 2022/2065;
- i) «Consumidor» estabelecida no artigo 2.º, ponto 2, da Diretiva (UE) 2019/771;
- j) «Pequeno fabricante» estabelecida no artigo 3.º, ponto 48, do Regulamento (UE) 2024/1257;

CAPÍTULO II

REQUISITOS DE CIRCULARIDADE

Artigo 4.º

Potencial reutilização, reciclagem e valorização de veículos

1. Cada veículo de um modelo de veículo homologado a partir de [OP: inserir a data correspondente ao primeiro dia do mês seguinte a um período de 72 meses após a data de entrada em vigor do presente regulamento], nos termos do Regulamento (UE) 2018/858, deve ser construído de modo a ser:
 - a) Reutilizável ou reciclável num mínimo de 85 % em massa;
 - b) Reutilizável ou valorizável num mínimo de 95 % em massa.
2. No caso dos modelos de veículos a que se refere o n.º 1, os fabricantes devem adotar as seguintes medidas:
 - a) Recolher os dados necessários em toda a cadeia de abastecimento, em particular sobre a natureza e a massa de todos os materiais utilizados na construção dos veículos, a fim de assegurar o cumprimento continuado dos requisitos;
 - b) Manter todos os outros dados apropriados sobre o veículo, exigidos pelo processo de cálculo a que se refere a alínea e);
 - c) Verificar a exatidão e a exaustividade das informações recebidas dos fornecedores;
 - d) Gerir e documentar a lista dos materiais;
 - e) Calcular as taxas de reutilização potencial, reciclagem potencial e valorização potencial para efeitos do n.º 1 de acordo com a metodologia estabelecida pela Comissão nos termos do n.º 3 ou, antes da adoção dessa metodologia e da sua entrada em vigor, de acordo com a norma ISO 22628:2002, em combinação com os elementos estabelecidos no anexo II, parte A;
 - f) Marcar as peças e componentes feitos de polímeros e elastómeros dos veículos, em conformidade com o artigo 12.º, n.º 1;

g) Assegurar que as peças e componentes enumerados no anexo VII, parte E, não são reutilizados na construção de veículos novos.

3. Até [*OP inserir a data correspondente ao último dia do mês seguinte a um período de [...] 24 meses após a data de entrada em vigor do presente regulamento*], a Comissão adota um ato de execução para estabelecer uma nova metodologia de cálculo e verificação das taxas de reutilização potencial, reciclagem potencial e valorização potencial de um veículo, tendo em conta os elementos estabelecidos no anexo II.

O referido ato de execução é adotado pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 51.º, n.º 2.

Artigo 5.º

Requisitos aplicáveis às substâncias presentes nos veículos

1. A presença de substâncias que suscitem preocupação nos veículos e nas peças e componentes destes deve ser minimizada tanto quanto possível.
 2. Além das restrições estabelecidas no anexo XVII do Regulamento (CE) n.º 1907/2006 e [...] das restrições estabelecidas nos anexos I e II do Regulamento (UE) 2019/1021 e no Regulamento (UE) 2023/1542, o presente regulamento especifica o regime para as substâncias presentes nos veículos. [...] Nenhum modelo de veículo homologado a partir de [*OP: inserir a data correspondente ao primeiro dia do mês seguinte a um período de 72 meses após a data de entrada em vigor do presente regulamento*], nos termos do Regulamento (UE) 2018/858, nem nenhuma peça ou componente colocado no mercado para esse veículo pode conter chumbo, mercúrio, cádmio ou crómio hexavalente.
- 2-A. Até [inserir data não posterior a 24 meses após a data de adoção do presente regulamento], a Comissão elabora um relatório sobre a presença de substâncias que suscitem preocupação nos veículos, a fim de determinar em que medida estas afetam negativamente a reutilização e a reciclagem de materiais ou têm impacto na segurança química. A Comissão é assistida pela Agência Europeia dos Produtos Químicos no que respeita aos aspetos relacionados com a segurança química. O relatório não deve abranger substâncias que suscitem preocupação presentes em peças e componentes de veículos para os quais já seja exigida uma identificação ou avaliação ao abrigo de outra legislação da União.

A Comissão apresenta o relatório ao Parlamento Europeu e ao Conselho, expondo pormenorizadamente as suas conclusões, e pondera as medidas de seguimento adequadas, nomeadamente:

- i) a criação de restrições às substâncias que suscitam preocupação que afetam negativamente a reutilização e a reciclagem de materiais dos veículos em que estão presentes, no âmbito de atos delegados estabelecidos em conformidade com o artigo 5.º, n.º 2-B;
- ii) a introdução de requisitos de informação no âmbito do passaporte digital de circularidade do veículo, nos termos do artigo 13.º;
- iii) o recurso aos procedimentos referidos no artigo 68.º, n.ºs 1 e 2, do Regulamento (CE) n.º 1907/2006 para a adoção de novas restrições.

Se um Estado-Membro considerar que uma substância afeta negativamente a reutilização e a reciclagem de materiais do veículo em que está presente, comunica, até [inserir data] essa informação à Comissão e, no que respeita aos aspetos relacionados com a segurança química, também à Agência Europeia dos Produtos Químicos, e remete para as avaliações de risco pertinentes ou outros dados pertinentes, se disponíveis.

2-B. A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados em conformidade com o artigo 50.º, a fim de completar o presente regulamento, mediante o estabelecimento de restrições à presença de substâncias que suscitam preocupação que afetam negativamente a reutilização e a reciclagem de materiais nos veículos e nas suas peças e componentes, por motivos não relacionados principalmente com a segurança química.

3. Em derrogação do n.º 2, os modelos de veículos ou as peças e componentes colocados no mercado para esses veículos podem conter chumbo, mercúrio, cádmio ou crómio hexavalente nas condições e até aos valores máximos de concentração estabelecidos no anexo III.

Os n.ºs 2 e 3 não se aplicam às baterias incorporadas em veículos aos quais se aplica o Regulamento (UE) 2023/1542.

4. A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados em conformidade com o artigo 50.º, a fim de alterar o anexo III para o adaptar ao progresso científico e técnico do seguinte modo:
- a) Estabelecer valores máximos de concentração até aos quais se tolera a presença de chumbo, mercúrio, cádmio ou crómio hexavalente em peças, componentes e materiais homogéneos específicos dos veículos;
 - b) Isentar determinadas peças, componentes e materiais homogéneos dos veículos da proibição da presença de chumbo, mercúrio, cádmio ou crómio hexavalente estabelecida no n.º 2, se estiverem preenchidas as seguintes condições:
 - i) a utilização dessas substâncias é inevitável,
 - ii) os benefícios socioeconómicos são comprovadamente superiores ao risco para a saúde humana ou para o ambiente decorrente da utilização dessas substâncias,
 - iii) não existem substâncias ou tecnologias alternativas;
 - c) Eliminar do anexo III as peças, componentes e materiais homogéneos dos veículos, se a utilização de chumbo, mercúrio, cádmio ou crómio hexavalente for evitável;
 - d) Designar as peças, componentes e materiais homogéneos dos veículos que devem ser removidos antes de qualquer tratamento posterior e exigir que sejam rotulados ou identificados de qualquer outro modo adequado.

A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados em conformidade com o artigo 50.º, a fim de alterar o anexo III, nomeadamente suprimindo da lista determinadas isenções aplicáveis a materiais e componentes homogéneos, caso a isenção específica seja abrangida por outra legislação da União.

Ao adotar um ato delegado nos termos do presente número, a Comissão tem em conta o impacto socioeconómico da introdução, alteração ou supressão de uma isenção à restrição de utilização de chumbo, mercúrio, cádmio ou crómio hexavalente em modelos de veículos, incluindo a disponibilidade de alternativas e os impactos na saúde humana e no ambiente ao longo de todo o ciclo de vida dos veículos.

5. A pedido da Comissão, e no prazo de 12 meses a contar da data do pedido, a Agência Europeia dos Produtos Químicos (a seguir designada por «Agência») elabora um relatório sobre a viabilidade técnica e económica das alternativas às isenções existentes enumeradas no anexo III e, com base nessa avaliação, uma proposta fundamentada de alteração específica da isenção.
6. Logo que receba o pedido da Comissão, a Agência deve anunciar no seu sítio Web que será elaborado um relatório sobre uma eventual alteração de uma isenção prevista no anexo III e convidar os Estados-Membros e todas as partes interessadas a apresentarem as suas observações no prazo de oito semanas a contar da data de publicação do anúncio. A Agência publica no seu sítio Web todas as observações recebidas dos Estados-Membros e das partes interessadas.
7. O mais tardar nove meses após a apresentação à Comissão do relatório a que se refere o n.º [...] 5, o Comité de Análise Socioeconómica da Agência, instituído nos termos do artigo 76.º, n.º 1, alínea d), do Regulamento (CE) n.º 1907/2006, adota um parecer sobre o relatório e sobre as alterações específicas propostas. A Agência envia esse parecer sem demora à Comissão.
8. [...]

Artigo 6.º

Teor mínimo de material reciclado nos veículos

1. O plástico contido em cada modelo de veículo homologado a partir de [OP: inserir a data correspondente ao primeiro dia do mês seguinte a um período de 72 meses após a data de entrada em vigor do regulamento], nos termos do Regulamento (UE) 2018/858, deve incluir, no mínimo, 15 de plástico reciclado, em massa, proveniente de resíduos de plástico pós-consumo.

Pelo menos 25 % da meta fixada no primeiro parágrafo devem ser alcançados mediante a inclusão, no modelo de veículo em causa, de plásticos reciclados provenientes de veículos em fim de vida [...] ou de resíduos tal como referidos no artigo 23.º, n.º 2, alínea c), do presente regulamento.

A massa do plástico contido em cada veículo e a massa do plástico reciclado a que se refere o n.º 1 excluem os elastómeros, os termoendurecíveis, com exceção das espumas de poliuretano utilizadas para enchimento, e os plásticos que contenham ou estejam contaminados por qualquer uma das substâncias reguladas pelo artigo 7.º do Regulamento (UE) 2019/1021 quando forem excedidos os limiares previstos no anexo IV do mesmo regulamento.

1-A. O plástico contido em cada modelo de veículo homologado a partir de [OP: inserir a data correspondente ao primeiro dia do mês seguinte a um período de 96 meses após a data de entrada em vigor do regulamento], nos termos do Regulamento (UE) 2018/858, deve incluir, no mínimo, 20 % de plástico reciclado, em massa, proveniente de resíduos de plástico pós-consumo.

Pelo menos 25 % da meta fixada no primeiro parágrafo devem ser alcançados mediante a inclusão, no modelo de veículo em causa, de plásticos reciclados provenientes de veículos em fim de vida ou de resíduos tal como referidos no artigo 23.º, n.º 2, alínea c), do presente regulamento.

1-B. O plástico contido em cada modelo de veículo homologado a partir de [OP: inserir a data correspondente ao primeiro dia do mês seguinte a um período de 120 meses após a data de entrada em vigor do regulamento], nos termos do Regulamento (UE) 2018/858, deve incluir, no mínimo, 25 % de plástico reciclado, em massa, proveniente de resíduos de plástico pós-consumo.

Pelo menos 25 % da meta fixada no primeiro parágrafo devem ser alcançados mediante a inclusão, no modelo de veículo em causa, de plásticos reciclados provenientes de veículos em fim de vida ou de resíduos tal como referidos no artigo 23.º, n.º 2, alínea c), do presente regulamento.

1-C. Para efeitos do presente artigo, o teor de material reciclado é valorizado a partir de resíduos pós-consumo que tenham sido reciclados:

a) Numa instalação localizada na União que cumpra os requisitos em matéria de proteção da saúde humana, clima e ambiente previstos no direito da União; ou

b) Numa instalação localizada num país terceiro [...] **a partir de [48 meses após a data de entrada em vigor do presente regulamento]** que cumpra [...] os requisitos em matéria de proteção da saúde humana, clima e ambiente equivalentes aos previstos no direito da União [...]; **até [24 meses após a data de entrada em vigor do presente regulamento], a Comissão deve avaliar de forma mais exaustiva o impacto esperado no comércio mundial, bem como na indústria da reciclagem e da indústria automóvel da UE e comunicar a sua avaliação ao Conselho e ao Parlamento Europeu.**

2. Até [OP: inserir a data correspondente ao último dia do mês seguinte a um período de 23 meses após a data de entrada em vigor do presente regulamento], a Comissão adota um ato de execução em conformidade com o artigo 51.º, n.º 2, para [...] estabelecer [...] a metodologia de cálculo e verificação, para efeitos dos n.ºs 1, 1-A, 1-B, e 1-C, do presente artigo, da percentagem de plásticos recuperados de resíduos pós-consumo e de veículos em fim de vida [...] presentes e incorporados no modelo de veículo. A metodologia de verificação deve incluir a obrigação de os fabricantes assegurarem que cada instalação que produz o material reciclado que utilizam seja auditada, pelo menos de 5 em 5 anos, por uma entidade terceira independente. Essas auditorias devem verificar o cumprimento das condições estabelecidas nos n.ºs 1, 1-A, 1-B e 1-C e, a esse respeito, o cumprimento dos requisitos e critérios estabelecidos no anexo XIII. **Relativamente ao material reciclado em países terceiros, este requisito em matéria de auditorias e os requisitos e critérios estabelecidos no anexo XIII devem aplicar-se a partir de [48 meses após a data de entrada em vigor do presente regulamento].** No âmbito das obrigações gerais que lhes incumbem por força do artigo 8.º, n.º 2, os fabricantes têm de ter à disposição, conservar e enviar às entidades homologadoras competentes a documentação, incluindo relatórios de auditoria, que comprove a conformidade das instalações com as referidas condições, requisitos e critérios.

2-A. Quando, devido à falta de disponibilidade ou aos preços excessivos de plásticos reciclados específicos, se tornar excessivamente difícil cumprir as percentagens mínimas de teor de material reciclado fixadas nos n.ºs 1, 1-A, 1-B e 1-C, do presente artigo, a Comissão fica habilitada a adotar um ato delegado, nos termos do artigo 50.º, para complementar [...] esses números, mediante a criação de derrogações das metas relativas ao teor de plástico reciclado.

3. A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados, em conformidade com o artigo 50.º, a fim de completar o presente regulamento, estabelecendo uma percentagem mínima de aço reciclado a partir de resíduos de aço pós-consumo que deve estar presente e ser incorporada em modelos de veículos a homologar em conformidade com o presente regulamento e com o Regulamento (UE) 2018/858.

A percentagem mínima de aço reciclado a que se refere o primeiro parágrafo deve basear-se num estudo de viabilidade realizado pela Comissão. O estudo é concluído até [OP: inserir a data correspondente ao último dia do mês seguinte a um período de 23 meses após a data de entrada em vigor do presente regulamento], centrando-se, em especial, nos seguintes aspetos:

- a) A disponibilidade atual e prevista de aço reciclado de fontes pós-consumo de resíduos de aço;

- b) A percentagem atual de resíduos pós-consumo em vários semiprodutos e produtos intermédios de aço utilizados nos veículos;
- c) A potencial utilização de aço reciclado pós-consumo pelos fabricantes em veículos a homologar no futuro;
- d) A procura relativa do setor automóvel em comparação com a procura de resíduos de aço pós-consumo de outros setores;
- e) A viabilidade económica e o progresso técnico e científico, incluindo alterações da disponibilidade de tecnologias de reciclagem no que respeita às taxas de reciclagem de aço;
- f) A contribuição de um teor percentual mínimo de aço reciclado nos veículos para a autonomia estratégica aberta e os objetivos climáticos e ambientais da União;
- g) A necessidade de evitar impactos negativos desproporcionados na acessibilidade dos preços dos veículos; e
- h) A influência nos custos globais e na competitividade do setor automóvel.

[...]

[...]

4. Até [OP: inserir a data correspondente ao último dia do mês seguinte a um período de 35 meses após a data de entrada em vigor do presente regulamento], a Comissão avalia a viabilidade de estabelecer um requisito relativo à percentagem mínima de:

- a) Alumínio e ligas de alumínio, magnésio e ligas de magnésio, reciclados a partir de resíduos pós-consumo e incorporados em modelos de veículos; e
- b) Neodímio, disprósio, praseodímio, térbio, samário, níquel, cobalto e boro reciclados a partir de resíduos pós-consumo e incorporados em ímãs permanentes.

Após a conclusão da avaliação a que se refere o primeiro parágrafo, a Comissão fica habilitada a adotar atos delegados, em conformidade com o artigo 50.º, a fim de completar o presente regulamento, estabelecendo uma percentagem mínima de alumínio e ligas de alumínio, magnésio e ligas de magnésio, neodímio, disprósio, praseodímio, térbio, samário, níquel, cobalto e boro reciclados a partir de resíduos pós-consumo, que deve estar presente e ser incorporada nos modelos de veículos a homologar ao abrigo do presente regulamento e do Regulamento (UE) 2018/858.

O teor percentual mínimo de materiais reciclados a que se refere o segundo parágrafo baseia-se no estudo de viabilidade a que se refere o primeiro parágrafo, tendo em conta todos os seguintes elementos:

- a) A disponibilidade atual e prevista dos materiais enumerados no segundo parágrafo reciclados a partir de resíduos pós-consumo;
- b) As percentagens atuais de teor reciclado de resíduos pós-consumo dos materiais enumerados no segundo parágrafo nos veículos colocados no mercado;
- c) A viabilidade económica e o progresso técnico e científico, incluindo alterações da disponibilidade de tecnologias de reciclagem no que respeita ao tipo de materiais reciclados e às respetivas taxas de reciclagem;
- d) A contribuição de um teor percentual mínimo de materiais reciclados nos veículos dos materiais enumerados no segundo parágrafo para a autonomia estratégica e os objetivos climáticos e ambientais da União;
- e) Os possíveis efeitos no funcionamento dos veículos decorrentes da incorporação do teor reciclado dos materiais enumerados no segundo parágrafo nas peças e componentes dos veículos;
- f) A necessidade de evitar impactos negativos desproporcionados na acessibilidade dos preços dos veículos que contêm os materiais enumerados no segundo parágrafo;
- g) A influência nos custos globais e na competitividade do setor automóvel.

5. Até [...] 30 meses a contar da data de entrada em vigor do presente regulamento, [...] a Comissão [...] adota um ato de execução que estabeleça a metodologia de cálculo e verificação da percentagem de materiais referidos nos n.ºs 3 e 4 que são reciclados a partir de resíduos pós-consumo dos modelos de veículos.

O referido ato de execução é adotado pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 51.º, n.º 2.

Artigo 7.º

Conceção que possibilite a remoção e a substituição de determinadas peças e componentes dos veículos

1. Cada veículo de um modelo de veículo homologado a partir de [OP: inserir a data correspondente ao primeiro dia do mês seguinte a 72 meses após a data de entrada em vigor do presente regulamento] deve ser concebido de forma a não dificultar a remoção, pelas instalações de tratamento autorizadas, das peças e componentes enumerados no anexo VII, parte C, do veículo em causa durante a fase de resíduo do veículo.
2. Cada veículo de um modelo de veículo homologado a partir de [OP: inserir a data correspondente ao primeiro dia do mês seguinte a 72 meses após a data de entrada em vigor do presente regulamento], nos termos do Regulamento (UE) 2018/858, deve ser concebido, no que respeita aos elementos de ligação, fixação e vedação, de modo a possibilitar a remoção e substituição rápida e não destrutiva das baterias dos veículos elétricos e dos motores elétricos por instalações de tratamento autorizadas ou operadores de reparação e manutenção durante a fase de utilização e a fase de resíduo do veículo.
3. A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados em conformidade com o artigo 50.º, a fim de alterar o n.º 2 mediante a revisão da lista de peças e componentes a conceber para remoção e substituição nos veículos, de modo a nele incluir peças e componentes adicionais enumerados no anexo VII, parte C, tendo em conta o progresso técnico e científico.
4. A Comissão pode adotar atos de execução que estabeleçam as condições de conceção para a remoção e substituição de peças e componentes a que se refere o n.º 2, se tal for necessário para assegurar a execução harmonizada da obrigação prevista no n.º 2.

Os referidos atos de execução são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 51.º, n.º 2.

CAPÍTULO III

OBRIGAÇÕES DOS FABRICANTES

Artigo 8.º

Obrigações gerais

1. Os fabricantes devem demonstrar que os veículos novos que fabricaram e que são colocados no mercado são homologados em conformidade com os requisitos do Regulamento (UE) 2018/858, do Regulamento (UE) n.º 168/2013 e do presente regulamento.
2. Para efeitos da homologação [...] dos modelos de veículos aos quais se aplicam os requisitos dos artigos 4.º, 5.º, 6.º ou 7.º, o fabricante deve apresentar a documentação que demonstra a conformidade com esses requisitos e:
 - a) Incluí-la no dossiê de fabrico a que se refere o artigo 24.º do Regulamento (UE) 2018/858 ou o artigo 27.º do Regulamento (UE) n.º 168/2013, consoante aplicável; e
 - b) Apresentá-la à entidade homologadora em conformidade com o artigo 23.º do Regulamento (UE) 2018/858 ou o artigo 26.º do Regulamento (UE) n.º 168/2013, consoante aplicável.
3. Para efeitos da homologação de veículos a que se aplica o requisito do artigo 9.º, o fabricante deve apresentar a estratégia de circularidade à entidade homologadora juntamente com o pedido de homologação a que se refere o artigo 23.º do Regulamento (UE) 2018/858 ou o artigo 26.º do Regulamento (UE) n.º 168/2013, consoante aplicável.
4. Para efeitos da homologação de veículos aos quais se aplicam os requisitos estabelecidos no artigo 10.º, o fabricante deve elaborar as informações a que se refere o artigo 10.º, n.º 1, e apresentá-las, em conformidade com o artigo 24.º, n.º 1, alínea a), do Regulamento (UE) 2018/858, à entidade homologadora juntamente com o pedido de homologação a que se refere o artigo 23.º do mesmo regulamento.

5. Para efeitos da homologação de veículos aos quais se aplicam os requisitos estabelecidos no artigo 11.º, o fabricante deve apresentar a declaração que confirma o cumprimento do requisito estabelecido no artigo 11.º, n.º 1, em conformidade com o artigo 24.º, n.º 1, alínea a), do Regulamento (UE) 2018/858, ou o artigo 27.º, n.º 1, do Regulamento (UE) 168/2013, consoante aplicável, à entidade homologadora juntamente com o pedido de homologação [...].

Artigo 9.º

Estratégia de circularidade

1. Para cada categoria de veículos em que um fabricante produziu veículos homologados nos termos do Regulamento (UE) 2018/858 a partir de [OP: inserir a data correspondente ao primeiro dia do mês seguinte a um período de 36 meses após a data de entrada em vigor do presente regulamento], o fabricante deve elaborar e aplicar uma estratégia de circularidade, a fim de disponibilizar o seu plano abrangente de circularidade para os cinco anos seguintes. No que diz respeito à parte A, pontos 3 e 4, do anexo IV, a estratégia deve incluir informações específicas sobre o modelo de veículo em causa.
2. A estratégia de circularidade deve descrever as medidas que os fabricantes adotarão para dar seguimento às suas obrigações, a fim de assegurar o cumprimento dos requisitos de circularidade previstos no capítulo II, que são verificados nos procedimentos de homologação e aplicáveis à categoria de veículo em causa.
3. A estratégia de circularidade deve conter os elementos previstos no anexo IV, parte A.
4. O fabricante deve apresentar uma cópia da estratégia de circularidade à Comissão no prazo de 30 dias a contar da primeira concessão da homologação [...] a um veículo [...] da categoria em causa.
5. O fabricante deve acompanhar e dar seguimento às medidas previstas na estratégia de circularidade e atualizá-la de cinco em cinco anos, em conformidade com o anexo IV, parte B. A estratégia de circularidade atualizada deve ser apresentada à entidade homologadora que homologou um veículo da categoria em causa o modelo de veículo e à Comissão.
6. A Comissão disponibiliza ao público as estratégias de circularidade e as eventuais atualizações dessas estratégias, com exceção de informações confidenciais.

7. A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados nos termos do artigo 50.º, a fim de alterar o anexo IV, parte B, mediante a adaptação dos requisitos relativos ao conteúdo da estratégia de circularidade e das respetivas atualizações aos progressos técnicos e científicos no fabrico de veículos e na gestão de veículos em fim de vida, à evolução do mercado automóvel e às alterações da regulamentação.
8. Até [OP: inserir a data correspondente ao último dia do mês seguinte a um período de 83 meses após a data de entrada em vigor do presente regulamento] e, subsequentemente, de seis em seis anos, a Comissão elabora e publica um relatório sobre a circularidade do setor automóvel. O relatório baseia-se, em especial, nas estratégias de circularidade e nas atualizações destas.

Artigo 10.º

Declaração sobre o teor de material reciclado presente nos veículos

1. Os fabricantes devem declarar, para cada modelo de veículo homologado a partir de [OP: inserir a data correspondente ao primeiro dia do mês seguinte a um período de [...]
12 meses após a adoção do ato de execução que estabelece a metodologia para o cálculo e a verificação do teor percentual de materiais reciclados a partir de resíduos pós-consumo dos modelos de veículos, conforme referido no artigo 6.º, [...]/n.º 5], nos termos do Regulamento (UE) 2018/858, o respetivo teor percentual de material reciclado de:
 - a) Neodímio, disprósio, praseodímio, térbio, samário, níquel, cobalto ou boro em ímanes permanentes de motores elétricos;
 - b) Alumínio e ligas de alumínio;
 - c) Magnésio e ligas de magnésio;
 - d) Aço.

A declaração diz respeito ao teor de material reciclado destes materiais presente no modelo de veículo e deve indicar, por percentagem de material, se o material é reciclado a partir de resíduos pré-consumo ou de resíduos pós-consumo.

2. As entidades homologadoras devem verificar se os fabricantes apresentaram a documentação exigida e se esta contém as informações a que se refere o n.º 1.
3. Em derrogação do n.º 1, o requisito de declarar o teor percentual de um determinado material reciclado não é aplicável se tiver sido estabelecida uma meta para esse material nos termos do artigo 6.º, n.º 3 ou n.º 4.

Artigo 11.º

Informações sobre a remoção e substituição de peças, componentes e materiais presentes nos veículos

1. A partir de [OP: inserir a data correspondente ao primeiro dia do mês seguinte a um período de 36 meses após a data de entrada em vigor do presente regulamento], os fabricantes devem garantir aos operadores de gestão de resíduos e aos operadores de reparação e manutenção acesso ilimitado, normalizado e não discriminatório às informações enumeradas no anexo V que permitam o acesso aos seguintes elementos, bem como a remoção e a substituição seguras dos mesmos:
 - [...]/[...]/c) Peças, componentes e materiais que contenham os fluidos e líquidos enumerados no anexo VII, parte B, e presentes nos veículos;
 - d) Peças e componentes enumerados no anexo VII, parte C, e presentes nos veículos;
 - e) Peças e componentes que contenham as matérias-primas críticas referidas no [...]/artigo 28.º, n.º 1, alínea b), do Regulamento (UE) 2024/1252 no momento da homologação do veículo;
 - f) Componentes e peças codificados digitalmente num veículo, se essa codificação impedir a sua reparação, manutenção ou substituição noutra veículo.
2. Os fabricantes devem assegurar a cooperação com os operadores de tratamento e os operadores de reparação e manutenção autorizados, criando as plataformas de comunicação necessárias para prestar e manter atualizadas as informações a que se refere o n.º 1 e as informações especificadas no anexo V.

Os fabricantes devem prestar as informações a que se refere o primeiro parágrafo a título gratuito. Os fabricantes podem cobrar taxas aos operadores de gestão de resíduos e aos operadores de reparação e manutenção no montante necessário para cobrir os custos administrativos da disponibilização das informações necessárias através de plataformas de comunicação.

3. A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados em conformidade com o artigo 50.º, a fim de alterar o anexo V mediante a revisão da lista de peças, componentes e materiais dos veículos e do âmbito das informações a prestar pelos fabricantes.

Artigo 12.º

Rotulagem das peças, componentes e materiais presentes nos veículos

1. Os fabricantes e seus fornecedores devem utilizar a nomenclatura das normas de codificação de componentes e materiais enumeradas no anexo VI, pontos 1 a 3, para a rotulagem e identificação de peças, componentes e materiais dos veículos.
2. Até 24 de maio de 2029, [...] os fabricantes devem assegurar que [...] as peças e componentes dos veículos que contenham ímanes permanentes ostentem um rótulo visível, claramente legível e indelével que indique as informações [...] em conformidade com o artigo 28.º do Regulamento (UE) 2024/1252.[...]
3. A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados em conformidade com o artigo 50.º, a fim de alterar o anexo VI para o adaptar ao progresso científico e técnico.

Artigo 13.º

Passaporte digital de circularidade do veículo

1. A partir de [OP: inserir a data correspondente ao primeiro dia do mês seguinte a um período de [...] 72 meses após a entrada em vigor do regulamento], cada veículo colocado no mercado deve dispor de um passaporte digital de circularidade do veículo que deve estar alinhado por outros passaportes ambientais relacionados com os veículos, estabelecidos ao abrigo do direito da União e, sempre que possível, integrado nos mesmos, nomeadamente os passaportes a que se referem o artigo 77.º do Regulamento (UE) 2023/1542 e o artigo 3.º, ponto 68, do Regulamento (UE) 2024/1257.

O passaporte digital de circularidade do veículo deve estar alinhado, se adequado, pelos requisitos estabelecidos no Regulamento (UE) 2024/1781 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 13 de junho de 2024, que estabelece um regime para a definição de requisitos de conceção ecológica dos produtos sustentáveis, nomeadamente os artigos 11.º a 13.º.

2. O passaporte digital de circularidade do veículo dos veículos que estão a ser colocados no mercado **deve ser acessível a título gratuito** e deve conter:
 - a) As informações a que se refere o artigo 11.º do presente regulamento em formato digital[...];
 - b) Informações sobre as peças que contenham chumbo, mercúrio, cádmio ou cromo hexavalente incluídas no veículo, tal como referido na derrogação prevista no artigo 5.º, n.º 3;[...]
 - b-1) A declaração sobre o teor percentual de material reciclado e dos materiais enumerados no artigo 10.º, n.º 1, alíneas a) a d);
 - b-2) A estratégia de circularidade para o modelo de veículo em causa;[...]
 - b-3) Uma referência ao catálogo de peças sobresselentes para o modelo de veículo em causa, incluindo a localização de peças individuais no veículo.
3. O fabricante que coloca o veículo no mercado deve assegurar que as informações constantes do passaporte digital de circularidade do veículo são exatas e completas e estão atualizadas.
 - 3-A. [...]
4. Todas as informações incluídas no passaporte digital de circularidade do veículo devem cumprir as regras estabelecidas pela Comissão nos termos do n.º 6 e ser:
 - a) Baseadas em normas abertas;
 - b) Desenvolvidas num formato interoperável;
 - c) Transferíveis através de uma rede aberta e interoperável de intercâmbio de dados sem vinculação a um fornecedor;
 - d) Legíveis por máquina, estruturadas e pesquisáveis.

5. O passaporte digital de circularidade do veículo relativo a um veículo que se tenha tornado um veículo em fim de vida deixa de existir no mínimo [...]12meses após a emissão do certificado de destruição desse veículo em fim de vida.
6. Até [48 meses após a data de entrada em vigor do regulamento], [...]a Comissão adota atos de execução que estabeleçam regras relativas ao seguinte:
- a) A forma e a especificação técnica da solução a utilizar para aceder ao passaporte digital de circularidade do veículo;
 - b) Os requisitos técnicos de conceção e funcionamento do passaporte digital de circularidade do veículo, incluindo regras sobre:
 - i) o alinhamento e a interoperabilidade do passaporte digital de circularidade do veículo com outros passaportes e certificados exigidos pela legislação da União, tal como referido no n.º 1 do presente artigo;
 - ii) A conservação e tratamento das informações incluídas no passaporte digital de circularidade do veículo;
 - iii) A disponibilidade do passaporte digital de circularidade do veículo depois de o fabricante responsável pelo cumprimento das obrigações estabelecidas no n.º 3 deixar de existir ou cessar a sua atividade na União;
 - c) A introdução, alteração e atualização das informações incluídas no passaporte digital de circularidade do veículo por terceiros que não o fabricante;
 - d) A localização do suporte de dados ou outro identificador que permita o acesso ao passaporte digital de circularidade do veículo relativo ao veículo.

Ao adotar as regras a que se refere o primeiro parágrafo, a Comissão tem em conta a necessidade de assegurar um elevado nível de segurança e privacidade.

Os atos de execução a que se refere o primeiro parágrafo [...] são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 51.º, n.º 2.

CAPÍTULO IV

GESTÃO DE VEÍCULOS EM FIM DE VIDA

SECÇÃO 1

DISPOSIÇÕES GERAIS

Artigo 14.º

Autoridade competente

1. Os Estados-Membros devem nomear uma ou várias autoridades competentes responsáveis pelo cumprimento das obrigações decorrentes do presente capítulo, em especial por acompanhar e verificar a conformidade dos operadores económicos, dos produtores e das organizações competentes em matéria de responsabilidade do produtor com as suas obrigações estabelecidas nos artigos 15.º a [...]37.º e no anexo I.
2. Cada Estado-Membro pode nomear um ponto de contacto, de entre as autoridades competentes referidas no n.º 1, para efeitos de comunicação com a Comissão.
3. Os Estados-Membros devem definir os aspetos específicos da organização e do funcionamento das autoridades competentes, incluindo as regras administrativas e processuais relativas:
 - a) Ao registo de produtores, em conformidade com o artigo [...] 19.º;
 - b) À autorização dos produtores e das organizações competentes em matéria de responsabilidade do produtor, em conformidade com o artigo [...] 18.º;
 - c) À supervisão do cumprimento das obrigações de responsabilidade alargada do produtor, em conformidade com os artigos 16.º e 20.º;
 - d) À recolha de dados sobre veículos e veículos em fim de vida, em conformidade com o artigo [...] 19.º, n.º 12, e o artigo 49.º, n.º 6;
 - e) À disponibilização de informações, em conformidade com o artigo 49.º.

4. Até [OP: inserir a data correspondente ao último dia do mês seguinte a um período de [...]12 meses após a data de entrada em vigor do presente regulamento], os Estados-Membros devem notificar à Comissão os nomes e endereços das autoridades competentes nomeadas nos termos do n.º 1. Os Estados-Membros informam a Comissão, sem demora injustificada, de quaisquer alterações dos nomes ou dos endereços das autoridades competentes.

Artigo 15.º

Instalações de tratamento autorizadas

1. Sem prejuízo do disposto na Diretiva 2010/75/UE, qualquer estabelecimento ou empresa que pretenda efetuar operações de tratamento de veículos em fim de vida deve obter uma licença da autoridade competente, em conformidade com o artigo 23.º da Diretiva 2008/98/CE, e cumprir as condições estabelecidas nessa licença.
2. A fim de emitir a licença a que se refere o n.º 1, a autoridade competente deve verificar se o estabelecimento ou empresa possui a capacidade [...] necessária para cumprir as obrigações estabelecidas no artigo 27.º.
3. As licenças a que se refere o n.º 1 devem indicar que as instalações de tratamento têm competência para emitir um certificado de destruição, conforme referido no artigo 25.º. Os Estados-Membros podem prever, de um modo geral, que as instalações de tratamento tenham competência para emitir o certificado de destruição referido no artigo 25.º.
- 3-A. Os produtores ou, quando nomeadas em conformidade com o artigo 17.º, n.º 1, as organizações competentes em matéria de responsabilidade do produtor podem celebrar contratos com instalações de tratamento autorizadas com vista ao cumprimento das suas obrigações decorrentes da responsabilidade do produtor. Esses contratos devem ser justos, transparentes e não discriminatórios e podem basear-se num modelo estabelecido pelo Estado-Membro.

4. [...] Os Estados-Membros devem assegurar a plena coordenação do processo e das condições de licenciamento sempre que nele participem várias autoridades competentes ou vários estabelecimentos ou empresas que pretendam realizar operações de tratamento de veículos em fim de vida, a fim de assegurar uma abordagem integrada eficaz de todas as autoridades competentes em relação a este processo.
5. A Comissão fica habilitada a adotar um ato de execução que estabeleça requisitos pormenorizados aplicáveis aos contratos a que se refere o n.º 3-A, com vista a garantir termos e condições justos, transparentes e não discriminatórios. O referido ato de execução é adotado pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 51.º, n.º 2.

SECÇÃO 2

RESPONSABILIDADE ALARGADA DO PRODUTOR

Artigo 16.º

Responsabilidade alargada do produtor

A partir de [OP: inserir a data correspondente ao primeiro dia do mês seguinte a um período de 36 meses após a data de entrada em vigor do presente regulamento], recai nos produtores a responsabilidade alargada do produtor em relação aos veículos que disponibilizam no mercado pela primeira vez no território de um Estado-Membro. O regime de responsabilidade alargada do produtor [...] [...] deve ser coerente com os artigos 8.º e 8.º-A da Diretiva 2008/98/CE e cumprir os requisitos do presente capítulo.

A responsabilidade alargada do produtor inclui a obrigação de os produtores assegurarem que:

- a) Os veículos que disponibilizaram no mercado pela primeira vez no território de um Estado-Membro e que se tornem veículos em fim de vida são:
 - i) recolhidos em conformidade com o artigo 23.º,
 - ii) tratados em conformidade com o artigo 27.º;

- b) Os operadores de gestão de resíduos que tratam os veículos em fim de vida a que se refere a alínea a) cumprem as metas estabelecidas no artigo 34.º.

Nas regiões ultraperiféricas, os Estados-Membros podem adaptar as obrigações dos produtores de modo a garantir um serviço e cobrir os custos da gestão dos veículos em fim de vida, tendo em conta as características dessas regiões.

Além das informações referidas no artigo 8.º-A, n.º 3, alínea e), da Diretiva 2008/98/CE, os produtores devem publicar nos seus sítios Web, uma vez por ano e sob reserva de confidencialidade comercial e industrial, as informações sobre a recolha de veículos em fim de vida e a consecução das metas de reutilização e reciclagem, de reutilização e valorização e de reciclagem de plásticos.

Artigo [...] 17.º

Organização competente em matéria de responsabilidade do produtor

1. Os produtores podem optar por cumprir as suas obrigações decorrentes da responsabilidade alargada do produtor individualmente ou mandar uma organização competente em matéria de responsabilidade do produtor, autorizada em conformidade com o artigo [...] 18.º, para cumpriras obrigações decorrentes da responsabilidade alargada do produtor em seu nome.

Os Estados-Membros podem adotar medidas para exigir que os produtores mandatem uma organização competente em matéria de responsabilidade do produtor para efeitos do cumprimento das suas obrigações decorrentes da responsabilidade do produtor previstas no artigo 16.º.

2. As organizações competentes em matéria de responsabilidade do produtor devem assegurar a confidencialidade dos dados, no que respeita a informações confidenciais ou diretamente atribuíveis a produtores individuais, que estejam na sua posse ou na posse dos seus representantes [...] autorizados para efeitos da responsabilidade alargada do produtor.

3. Além das informações referidas no artigo 8.º-A, n.º 3, alínea e), da Diretiva 2008/98/CE, as organizações competentes em matéria de responsabilidade do produtor devem publicar nos seus sítios Web, [...] uma vez por ano e sob reserva de confidencialidade comercial e industrial, as informações sobre a recolha de veículos em fim de vida e a consecução das metas de reutilização e reciclagem, de reutilização e valorização e de reciclagem de plásticos pelos produtores que as mandataram para cumprir as obrigações decorrentes da responsabilidade do produtor.
4. As organizações competentes em matéria de responsabilidade do produtor devem assegurar um [...] diálogo periódico entre as partes interessadas, em conformidade com o artigo 8.º-A, n.º 6, da Diretiva 2008/98/CE.

Artigo [...]18.º

Autorização para fins de cumprimento da responsabilidade alargada do produtor

1. O produtor, em caso de cumprimento a título individual das obrigações decorrentes da responsabilidade alargada do produtor, e as organizações competentes em matéria de responsabilidade do produtor nomeadas, em caso de cumprimento coletivo das obrigações decorrentes da responsabilidade alargada do produtor, devem solicitar uma autorização à autoridade competente.
2. A autorização só é concedida se for demonstrado que os requisitos estabelecidos no artigo 8.º-A, n.º 3, alíneas a) a d), da Diretiva 2008/98/CE são cumpridos e que as medidas adotadas pelo produtor ou pela organização competente em matéria de responsabilidade do produtor são suficientes para cumprir as obrigações estabelecidas no presente capítulo, no que respeita ao número de veículos disponibilizados pela primeira vez no mercado no território de um Estado-Membro pelo produtor ou produtores em nome dos quais a organização competente em matéria de responsabilidade do produtor atua.

O produtor, em caso de cumprimento a título individual das obrigações decorrentes da responsabilidade alargada do produtor, e as organizações competentes em matéria de responsabilidade do produtor nomeadas, em caso de cumprimento coletivo das obrigações decorrentes da responsabilidade alargada do produtor, só podem ser registados se forem detentores de uma autorização concedida pela autoridade competente nos termos do presente artigo. Tal não prejudica a possibilidade de combinar, num único procedimento, o procedimento de registo nos termos do artigo 19.º e o procedimento de autorização nos termos do presente artigo.

3. Cabe aos Estados-Membros determinar, nas medidas que estabelecem as regras administrativas e processuais a que se refere o artigo 14.º, n.º 3, alínea b), os pormenores do procedimento de autorização, que pode diferir consoante esteja relacionado com o cumprimento individual ou coletivo das obrigações decorrentes da responsabilidade alargada do produtor, bem como as modalidades de verificação do cumprimento pelos produtores ou organizações competentes em matéria de responsabilidade do produtor, incluindo as informações a fornecer para esse efeito pelos produtores ou organizações competentes em matéria de responsabilidade do produtor.
4. O produtor ou as organizações competentes em matéria de responsabilidade do produtor devem notificar a autoridade competente, sem demora injustificada, de quaisquer alterações das informações contidas na autorização, de quaisquer alterações que digam respeito aos termos da autorização ou da cessação permanente das atividades.
5. O mecanismo de autocontrolo previsto no artigo 8.º-A, n.º 3, alínea d), da Diretiva 2008/98/CE deve ser aplicado regularmente, pelo menos de três em três anos e mediante pedido da autoridade competente, a fim de verificar se as disposições dessa alínea são cumpridas e se as condições de autorização a que se refere o n.º 2 continuam a ser cumpridas. O produtor ou a organização competente em matéria de responsabilidade do produtor apresenta à autoridade competente, mediante pedido, um relatório de autocontrolo e, se necessário, o projeto de plano de medidas corretivas. Sem prejuízo das competências previstas no n.º 6, a autoridade competente pode formular observações sobre o relatório de autocontrolo e o projeto de plano de medidas corretivas, devendo comunicar essas observações ao produtor ou à organização competente em matéria de responsabilidade do produtor. O produtor ou a organização competente em matéria de responsabilidade do produtor deve elaborar e executar o projeto de plano de medidas corretivas com base nessas observações.
6. A autoridade competente pode decidir revogar a autorização se o produtor ou a organização competente em matéria de responsabilidade do produtor deixar de cumprir os requisitos relativos à organização da recolha e do tratamento de veículos em fim de vida, não comunicar informações à autoridade competente, não notificar à autoridade competente eventuais alterações que digam respeito aos termos da autorização ou tiver cessado as suas atividades.

Artigo [...]19.º

Registo [...]

1. Até [OP: inserir a data correspondente ao último dia do mês seguinte a um período de 35 meses após a data de entrada em vigor do presente regulamento], os Estados-Membros devem criar um registo de produtores destinado ao acompanhamento do cumprimento dos requisitos do presente capítulo por parte dos produtores.

O registo deve conter ligações para sítios Web de outros registos nacionais de produtores, com vista a facilitar, em todos os Estados-Membros, o registo dos produtores ou dos representantes [...] autorizados para efeitos da responsabilidade alargada do produtor e, se disponíveis, ligações para os sítios Web nacionais que contenham informações sobre o procedimento de registo.

Até [OP inserir a data correspondente a 30 meses após a entrada em vigor do presente [...] regulamento] a Comissão deve criar um sítio Web que contenha ligações para todos os registos nacionais, com vista a facilitar o registo dos produtores em todos os Estados-Membros e, se disponíveis, ligações para todos os registos nacionais que contenham informações sobre o procedimento de registo.

2. Os produtores devem inscrever-se no registo a que se refere o n.º 1. Para o efeito, devem apresentar um pedido de inscrição no registo em cada Estado-Membro em que disponibilizem um veículo no mercado pela primeira vez.

Os produtores devem apresentar o pedido de inscrição no registo através de um sistema eletrónico de tratamento de dados, conforme referido no n.º 8, alínea a).

Os produtores só podem disponibilizar veículos no mercado de um Estado-Membro se nele estiverem registados ou, em caso de autorização, se os seus representantes [...] autorizados para efeitos da responsabilidade alargada do produtor estiverem registados nesse Estado-Membro.

3. O pedido de inscrição no registo deve incluir as informações enumeradas no anexo VIII. Os Estados-Membros podem solicitar informações ou documentos adicionais, se for caso disso, para utilizar o registo dos produtores de forma eficiente.
4. Em derrogação do n.º 3, as informações a que se refere o anexo VIII, ponto 1, alínea d), devem ser fornecidas no pedido de inscrição no registo, nos termos do n.º 3, ou no pedido de autorização, nos termos do artigo [...] 18.º.

5. Se o produtor tiver nomeado uma organização competente em matéria de responsabilidade do produtor de acordo com o artigo [...] 17.º, as obrigações que lhe incumbem por força do presente artigo devem ser satisfeitas por essa organização, com as devidas adaptações, salvo especificação em contrário do Estado-Membro no qual o veículo foi disponibilizado no mercado pela primeira vez.
6. As obrigações estabelecidas no presente artigo podem ser cumpridas, em nome do produtor, por um representante [...] autorizado para efeitos da responsabilidade alargada do produtor.
Se mais do que um produtor estiver representado no Estado-Membro por um representante autorizado, este deve fornecer separadamente o nome e os dados de contacto de cada um dos produtores que representa.
7. Os Estados-Membros podem decidir que o procedimento de registo nos termos do presente artigo e o procedimento de autorização nos termos do artigo [...] 18.º constituem um procedimento único, desde que o pedido de autorização cumpra os requisitos estabelecidos nos n.ºs 3 a 6 do presente artigo.
8. A autoridade competente deve:
 - a) Disponibilizar no seu sítio Web informações sobre o processo de pedido através de um sistema eletrónico de tratamento de dados;
 - b) Autorizar os registos e fornecer um número de registo no prazo máximo de 12 semanas a contar da data em que tenham sido prestadas todas as informações referidas nos n.ºs 2 e 3.
9. A autoridade competente pode:
 - a) Estabelecer as modalidades no que respeita aos requisitos e ao processo de registo sem adicionar requisitos substanciais aos já estabelecidos nos n.ºs 2 e 3;
 - b) Cobrar taxas proporcionadas e baseadas nos custos aos produtores pela tramitação dos pedidos a que se refere o n.º 2 e o artigo 18.º, n.º 1.
10. A autoridade competente pode indeferir o registo do produtor ou revogar esse registo se as informações referidas no n.º 3 e as provas documentais conexas não forem fornecidas ou não forem suficientes, ou se o produtor deixar de cumprir os requisitos estabelecidos no anexo VIII, ponto 1, alínea d).

A autoridade competente deve revogar o registo do produtor se este tiver deixado de existir.

11. O produtor ou, se for caso disso, o seu representante [...] autorizado para efeitos da responsabilidade alargada do produtor ou a organização competente em matéria de responsabilidade do produtor nomeada em nome dos produtores que representa deve notificar, sem demora injustificada, a autoridade competente de quaisquer alterações das informações contidas no registo e de qualquer cessação definitiva da disponibilização no mercado no território do Estado-Membro dos veículos referidos no registo.
12. O produtor, ou, se for caso disso, o seu representante [...] autorizado para efeitos da responsabilidade alargada do produtor ou a organização competente em matéria de responsabilidade do produtor deve comunicar à autoridade competente responsável pelo registo o cumprimento das obrigações decorrentes do regime de responsabilidade alargada do produtor.

Artigo 20.º

Responsabilidade financeira dos produtores

1. As contribuições financeiras pagas pelo produtor devem cobrir os seguintes custos relacionados com os veículos que o produtor disponibiliza no mercado:
 - a) Os custos da recolha de veículos em fim de vida [...] necessária para cumprir os requisitos previstos nos artigos 23.º a 26.º e do seu subsequente transporte do ponto de recolha para a instalação de tratamento autorizada que emitiu o certificado de destruição, e os custos do tratamento de veículos em fim de vida necessário para cumprir os requisitos previstos nos artigos 27.º a [...] 31.º, 34.º e [...] 36.º, desde que, [...] nos termos do artigo 8.º-A, n.º 4, alíneas a) a c), da Diretiva 2008/98/CE, tenham em conta as receitas de operadores de gestão de resíduos associadas à venda de peças sobresselentes usadas e componentes sobresselentes usados, de veículos em fim de vida despoluídos ou de matérias-primas secundárias recicladas a partir de veículos em fim de vida;
 - b) Os custos da realização de campanhas de sensibilização destinadas a melhorar a recolha de veículos em fim de vida;
 - c) Os custos da criação do sistema de notificação a que se refere o artigo 25.º;

- d) Os custos da recolha e comunicação de dados às autoridades competentes.

No caso dos veículos abrangidos pelo âmbito de aplicação da Diretiva 2000/53/CE disponibilizados no mercado antes da entrada em vigor do presente regulamento, e em derrogação do n.º 1, alínea a), e do n.º 1-A, do presente artigo, nos Estados-Membros em que, nos termos do artigo 5.º, n.º 4, segundo parágrafo, da Diretiva 2000/53/CE, os produtores não tenham tido de suportar a totalidade, mas apenas uma parte significativa dos custos, as contribuições financeiras que o produtor desses veículos é obrigado a fazer devem corresponder a um nível que constitua uma parte significativa dos custos nela referidos.

- 1-A. As contribuições financeiras pagas pelos produtores que colocam o veículo no mercado cobrem igualmente os custos referidos no n.º 1, alínea a), relacionados com veículos cujo produtor não possa ser identificado ou tenha deixado de existir no Estado-Membro em que o veículo se tornou um veículo em fim de vida, de forma proporcional à sua quota de mercado.
2. A autoridade competente, em estreita cooperação com os produtores, as organizações competentes em matéria de responsabilidade do produtor e os operadores de gestão de resíduos, deve acompanhar:
- a) Os custos médios das operações de recolha, reciclagem e tratamento e as receitas dos operadores de gestão de resíduos;
 - b) O nível das contribuições financeiras a pagar pelos produtores às organizações competentes em matéria de responsabilidade do produtor nomeadas, em caso de cumprimento coletivo das obrigações decorrentes da responsabilidade alargada do produtor, de modo que os custos sejam repartidos equitativamente entre todos os operadores interessados.
3. As contribuições financeiras pagas pelos produtores que disponibilizam no mercado veículos para fins especiais devem cobrir apenas os custos a que se refere o n.º 1, alínea a), relativos à recolha e despoluição desses veículos.
4. Em caso de cumprimento individual das obrigações decorrentes da responsabilidade alargada do produtor, os produtores devem apresentar uma garantia para os veículos que disponibilizam no mercado pela primeira vez no território de um Estado-Membro. O objetivo dessa garantia consiste em assegurar que as operações a que se refere o n.º 1 relacionadas com esses veículos serão financiadas.

O montante da garantia é determinado pelos Estados-Membros em que o veículo foi disponibilizado no mercado pela primeira vez, tendo em conta os critérios estabelecidos no artigo 21.º.

A garantia pode assumir a forma de participação do produtor em regimes adequados de financiamento da gestão de veículos em fim de vida, [...] uma garantia financeira ou um seguro equivalente.

5. Sem prejuízo do disposto nos artigos 107.º e 108.º do TFUE, no caso de uma organização estatal competente em matéria de responsabilidade do produtor, essa garantia pode assumir a forma de um fundo público que é financiado por contribuições dos produtores e pelo qual o Estado-Membro que gere a organização é solidariamente responsável.
6. O fabricante do veículo de base é considerado o produtor e pode recolher contribuições proporcionais junto dos fabricantes de fases posteriores da homologação.

Artigo 21.º

Modulação das taxas

1. Em caso de cumprimento coletivo das obrigações decorrentes da responsabilidade alargada do produtor, as organizações competentes em matéria de responsabilidade do produtor devem assegurar que as contribuições financeiras que lhes são pagas pelos produtores são moduladas tendo em conta, pelo menos, o seguinte:
 - a) A massa do veículo;
 - b) O tipo de sistema de tração;
 - c) As taxas de reciclagem potencial e reutilização potencial do modelo de veículo, com base nas informações apresentadas à entidade homologadora em conformidade com o artigo 4.º;

- d) O tempo necessário para dismantelar o veículo numa instalação de tratamento autorizada, especialmente no que se refere às peças e componentes que devem ser removidos antes do retalhamento nos termos do artigo 30.º;
 - e) A percentagem de materiais e substâncias que impedem um processo de reciclagem de elevada qualidade, tais como adesivos, plásticos compósitos ou materiais reforçados com carbono;
 - f) A percentagem de teor reciclado dos materiais enumerados nos artigos 6.º e 10.º utilizados no veículo;
 - g) A presença e a quantidade de substâncias a que se refere o artigo 5.º, n.º 2.
2. A Comissão fica habilitada a adotar [...] um ato de execução em conformidade com o artigo [...] 51.º, n.º 2, para [...] estabelecer [...] regras pormenorizadas sobre a forma como os critérios previstos no n.º 1 devem ser aplicados. O referido ato de execução é adotado pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 51.º, n.º 2.

Artigo 22.º

Mecanismo de repartição dos custos para os veículos que se tornam veículos em fim de vida noutro Estado-Membro

1. Se um veículo se tornar um veículo em fim de vida noutro Estado-Membro que não o Estado-Membro em cujo território o veículo foi disponibilizado no mercado pela primeira vez, e se não for possível identificar um produtor no território do Estado-Membro onde se torna um veículo em fim de vida, o produtor [...] que colocou esse veículo no mercado ou, quando nomeada nos termos do artigo [...] 17.º, a organização competente em matéria de responsabilidade do produtor referida no n.º 2 do presente artigo deve assegurar que são cobertos os custos [...] das operações de gestão de resíduos a que se refere o artigo 20.º, incorridos pelos operadores de gestão de resíduos noutros Estados-Membros.
2. O produtor que coloca um veículo no mercado ou, quando nomeada em conformidade com o artigo [...] 17.º, uma organização competente em matéria de responsabilidade do produtor do Estado-Membro no qual o produtor colocou o veículo no mercado deve:

- a) Mandatar por escrito um representante [...] autorizado para efeitos da responsabilidade alargada do produtor em cada Estado-Membro;
- b) Estabelecer mecanismos de cooperação transfronteiriça com os operadores de gestão de resíduos que realizam as operações de gestão de resíduos a que se refere o artigo 20.º.

2-A. Os Estados-Membros podem solicitar que os proprietários de veículos paguem uma taxa administrativa por veículos usados ou veículos cujo produtor não possa ser identificado que sejam registados nesse Estado-Membro pela primeira vez, a fim de cobrir os custos das operações de gestão de resíduos a que se refere o artigo 20.º, n.º 1. A taxa administrativa não pode exceder a contribuição financeira prevista no artigo 20.º, n.º 1.

3. O Estado-Membro em que o veículo se tornou um veículo em fim de vida deve acompanhar o cumprimento dos n.ºs 1 e 2 pelos produtores ou, quando nomeadas nos termos do artigo [...] 17.º, pelas organizações competentes em matéria de responsabilidade do produtor. Esse acompanhamento deve basear-se nas informações comunicadas e verificadas pelos produtores ou, quando nomeadas em conformidade com o artigo [...] 17.º, pelas organizações competentes em matéria de responsabilidade do produtor, sobre a aplicação dos n.ºs 1 e 2, em especial sobre o cálculo e a imputação dos custos de gestão de veículos em fim de vida a que se refere o n.º 1, tendo devidamente em conta o sigilo comercial e outras preocupações relativas à competitividade.
4. Sempre que necessário para assegurar o cumprimento do presente artigo e evitar distorções do mercado único, e tendo em conta as informações fornecidas pelos Estados-Membros em conformidade com as atividades de cooperação e acompanhamento a que se referem os n.ºs 2 e 3, a Comissão fica habilitada a adotar atos delegados nos termos do artigo 50.º do presente regulamento, para estabelecer regras pormenorizadas sobre as obrigações dos produtores, dos Estados-Membros e dos operadores de gestão de resíduos, bem como sobre as características dos mecanismos a que se refere o n.º 1.

SECÇÃO 3

RECOLHA DE VEÍCULOS EM FIM DE VIDA

Artigo 23.º

Recolha de veículos em fim de vida

1. Os produtores ou, quando nomeadas em conformidade com o artigo [...] 17.º, as organizações competentes em matéria de responsabilidade do produtor devem criar ou participar na criação de sistemas de recolha [...] para todos os veículos [...] que disponibilizaram pela primeira vez no mercado no território de um Estado-Membro e que se tenham tornado veículos em fim de vida.

Os Estados-Membros devem adotar as medidas necessárias para assegurar que os produtores ou, quando nomeadas em conformidade com o artigo [...] 17.º, as organizações competentes em matéria de responsabilidade do produtor criam sistemas de recolha para todos os veículos em fim de vida.

2. Os produtores ou, quando nomeadas em conformidade com o artigo [...] 17.º, as organizações competentes em matéria de responsabilidade do produtor devem assegurar que os sistemas de recolha referidos no n.º 1:
 - a) Abrangem todo o território do Estado-Membro;
 - b) [...] Beneficiam da disponibilidade adequada de instalações de tratamento autorizadas ou de pontos de recolha, tendo em conta a dimensão e a densidade da população e o volume previsto de veículos em fim de vida, não se limitando às zonas onde a recolha e a gestão subsequente são mais rentáveis;
 - c) Assecuram a recolha dos resíduos provenientes das reparações de veículos;
 - d) Viabilizam a recolha de veículos em fim de vida de todas as marcas, independentemente da sua origem;
 - e) Viabilizam a [...] recepção, a título gratuito, de todos os veículos em fim de vida em pontos de recolha ou instalações de tratamento autorizadas, conforme previsto no artigo 24.º, n.º 2.

3. Os produtores ou, quando nomeadas em conformidade com o artigo [...] 17.º, as organizações competentes em matéria de responsabilidade do produtor devem publicar e atualizar regularmente a lista de pontos de recolha e de instalações de tratamento autorizadas nos seus sítios Web, e realizar campanhas de sensibilização que promovam o sistema de recolha de veículos em fim de vida e informem sobre as consequências ambientais da recolha e gestão inadequadas de veículos em fim de vida. Os Estados-Membros podem exigir que as campanhas de sensibilização sejam coordenadas no Estado-Membro, em colaboração com os produtores ou, quando nomeadas em conformidade com o artigo 17.º, as organizações competentes em matéria de responsabilidade do produtor.
4. Os Estados-Membros podem autorizar [...] os pontos de recolha, além das instalações de tratamento autorizadas, [...] a recolher veículos em fim de vida.

[...]

Os pontos de recolha devem obter uma licença da autoridade competente em conformidade com o artigo 23.º da Diretiva 2008/98/CE e devem cumprir as condições estabelecidas nessa licença.

A fim de emitir a licença, a autoridade competente deve verificar se esse estabelecimento ou empresa possui a capacidade necessária para dar cumprimento às seguintes obrigações:

- a) [...] Recolher os veículos em fim de vida e armazená-los temporariamente em conformidade com [...] o anexo VII, parte A;
- b) [...] Preparar a transferência dos veículos em fim de vida recolhidos para instalações de tratamento autorizadas, impedindo fugas acidentais de fluidos e o acesso não autorizado ao ponto de recolha;
- b-A) Providenciar o transporte para uma instalação de tratamento autorizada quando estiverem armazenados simultaneamente, no ponto de recolha, oito ou mais veículos em fim de vida; e
- c) Garantir que todos os veículos em fim de vida são transferidos para uma instalação de tratamento autorizada no prazo de um [...] mês a contar da receção do veículo em fim de vida. [...]

[...] [...]

5. Os pontos de recolha [...] devem emitir ao proprietário do veículo um documento em formato eletrónico que confirme a receção de um veículo em fim de vida e facultá-lo, mediante um procedimento eletrónico de notificação estabelecido nos termos do artigo 25.º, n.º 2, às autoridades relevantes do Estado-Membro, incluindo as autoridades competentes nomeadas nos termos do artigo 14.º.

Artigo 24.º

Entrega de veículos em fim de vida [...]

1. O proprietário de um veículo que se torne um veículo em fim de vida, e qualquer operador económico que atue em nome desse proprietário, deve entregar o veículo em causa a uma instalação de tratamento autorizada ou a um ponto de recolha sem demora injustificada. [...]
2. A entrega de um veículo em fim de vida, inclusive das peças sobresselentes ou de substituição na sequência da reparação ou manutenção do veículo, [...] é gratuita para o último proprietário de um veículo, a menos que o veículo em fim de vida não disponha de nenhuma das peças ou componentes essenciais do veículo [...], ou contenha resíduos que foram acrescentados a esse veículo.

Para efeitos do presente artigo, entende-se por «peças essenciais»:

- a) Motores elétricos, incluindo os respetivos invólucros e quaisquer unidades de comando, cablagem e demais peças, componentes e materiais conexos;
- b) Baterias dos veículos elétricos, na aceção do artigo 3.º, ponto 14, do Regulamento (UE) 2023/1542;
- c) Motores,
- d) Catalisadores;
- e) Caixas de velocidades;
- f) Carroçaria.

Em caso de falta de uma bateria de veículo elétrico, a entrega do veículo em fim de vida continua a ser gratuita se o último proprietário do veículo apresentar documentação a comprovar que a bateria foi manuseada por um operador profissional em conformidade com o Regulamento (UE) 2023/1542.

3. Os requisitos estabelecidos no n.º 2 não se aplicam aos veículos que tenham sido declarados uma perda técnica total pelas companhias de seguros.

Artigo 25.º

Certificado de destruição

1. Aquando da entrega de um veículo em fim de vida às instalações de tratamento autorizadas, estas emitem um certificado de destruição [...] ao último proprietário do veículo. O certificado de destruição é [...] emitido em conformidade com o modelo estabelecido no anexo IX. Esta obrigação não se aplica aos veículos da categoria L que não estejam sujeitos a matrícula no Estado-Membro em causa.
2. O certificado de destruição é emitido em formato eletrónico e fornecido através de um procedimento eletrónico de notificação às autoridades relevantes do Estado-Membro, incluindo as autoridades competentes nomeadas nos termos do artigo 14.º. A instalação de tratamento autorizada faculta uma cópia da notificação eletrónica ao último proprietário do veículo e a qualquer operador económico que atue em nome deste.
3. Caso o veículo em fim de vida, para o qual foi emitido um certificado de destruição num Estado-Membro, esteja matriculado noutra Estado-Membro, as autoridades [...] competentes designadas pelo Estado-Membro em que o certificado de destruição foi emitido devem informar as autoridades [...] competentes [...] designadas pelo Estado-Membro em que o veículo está matriculado de que foi emitido um certificado de destruição para o veículo em causa.
4. As autoridades de registo de veículos em causa [...] só podem cancelar a matrícula de um veículo em fim de vida após a receção do certificado de destruição desse veículo.
5. Os certificados de destruição emitidos num Estado-Membro são reconhecidos por todos os outros Estados-Membros.

Artigo 26.º

[.../ [...] [...] [...]

SECÇÃO 4

TRATAMENTO DE VEÍCULOS EM FIM DE VIDA

Artigo 27.º

Obrigações das instalações de tratamento autorizadas

1. As instalações de tratamento autorizadas devem assegurar que todos os veículos em fim de vida e respetivas peças, componentes e materiais, bem como os resíduos provenientes das reparações de veículos, são aceites e tratados em conformidade com as condições estabelecidas nas suas licenças e de acordo com o presente regulamento.
2. [...]
3. As instalações de tratamento autorizadas devem:
 - a) Armazenar, ainda que temporariamente, todos os veículos em fim de vida e respetivas peças, componentes e materiais, em conformidade com os requisitos mínimos estabelecidos no anexo VII, parte A;
 - b) Despoluir todos os veículos em fim de vida, em conformidade com o artigo 29.º e com os requisitos mínimos estabelecidos no anexo VII, parte B;
 - c) Remover as peças e componentes enumerados no anexo VII, parte C, do veículo em fim de vida [...] em conformidade com os artigos 30.º e 31.º;

- d) Tratar todos os veículos em fim de vida e respetivas peças, componentes e materiais, em conformidade com os artigos 28.º, 29.º, 30.º, 31.º, 32.º, 35.º e 36.º e o anexo VII do presente regulamento, a hierarquia dos resíduos e os requisitos gerais estabelecidos no artigo 4.º da Diretiva 2008/98/CE [...];
- e) Assegurar que todo o tratamento dos veículos em fim de vida a que se refere o n.º 2 resulte no cumprimento das metas previstas no anexo 34.º, devendo aplicar as melhores técnicas disponíveis, conforme aplicável, na aceção do artigo 3.º, n.º 10, da Diretiva 2010/75/UE.

Além dos requisitos estabelecidos no artigo 35.º da Diretiva 2008/98/CE, as instalações de tratamento autorizadas devem conservar eletronicamente o registo de todas as operações de tratamento de veículos em fim de vida referidas nas alíneas a) a e) realizadas durante um período de três anos e ter a capacidade de apresentar essas informações em resposta a pedido das autoridades nacionais competentes.

4.[...] [...]A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados em conformidade com o artigo 50.º, a fim de alterar o anexo VII para adaptar os requisitos mínimos de tratamento de veículos em fim de vida ao progresso científico e técnico em tecnologias de tratamento, nomeadamente:

- a) Aditar, suprimir ou rever as peças e componentes enumerados no anexo VII, parte C;
- b) Rever os valores-alvo para as frações de saída enumeradas no anexo VII, parte G, ponto 2;
- c) Alargar a lista de tipos de ligas de alumínio enumerados no anexo VII, parte G, ponto 2-B;
- d) Aditar requisitos de qualidade para reforçar a separação dos plásticos recicláveis e os valores-alvo para as tecnologias de reciclagem subsequentes aplicáveis ao anexo VII, parte G, ponto 2. [...]

5. Os Estados-Membros devem incentivar as instalações de tratamento autorizadas a introduzir sistemas de gestão ambiental certificados em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 1221/2009.

Artigo 28.º

Requisitos gerais aplicáveis ao retalhamento

1. A partir de [OP: inserir a data correspondente ao primeiro dia do mês seguinte a um período de [...]36 meses após a data de entrada em vigor do presente regulamento], as instalações de tratamento autorizadas e outros operadores de gestão de resíduos que realizam operações de retalhamento devem solicitar que os veículos em fim de vida que lhes são entregues para retalhamento, ou as grandes peças estruturais ou componentes do quadro ou da carroçaria de veículos em fim de vida das categorias N2, N3, M2, M3 e O que lhes são entregues para retalhamento ou corte, sejam [...]:
 - a) [...] Despoluídos em conformidade com o artigo 29.º, e que as suas peças e componentes sejam removidos em conformidade com o artigo 30.º; e
 - b) Acompanhados por uma cópia do certificado de destruição emitido para o veículo em fim de vida em causa.
2. As instalações de tratamento autorizadas e os operadores de gestão de resíduos que realizam operações de retalhamento que recebam veículos em fim de vida que não cumpram os requisitos estabelecidos no n.º 1 devem:
 - a) Comunicar o incumprimento à autoridade competente, incluindo o nome e os dados de contacto da pessoa singular ou coletiva que entregou o veículo em fim de vida à instalação de tratamento autorizada ou a outro operador de gestão de resíduos para retalhamento;
 - b) Abster-se de utilizar esses veículos em fim de vida na suas operações de retalhamento, a menos que a autoridade competente autorize essas operações ou até terem sido tomadas as medidas necessárias para o tratamento do veículo em fim de vida em conformidade com os artigos 29.º e 30.º e para a emissão um certificado de destruição em conformidade com o artigo 25.º.
3. As instalações de tratamento autorizadas e os operadores de gestão de resíduos que procedam ao retalhamento de veículos em fim de vida [...] só podem retalhar veículos em fim de vida e respetivas peças, componentes e materiais juntamente com [...] outros resíduos se forem cumpridos os critérios e valores-limite previstos no anexo VII, parte G, pontos 1 e 2.

Artigo 29.º

Despoluição de veículos em fim de vida

1. [...] No prazo de 30 dias após a entrega de veículos em fim de vida na instalação de tratamento autorizada, essa instalação deve despoluir esses veículos antes de serem objeto de tratamento posterior, em conformidade com os requisitos mínimos estabelecidos no anexo VII, parte B.
2. Os fluidos e líquidos enumerados no anexo VII, parte B, devem ser recolhidos e armazenados separadamente, em conformidade com os requisitos estabelecidos no anexo VII, parte A. Os óleos usados devem ser recolhidos e armazenados separadamente dos outros fluidos e líquidos e tratados em conformidade com o artigo 21.º da Diretiva 2008/98/CE.
3. As peças, componentes e materiais que contenham as substâncias a que se refere o artigo 5.º, n.º 2, devem ser removidos dos veículos em fim de vida e tratados em conformidade com o artigo 17.º da Diretiva 2008/98/CE.
4. As baterias devem ser removidas separadamente dos veículos em fim de vida e armazenadas numa área designada para tratamento posterior, em conformidade com o artigo 70.º, n.º 3, do Regulamento (UE) 2023/1542 [...].
5. As peças, componentes e materiais que foram despoluídos devem ser tratados e rotulados em conformidade com os artigos 18.º e 19.º da Diretiva 2008/98/CE.
6. A instalação de tratamento autorizada deve documentar a despoluição de veículos em fim de vida registando as informações enumeradas no anexo VII, parte B, ponto 3, e deve comunicar estas informações, relativamente a cada ano civil, à autoridade competente do Estado-Membro onde foram recolhidos os veículos, no prazo de seis meses a contar do final do ano civil e num formato designado pela autoridade competente do Estado-Membro.

Artigo 30.º

Remoção obrigatória de peças e componentes para reutilização e reciclagem antes do retalhamento

1. A partir de [OP: inserir a data correspondente ao primeiro dia do mês seguinte a um período de 36 meses após a data de entrada em vigor do presente regulamento], as instalações de tratamento autorizadas devem assegurar que as peças e componentes enumerados no anexo VII, parte C, são removidos de um veículo em fim de vida antes do retalhamento ou da compactação, uma vez concluídas as operações de despoluição a que se refere o artigo 29.º, de forma não destrutiva, para as peças ou componentes removidos aptos para reutilização, refabrico ou recondicionamento em conformidade com o artigo 31.º.

As instalações de tratamento autorizadas devem assegurar que as peças e componentes removidos, referidos no primeiro parágrafo, que não tenham potencial de reutilização, refabrico ou renovação sejam enviados para reciclagem de acordo com os requisitos de tratamento indicados no anexo VII, parte F.

2. [...] Não é obrigatória a remoção, antes do retalhamento, das peças ou componentes sem potencial de reutilização, refabrico ou recondicionamento se uma instalação de tratamento autorizada demonstrar que as tecnologias de pós-retalhamento [...] separam os materiais das peças e componentes [...] designados no anexo VII, parte C, segunda coluna, de forma tão eficiente como os processos de desmantelamento manual ou os processos de desmontagem semiautomatizados, e se forem cumpridos os critérios e valores-limite estabelecidos no anexo VII, parte C, pontos 1 e 2.

Para efeitos do primeiro parágrafo, a instalação de tratamento autorizada deve apresentar as informações enumeradas no anexo VII, parte G, ponto 3.

3. Além das obrigações estabelecidas no artigo 35.º da Diretiva 2008/98/CE, as instalações de tratamento autorizadas devem manter registos dos veículos em fim de vida que são processados sem a remoção prévia de peças, componentes e materiais em conformidade com o n.º 2, incluindo o nome e o endereço das instalações de tratamento e o número de identificação do veículo (NIV) dos veículos em fim de vida em causa.

As instalações de tratamento autorizadas devem fornecer as informações constantes dos registos a que se refere o primeiro parágrafo à autoridade competente, em conformidade com o artigo 49.º, n.º 6.

Artigo 31.º

Requisitos relativos às peças e componentes removidos

1. As instalações de tratamento autorizadas devem avaliar [...] todas as peças e componentes removidos de um veículo em fim de vida nos termos do artigo 30.º, n.º 1, [...] a fim de determinar a sua aptidão para:
 - a) Reutilização, em conformidade com o anexo VII, parte D, ponto 1, alínea a);
 - b) Refabrico ou recondicionamento, em conformidade com o anexo VII, parte D, ponto 1, alínea b);
 - c) Reciclagem; ou
 - d) Outras operações de tratamento, tendo em conta os requisitos de tratamento específicos constantes do anexo VII, parte F.

[...]

A avaliação deve ser efetuada tendo em conta, em especial, a viabilidade técnica da realização dos processos referidos no primeiro parágrafo e os requisitos de segurança dos veículos.

[...]

2. [...] As instalações de tratamento autorizadas devem:
 - [...] a) Rotular [...] as peças e componentes removidos aptos para reutilização, refabrico ou recondicionamento em conformidade com o anexo VII, parte D, ponto 2;

[...] [...]

b) Assegurar uma proteção adequada contra eventuais danos durante o transporte, a carga e a descarga das peças e componentes;

c) Facultar uma cópia da fatura ou do contrato relativos à transferência das peças ou componentes para fins de reutilização, refabrico ou recondicionamento.

3. As peças e componentes enumerados no anexo VII, parte E, não podem ser reutilizados, exceto se a avaliação técnica efetuada confirmar que a utilização destas peças e componentes cumpre os requisitos para os veículos aplicáveis, estabelecidos no Regulamento (UE) 2018/858. Estas peças de substituição só podem ser transferidas para outro operador económico para reutilização se se destinarem a instalação por um operador de reparação e manutenção qualificado.

4. As peças e componentes avaliados como aptos para reutilização, refabrico ou recondicionamento não são considerados resíduos. As instalações de tratamento autorizadas devem disponibilizar às autoridades nacionais competentes, mediante pedido, a documentação que confirma a avaliação efetuada, inclusive a data em que as peças e componentes são transportados para efeitos de reutilização, refabrico ou recondicionamento.

5. O disposto no n.º 4 não se aplica às baterias removidas de veículos em fim de vida às quais que se aplica o Regulamento (CE) n.º 2023/1542.

Artigo 32.º

Comércio de peças e componentes usados, refabricados ou recondicionados

1. A partir de [OP: inserir a data correspondente ao primeiro dia do mês seguinte a um período de 36 meses após a data de entrada em vigor do presente regulamento], qualquer [...] operador económico que [...] venda componentes e peças sobresselentes usados, refabricados ou recondicionados deve [...]

[...] assegurar que as peças e componentes [...] ostentam a rotulagem nos termos do artigo 31.º, n.º 2, alínea a).

[...].

2. No caso da venda aos consumidores de peças e componentes usados, refabricados ou reconicionados, os operadores económicos devem assegurar que essas peças e componentes são capazes de manter as suas funções e desempenho necessários através de uma utilização normal e de cumprir outros requisitos aplicáveis aos bens vendidos em conformidade com a Diretiva (UE) 2019/771.
3. Estes requisitos são aplicáveis independentemente da técnica de negociação utilizada, nomeadamente através de plataformas em linha na aceção do artigo 3.º, alínea i), do Regulamento (UE) 2022/2065.

Artigo 33.º

Reutilização, refabrico e reconicionamento de peças e componentes

1. A partir de [OP: inserir a data correspondente ao primeiro dia do mês seguinte a um período de 36 meses após a data de entrada em vigor do presente regulamento], os Estados-Membros devem adotar os incentivos necessários para promover a reutilização, refabrico e reconicionamento de peças e componentes, quer tenham sido removidos durante a fase de utilização ou a fase de fim de vida de um veículo.

Os incentivos a que se refere o primeiro parágrafo podem incluir:

- a) O requisito de os operadores de manutenção e reparação proporem aos clientes a reparação de um veículo com componentes e peças sobresselentes usados, refabricados ou reconicionados, juntamente com a proposta de reparação do veículo com peças e componentes novos, desde que esse requisito seja formulado de um modo que não crie custos ou encargos administrativos excessivos para as micro e pequenas empresas;
- b) O recurso a incentivos económicos [...].

A Comissão facilita o intercâmbio de informações e a partilha de boas práticas entre os Estados-Membros no que respeita a esses incentivos.

2. A Comissão acompanha a eficácia dos incentivos concedidos pelos Estados-Membros.

Artigo 34.º

Metas de reutilização, reciclagem e valorização

1. A partir de [OP: inserir a data correspondente ao primeiro dia do ano civil seguinte a um período de 36 meses após a data de entrada em vigor do presente regulamento], os Estados- Membros devem [...] adotar as medidas necessárias para assegurar que os produtores ou, quando nomeadas em conformidade com o artigo [...] 17.º, as organizações competentes em matéria de responsabilidade do produtor, alcançam as seguintes metas, a cumprir pelos operadores de gestão de resíduos:
- a) A reutilização e a valorização, calculadas em conjunto, no mínimo de 95 %, em massa média por veículo, excluindo as baterias, e por ano;
 - b) A reutilização e a reciclagem, calculadas em conjunto, no mínimo de 85 %, em massa média por veículo, excluindo as baterias, e por ano.
2. A partir de [OP: inserir a data correspondente ao primeiro dia do ano civil seguinte a um período de 60 meses após a data de entrada em vigor do presente regulamento], os Estados- Membros devem adotar as medidas necessárias aplicáveis aos produtores ou, quando nomeadas em conformidade com o artigo [...] 17.º, as organizações competentes em matéria de responsabilidade do produtor, a fim de assegurar que os operadores de gestão de resíduos cumprem uma meta anual de reciclagem de plásticos de, pelo menos, 30 % da massa média total dos plásticos dos veículos em fim de vida [...].
- [...] A massa do plástico reciclado e a massa total dos plásticos a que se refere o primeiro parágrafo excluem os elastómeros, os termoendurecíveis, com exceção das espumas de poliuretano utilizadas para enchimento, e os plásticos que contenham ou estejam contaminados por qualquer uma das substâncias [...] referidas no artigo 7.º do Regulamento (UE) 2019/1021 quando forem excedidos os limiares previstos no anexo IV do mesmo regulamento. [...]

Artigo 35.º

Proibição da deposição em aterro de resíduos não inertes

A partir de [OP: inserir a data correspondente ao primeiro dia do mês seguinte a um período de 36 meses após a data de entrada em vigor do presente regulamento], não podem ser aceites num aterro as frações ligeiras e pesadas de retalhamento [...] provenientes de [...] veículos em fim de vida **remanescentes após o tratamento** [...] que contenham resíduos não inertes [...], se excederem os valores-limite previstos no anexo VII, parte G, ponto 2, alíneas c) e d).

Artigo 36.º

Transferências de veículos em fim de vida

1. O tratamento de veículos em fim de vida pode ser efetuado fora do Estado-Membro em causa ou fora da União, desde que a transferência de veículos em fim de vida ou dos resíduos produzidos durante o processo do seu tratamento esteja em conformidade com o Regulamento (UE) 2024/1157.
- 1-A. A fim de fazer a distinção entre veículos usados e veículos em fim de vida, as autoridades competentes dos Estados-Membros podem inspecionar as transferências de veículos usados que se suspeite serem veículos em fim de vida, a fim de verificar o cumprimento dos requisitos mínimos estabelecidos no artigo 37.º e no anexo I, e acompanhar essas transferências em conformidade.

Caso as autoridades competentes de um Estado-Membro determinem que uma transferência prevista de um veículo usado envolve um ou mais veículos em fim de vida, os custos das análises, inspeções e armazenamento adequados dos veículos que se suspeite serem veículos em fim de vida podem ser cobrados às pessoas que organizam a transferência.
2. As transferências de veículos em fim de vida da União para um país terceiro em conformidade com o n.º 1 só são consideradas para efeitos do cumprimento das obrigações e das metas estabelecidas no artigo 34.º se o exportador dos veículos em fim de vida apresentar provas documentais aprovadas pela autoridade competente de destino que demonstrem que o tratamento foi efetuado em condições globalmente equivalentes aos requisitos estabelecidos no presente regulamento e aos requisitos de proteção da saúde humana e do ambiente estabelecidos noutra legislação da União.

CAPÍTULO V

DISTINÇÃO ENTRE VEÍCULOS USADOS E VEÍCULOS EM FIM DE VIDA [...]

SECÇÃO 1[...]

[...] *Artigo 37.º*

Distinção entre veículos usados e veículos em fim de vida

1. Para efeitos da transferência da propriedade de um veículo usado, o proprietário do veículo deve apresentar documentação a qualquer pessoa singular ou coletiva interessada em adquirir o veículo em causa [...] que comprove [...] que não se trata de um veículo em fim de vida. [...] Essa documentação deve consistir numa avaliação nos termos do anexo I ou num certificado de inspeção técnica válido.

O disposto no primeiro parágrafo não se aplica quando a propriedade de veículos aptos a circular for transferida por pessoas singulares que não sejam operadores económicos, no caso de vendas que não sejam realizadas através de contratos à distância ou de plataformas em linha.

Se a propriedade do veículo for transferida por um operador económico, este deve conservar a documentação referida no primeiro parágrafo durante, pelo menos, dois anos a contar da data da transferência de propriedade.

2. Para efeitos de uma transferência de propriedade de um veículo que tenha sido declarado uma perda económica total, o proprietário do veículo deve fornecer a seguinte documentação, para além dos requisitos estabelecidos no n.º 1:
- a) Uma cópia do historial de danos com base na avaliação efetuada pela companhia de seguros;
 - b) Uma estimativa dos custos das reparações necessárias para restituir o veículo a um estado técnico suficiente para ser aprovado na inspeção técnica em conformidade com a Diretiva 2014/45/UE.
3. Sem prejuízo do disposto no n.º 1, segundo parágrafo, os requisitos estabelecidos nos n.ºs 1 e 2 são aplicáveis independentemente da técnica de negociação utilizada, nomeadamente leilões específicos para operadores económicos, contratos à distância ou plataformas em linha.
4. Ao avaliar os danos de um veículo acidentado, a companhia de seguros ou qualquer outro perito do setor automóvel que realize a avaliação em seu nome deve também avaliar se o veículo é ou não um veículo em fim de vida, em conformidade com o anexo I.
- As companhias de seguros [...] devem assegurar que, pelo menos uma vez por ano, é facultada às autoridades competentes uma lista dos seguintes elementos:
- a) Números de identificação do veículo de todos os veículos que tenham sido declarados uma perda económica total, incluindo uma especificação dos que são considerados veículos em fim de vida em conformidade com o anexo I;
 - b) Números de identificação do veículo de todos os veículos que tenham sido declarados uma perda técnica total.
5. As autoridades competentes podem exigir que o proprietário de um veículo, em caso de dúvida sobre a possibilidade de um veículo usado ser um veículo em fim de vida, apresente documentação que comprove que o veículo em causa não é um veículo em fim de vida. Essa documentação deve consistir numa avaliação nos termos do anexo I, ou num novo certificado de inspeção técnica válido.
- 5-A. Ao adotarem as medidas que estabelecem os requisitos administrativos e processuais relativos à avaliação em conformidade com o anexo I, os Estados-Membros podem também especificar mais pormenorizadamente os critérios de avaliação dos custos das reparações.

6. A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados, nos termos do artigo 50.º do presente regulamento, para alterar os critérios enumerados no anexo I, parte A, parte B, e parte C, secção 1, ponto 1, para determinar se um veículo usado é um veículo em fim de vida, desde que os progressos tecnológicos no domínio da rastreabilidade, potencial de reparação e segurança justifiquem uma limitação dos casos em que o veículo deve ser considerado um veículo em fim de vida.

SECÇÃO 2

[...]

[...]CAPÍTULO V-A

EXPORTAÇÃO DE VEÍCULOS USADOS PARA PAÍSES TERCEIROS

Artigo 37.º-A

Autoridade competente

1. Os Estados-Membros designam uma ou mais as autoridades competentes responsáveis pelo cumprimento das obrigações decorrentes do presente capítulo.
2. Até [OP: inserir a data correspondente ao último dia do mês seguinte a um período de 12 meses após a data de entrada em vigor do presente regulamento], os Estados-Membros devem notificar à Comissão os nomes e endereços das autoridades competentes nomeadas nos termos do n.º 1. Os Estados-Membros informam a Comissão, sem demora injustificada, de quaisquer alterações dos nomes ou dos endereços das autoridades competentes.

Artigo 38.º

Controlos e requisitos aplicáveis à exportação de veículos usados

1. A partir de [OP: inserir a data correspondente ao primeiro dia do mês seguinte a um período de 36 meses após a data de entrada em vigor do presente regulamento], os veículos usados destinados a exportação estão sujeitos aos controlos e requisitos estabelecidos no presente [...] capítulo.

2. O [...] presente capítulo não prejudica quaisquer outras disposições do presente regulamento, nem outros atos jurídicos da União que regulem a autorização de saída para exportação de mercadorias, nomeadamente o Regulamento (UE) n.º 952/2013 e os seus artigos 46.º, 47.º, 267.º e 269.º.
3. Os veículos usados só podem ser exportados se:
 - a) Não forem veículos em fim de vida [...]; e
 - b) Forem considerados aptos a circular à data de apresentação da declaração de exportação, salvo se tiverem sido reconhecidos como veículos de especial interesse cultural em conformidade com o anexo I, parte C, do presente regulamento [...] [...].
4. Para cada veículo usado destinado a exportação, devem ser apresentadas ou disponibilizadas às autoridades aduaneiras as seguintes informações:
 - a) O número de identificação do veículo (NIV) do veículo usado e a identificação do Estado-Membro onde o veículo foi matriculado pela última vez;
 - b) Uma declaração que confirme que o veículo usado cumpre os requisitos estabelecidos no n.º 3, ou um certificado, tal como referido no anexo I, parte C, ponto 1, último parágrafo.

5. A fim de verificar a conformidade com [...] o presente capítulo no que respeita à autorização de saída para exportação de um veículo usado:
- a) Enquanto a interligação a que se refere o artigo 45.º, n.º 4, não estiver operacional, as autoridades aduaneiras [...] podem proceder ao intercâmbio de informações e cooperar com as autoridades competentes nos termos do artigo 44.º, bem como, se necessário, ter em conta esse intercâmbio de informações e cooperação a fim de permitir que seja concedida autorização de saída para exportação a um veículo usado;
 - b) Assim que a interligação a que se refere o artigo 45.º, n.º 4, estiver operacional, são aplicáveis o artigo 39.º, o artigo 40.º, n.ºs 2 e 3, e o artigo 42.º, n.º 3, devendo as notificações e outros intercâmbios nos termos dos artigos 41.º a 43.º ser efetuados através desses sistemas eletrónicos.
6. Um veículo usado destinado a exportação não deve:
- [...] [...]
- b) Ser objeto de uma inscrição nos registos do declarante nos termos do artigo 182.º do Regulamento (UE) n.º 952/2013;
 - c) Ser objeto de autoavaliação nos termos do artigo 185.º do Regulamento (UE) n.º 952/2013.
7. [...]

Artigo 39.º

Verificação automatizada das informações sobre o estatuto do veículo

1. Antes de concederem autorização de saída para exportação a um veículo usado [...], as autoridades aduaneiras devem verificar, eletrónica e automaticamente, através dos sistemas eletrónicos referidos no artigo 45.º, n.º 4, se, com base no número de identificação do veículo e nas informações sobre o Estado-Membro da última matrícula, o veículo é [...] apto a circular [...]. **Esta obrigação não se aplica aos veículos que tiverem sido reconhecidos como veículos de especial interesse cultural em conformidade com o anexo I, parte C, do presente regulamento.**

2. Caso as informações prestadas ou disponibilizadas às autoridades aduaneiras não correspondam às informações constantes dos registos nacionais de veículos e dos sistemas eletrónicos nacionais em matéria de inspeção técnica nos termos do n.º 1, as autoridades aduaneiras não podem conceder a autorização de saída para exportação a esse veículo e informam do facto [...] a pessoa singular ou coletiva em causa através dos seus sistemas.

Artigo 40.º

Gestão dos riscos e controlos aduaneiros

1. Para efeitos de execução do disposto no artigo 38.º, as autoridades aduaneiras devem efetuar controlos dos veículos usados destinados a exportação em conformidade com [...] as disposições em matéria de gestão dos riscos e controlos aduaneiros constantes do Regulamento (UE) n.º 952/2013. Sem prejuízo do disposto no artigo 39.º, esses controlos baseiam-se principalmente na análise dos riscos, conforme estabelecido no [...] Regulamento (UE) n.º 952/2013.
2. Além da gestão dos riscos a que se refere o n.º 1, assim que a interligação a que se refere o artigo 45.º estiver operacional, [...] os sistemas eletrónicos referidos no artigo 45.º, n.º 1, [...] devem conter as informações e as autoridades aduaneiras devem verificar, automática e eletronicamente, através da interligação a que se refere o artigo 45.º, n.º 4, [...] se um veículo usado destinado a exportação cumpre as condições específicas relacionadas com a proteção do ambiente ou a segurança rodoviária, em conformidade com o n.º 3 do presente artigo.
3. A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados em conformidade com o artigo 50.º, a fim de completar o presente regulamento, mediante a definição das condições de conformidade a que se refere o n.º 2, incluindo as condições específicas aplicadas à importação de veículos usados pelo país terceiro de importação relacionadas com a proteção do ambiente e a segurança rodoviária, quando essas condições tiverem sido notificadas por esse país terceiro à Comissão. As referidas condições devem ser verificáveis com base nas informações disponíveis nos sistemas eletrónicos a que se refere o artigo 45.º, n.º 1.

Artigo 41.º

Suspensão

1. Caso existam motivos razoáveis para crer que um veículo usado destinado a exportação pode não cumprir os requisitos [...] do presente capítulo, as autoridades aduaneiras devem suspender a autorização de saída para exportação desse veículo usado, [...] notificar imediatamente a suspensão às autoridades competentes designadas em conformidade com o artigo 37.º-A e transmitir todas as informações necessárias para as autoridades competentes determinarem se o veículo usado cumpre os requisitos do presente regulamento e se lhe pode ser concedida autorização de saída para exportação.
2. Para determinar se um veículo usado, sujeito à suspensão a que se refere o n.º 1, cumpre o disposto no presente regulamento, as autoridades competentes podem solicitar informações adicionais a qualquer pessoa envolvida na exportação desse veículo usado, incluindo informações sobre a venda ou transferência da propriedade do veículo, designadamente uma cópia da fatura ou do contrato, bem como provas documentais de que o veículo usado se destina a utilização posterior.

Artigo 42.º

Autorização de saída para exportação

1. Caso a autorização de saída para exportação de um veículo usado tenha sido suspensa nos termos do artigo 41.º, deve ser concedida autorização de saída para exportação a esse veículo usado se tiverem sido cumpridos todos os outros requisitos e formalidades relacionados com essa autorização e se estiver preenchida qualquer uma das seguintes condições:
 - a) As autoridades competentes designadas em conformidade com o artigo 37.º-A não solicitaram às autoridades aduaneiras, no prazo de quatro dias úteis a contar do início da suspensão, que mantivessem a suspensão; ou
 - b) As autoridades competentes designadas em conformidade com o artigo 37.º-A informaram as autoridades aduaneiras da sua aprovação da autorização de saída para exportação nos termos [...] do presente capítulo.
2. A autorização de saída para exportação não é considerada prova do cumprimento do direito da União e, em especial, do presente regulamento ou do Regulamento (UE) n.º 952/2013.

3. [...] As autoridades aduaneiras devem notificar automaticamente a saída do veículo da União através da interligação a que se refere o artigo 45.º [...] à autoridade [...] de registo de veículos [...] do Estado-Membro da última matrícula [...]. A autoridade de registo de veículos deve inscrever no seu registo nacional de veículos que o veículo foi exportado para o país terceiro.

Artigo 43.º

Recusa de autorização de saída para exportação

1. Caso a autoridade competente conclua que um veículo usado cuja suspensão tenha sido notificada em conformidade com o artigo 41.º não cumpre o disposto [...] no presente capítulo, deve exigir imediatamente às autoridades aduaneiras que não autorizem a sua exportação e notificá-las desse facto.
2. Após a notificação da autoridade competente nos termos do n.º 1, as autoridades aduaneiras não podem autorizar a exportação do veículo usado.
3. Se a autoridade competente concluir que um veículo usado suspenso é um veículo em fim de vida, aplica-se o Regulamento (UE) 2024/1157.

Artigo 44.º

Cooperação entre autoridades e intercâmbio de informações

1. As autoridades competentes dos Estados-Membros devem prestar assistência mútua na execução [...] do presente capítulo mediante o intercâmbio de informações a nível bilateral, em especial para efeitos de verificação do estatuto de um veículo, incluindo a verificação da respetiva situação de matrícula no Estado-Membro em que foi anteriormente matriculado.
2. Se for caso disso, as autoridades competentes dos Estados-Membros devem cooperar igualmente com as autoridades administrativas de países terceiros. Essa cooperação pode incluir a partilha de informações pertinentes, a realização de inspeções conjuntas e outras formas de assistência mútua consideradas necessárias para assegurar o cumprimento das disposições legislativas e regulamentares aplicáveis à exportação de veículos usados.

3. As autoridades aduaneiras e as autoridades competentes dos Estados-Membros devem cooperar em conformidade com o artigo 47.º, n.º 2, do Regulamento (UE) n.º 952/2013 e proceder ao intercâmbio das informações necessárias ao desempenho das suas funções ao abrigo do presente regulamento, inclusive por via eletrónica. As autoridades aduaneiras podem comunicar à autoridade competente do Estado-Membro em que o operador ou o comerciante estiver estabelecido, em conformidade com o artigo 12.º, n.º 1, e o artigo 16.º, n.º 1, do Regulamento (UE) n.º 952/2013, as informações confidenciais obtidas pelas autoridades aduaneiras no exercício das suas competências ou fornecidas às autoridades aduaneiras a título confidencial.
4. Se as autoridades competentes tiverem recebido informações em conformidade com os n.ºs 1 a 3 do presente artigo, podem comunicá-las às autoridades competentes de outros Estados-Membros.
5. As informações sobre riscos são trocadas entre:
 - a) As autoridades aduaneiras, em conformidade com o artigo 46.º, n.º 5, do Regulamento (UE) n.º 952/2013;
 - b) As autoridades aduaneiras e a Comissão, em conformidade com o artigo 47.º, n.º 2, do Regulamento (UE) n.º 952/2013;
 - c) As autoridades aduaneiras e as autoridades competentes, incluindo autoridades competentes de outros Estados-Membros, em conformidade com o artigo 47.º, n.º 2, do Regulamento (UE) n.º 952/2013.

Artigo 45.º

Sistemas eletrónicos

1. O sistema eletrónico MOVE-HUB desenvolvido pela Comissão deve ser utilizado para o intercâmbio do número de identificação do veículo e de informações sobre a situação de matrícula e da inspeção técnica dos veículos entre os registos nacionais de veículos e os sistemas eletrónicos de inspeção técnica dos Estados-Membros, bem como para estabelecer a interligação ao Ambiente de Janela Única Aduaneira da UE, sempre que necessário para os controlos e os requisitos estabelecidos [...] no presente capítulo.

2. O sistema eletrónico MOVE-HUB, a que se refere o n.º 1, deve disponibilizar no mínimo as seguintes funcionalidades:
- a) Permitir o intercâmbio de dados em tempo real com os registos nacionais de veículos e os sistemas eletrónicos nacionais de inspeção técnica dos Estados-Membros interligados com o mesmo;
 - b) Permitir uma verificação eletrónica automatizada dos dados fornecidos no certificado de inspeção técnica a que se refere o anexo II da Diretiva 2014/45/UE, da data da primeira matrícula de um veículo e do Estado-Membro em que o veículo foi matriculado pela última vez, conforme referido na Diretiva 1999/37/CE, a fim de determinar se um veículo usado destinado a exportação cumpre os requisitos estabelecidos no artigo 38.º, no artigo 39.º, n.º 1, e no artigo 40.º;
 - c) Estabelecer a interligação ao Ambiente de Janela Única Aduaneira da UE, em conformidade com o Regulamento (UE) 2022/2399, para efeitos de intercâmbio de dados e de apoio ao processo de intercâmbio de informações referido no artigo 39.º, n.º 1, e no artigo 40.º, n.º 2, bem como apoiar as notificações referidas nos artigos 41.º a 43.º;
 - d) Para efeitos da cooperação com países terceiros nos termos do artigo 44.º, n.º 2, permitir o intercâmbio eletrónico de informações com as autoridades competentes de países terceiros que tenham notificado à Comissão, nos termos do artigo 40.º, n.º 2, as condições específicas aplicáveis à importação de veículos usados.
3. Os Estados-Membros devem interligar os seus registos nacionais de veículos e sistemas eletrónicos nacionais de inspeção técnica ao sistema eletrónico MOVE-HUB a que se refere o n.º 1. Essa interligação deve estar operacional no prazo de dois anos a partir da data de adoção do ato de execução a que se refere o n.º 5.
4. A Comissão interliga o sistema MOVE-HUB, a que se refere o n.º 1, ao Sistema de Intercâmbio de Certificados da Janela Única Aduaneira da UE estabelecido no artigo 4.º do Regulamento (UE) 2022/2399, de modo a possibilitar a realização dos controlos automatizados referidos no artigo 39.º e no artigo 40.º, n.º 2, bem como das notificações referidas nos artigos 41.º, 42.º e 43.º. Essa interligação deve estar operacional no prazo de quatro anos a partir da data de adoção do ato de execução a que se refere o n.º 5.

5. Até [OP: inserir a data correspondente ao último dia do mês seguinte a um período de 24 meses após a data de entrada em vigor do presente regulamento], a Comissão adota os atos de execução que estabelecem as disposições necessárias para a execução das funcionalidades do MOVE-HUB a que se refere o n.º 2, incluindo os aspetos técnicos necessários para a interligação dos sistemas eletrónicos nacionais ao MOVE-HUB, as condições de ligação ao MOVE-HUB, os dados a transmitir pelos sistemas nacionais e o formato para a transmissão desses dados através dos sistemas nacionais interligados.

[...] O referido ato de execução é adotado pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 51.º, n.º 2.

CAPÍTULO VI

EXECUÇÃO E CUMPRIMENTO

Artigo 45.º-A

Obrigações de determinadas plataformas em linha

13. Para efeitos do cumprimento do artigo 30.º, n.º 1, alíneas d) e e), do Regulamento (UE) 2022/2065, [...] os fornecedores de plataformas em linha abrangidos pelo capítulo III, secção 4, desse regulamento que permitem aos consumidores celebrar contratos à distância com produtores devem obter, junto dos produtores que disponibilizam veículos a consumidores situados na União, antes de os autorizar a utilizar os seus serviços, os seguintes elementos:

- a) Informações sobre o registo, nos termos do artigo 19.º, no Estado-Membro em que o consumidor está situado e número(s) de inscrição do produtor nesse registo;
- b) Uma autocertificação mediante a qual o produtor se compromete a disponibilizar apenas produtos ou serviços que cumpram as regras aplicáveis do direito da União, incluindo uma autocertificação mediante a qual o produtor confirma que só disponibiliza veículos em relação aos quais são cumpridos os requisitos de responsabilidade alargada do produtor a que se refere o artigo 16.º do presente regulamento, no Estado-Membro em que se localiza o produtor.

Artigo 46.º

Inspeções

0. Para efeitos de execução do presente regulamento, os Estados-Membros devem estabelecer estratégias de inspeção destinadas a detetar atividades ilegais no domínio da recolha, tratamento e exportação de veículos em fim de vida e respetivas peças e componentes. Essas estratégias devem prever as medidas referidas nos n.ºs 1, 2 e 3 do presente artigo.
1. Para efeitos de execução do presente regulamento, os Estados-Membros devem inspecionar:
- As instalações de tratamento autorizadas;
 - [...] Os pontos de recolha;
 - Outras instalações e operadores económicos que possam estar envolvidos na recolha, tratamento e exportação de veículos em fim de vida, ou que vendam peças sobresselentes e componentes usados.
2. O [...] número total de suspeitas de atividades ilegais e de entidades que operam legalmente que deve estar sujeitas a inspeção em cada ano civil é calculado por forma a abranger, pelo menos, 10 % dos operadores enumerados no n.º 1, alíneas a) e [...] b).
3. Os Estados-Membros devem realizar igualmente inspeções relativas à exportação de veículos usados, a fim de verificar o cumprimento do disposto nos artigos 36.º e 38.º.

Artigo 47.º

Cooperação em matéria de execução a nível nacional e entre Estados-Membros

1. Os Estados-Membros devem estabelecer mecanismos eficazes que possibilitem a cooperação e coordenação entre todas as autoridades competentes envolvidas na execução do presente regulamento a nível nacional, no que se refere ao desenvolvimento e à adoção de políticas e atividades de execução relacionadas com o controlo da matrícula, do cancelamento, da suspensão e da revogação da matrícula de veículos, bem como à prevenção do tratamento ilegal de veículos em fim de vida.

2. Os Estados- Membros devem cooperar entre si, bilateral ou multilateralmente, a fim de facilitar a prevenção e a deteção do tratamento ilegal de veículos em fim de vida. Devem proceder ao intercâmbio de informações pertinentes sobre a matrícula, o cancelamento da matrícula e a suspensão e revogação da matrícula de veículos, através do sistema de intercâmbio eletrónico de dados referido no artigo 45.º. Devem proceder igualmente ao intercâmbio de informações pertinentes sobre as instalações de tratamento autorizadas e os operadores de reparação e manutenção não licenciados como instalações de tratamento autorizadas, bem como sobre outras instalações e operadores económicos que possam realizar operações de tratamento de veículos em fim de vida. Devem partilhar experiências e conhecimentos em matéria de medidas de execução no âmbito das estruturas estabelecidas.

O intercâmbio de dados com as autoridades competentes de outros Estados-Membros sobre a matrícula de veículos inclui o acesso a dados sobre o desempenho e o intercâmbio destes, bem como a natureza e os resultados dos controlos efetuados, a fim de facilitar a execução do presente regulamento.

3. Os Estados-Membros devem notificar à Comissão os membros do seu pessoal permanente responsáveis pela cooperação referida no n.º 2 do presente artigo e no artigo 44.º.

Artigo 48.º

Sanções

Até [*OP: inserir a data correspondente ao primeiro dia do mês seguinte a um período de 36 meses após a data de entrada em vigor do presente regulamento*], os Estados-Membros devem estabelecer as regras relativas às sanções aplicáveis em caso de infração ao disposto no artigo 15.º, n.º 1, no artigo 16.º, no artigo [...]18.º, n.º 1, no artigo 22.º, n.ºs 1 e 2, nos artigos 23.º e 24.º, no artigo 25.º, n.ºs 1 e 2, nos artigos [...]27.º a 32.º e nos artigos 34.º, 35.º, 37.º e 38.º do presente regulamento, e tomar todas as medidas necessárias para garantir a sua execução. As sanções previstas devem ser efetivas, proporcionadas e dissuasivas. Os Estados-Membros devem notificar a Comissão, sem demora, dessas regras e dessas medidas, notificando-a também, sem demora, de eventuais alterações das mesmas.

Artigo 49.º

Comunicação de informações à Comissão

1. A partir de [OP: inserir a data correspondente ao primeiro dia do mês seguinte a um período de 36 meses após a data de entrada em vigor do presente regulamento], os Estados-Membros devem disponibilizar ao público, de forma agregada para cada ano civil e no formato estabelecido pela Comissão nos termos do n.º 5, os seguintes dados, que se baseiam em informações e dados recebidos dos produtores, das organizações competentes em matéria de responsabilidade do produtor e dos operadores de gestão de resíduos:
 - a) O número de veículos matriculados no Estado-Membro;
 - b) O número de veículos disponibilizados pela primeira vez no mercado no território do Estado-Membro;
 - c) O número e a massa dos veículos em fim de vida recolhidos e despoluídos no Estado-Membro;
 - d) O número e a massa dos veículos em fim de vida reciclados no território do Estado-Membro;
 - e) O número e a massa dos veículos em fim de vida exportados ou transferidos para tratamento posterior para outro Estado-Membro ou para um país terceiro;
 - f) O número de certificados de destruição emitidos;
 - g) A [...] massa total e, se for caso disso, a quantidade das peças, componentes e materiais removidos dos veículos em fim de vida para efeitos de:
 - i) reutilização,
 - ii) refabrico ou recondicionamento,
 - iii) reciclagem,
 - iv) valorização, incluindo valorização energética,
 - v) eliminação;

- h) A quantidade e a massa dos veículos em fim de vida tratados de forma distinta da indicada na alínea d);
- i) A quantidade e a massa dos veículos em fim de vida utilizados para enchimento;
- j) As taxas das metas estabelecidas no artigo 34.º alcançadas por todos os operadores de gestão de resíduos ativos no Estado-Membro;
- k) O recurso à isenção prevista no artigo 30.º, n.º 2, e a forma como foi acompanhada pelo Estado-Membro declarante;
- l) Dados sobre as organizações competentes em matéria de responsabilidade do produtor, incluindo os nomes das pessoas coletivas que representam;
- m) Dados sobre a execução do artigo 21.º.

Os Estados-Membros devem disponibilizar ao público os dados a que se refere o n.º 1 no prazo de 18 meses a contar do final do período de referência para o qual foram recolhidos. Os dados devem ser legíveis por máquina e passíveis de pesquisa e classificação, devendo respeitar as normas abertas para utilização por parte de terceiros. Os Estados-Membros devem informar a Comissão quando os dados a que se refere o primeiro parágrafo forem disponibilizados.

O primeiro período de referência corresponde ao primeiro ano civil após a adoção do ato de execução a que se refere o n.º 5.

- 2. Os dados disponibilizados pelos Estados-Membros em aplicação do n.º 1 devem ser acompanhados de um relatório de controlo da qualidade. Essa informação deve ser comunicada de acordo com o formato estabelecido pela Comissão, nos termos do n.º 5.
- 3. Os Estados-Membros devem elaborar, de cinco em cinco anos, um relatório que sintetize:
 - n) Os incentivos introduzidos para promover a reutilização, o refabrico e o acondicionamento de peças e componentes, em conformidade com o artigo 33.º;
 - a) A aplicação de sanções e outras penalidades previstas no respetivo direito nacional por infrações ao presente regulamento, adotadas em conformidade com o artigo 48.º, incluindo uma lista dos tipos de infrações notificadas e dos tipos de medidas adotadas;
 - b) Os resultados das inspeções efetuadas em conformidade com o artigo 46.º;

- c) O modo de aplicação das definições de «veículo em fim de vida» e de «veículo usado», incluindo dificuldades práticas encontradas nesse contexto.

Os Estados-Membros devem apresentar o relatório à Comissão no prazo de seis meses a contar do final do período de cinco anos abrangido pelo mesmo. O primeiro relatório deve ser apresentado à Comissão até [*OP: inserir a data correspondente ao primeiro dia do mês seguinte a um período de seis anos após a data de entrada em vigor do presente regulamento*].

A Comissão analisa os relatórios apresentados pelos Estados-Membros e, se for caso disso, elabora relatórios sobre as informações recebidas, a fim de facilitar o intercâmbio de informações sobre boas práticas adotadas nos Estados-Membros.

4. Para efeitos de acompanhamento da execução do presente regulamento, a Comissão recolhe e analisa as informações disponibilizadas em conformidade com o presente artigo.
5. A Comissão adota atos de execução que estabelecem:
- a) A metodologia e as regras de cálculo, verificação e comunicação de dados em conformidade com o n.º 1, incluindo:
- i) a metodologia para determinar a quantidade e a massa das peças, componentes e materiais removidos para os fins referidos no n.º 1, alíneas g), h) e i),
 - ii) a metodologia para determinar a massa dos resíduos reciclados, incluindo a determinação dos pontos de cálculo e dos pontos de medição, e, se necessário, a possibilidade de aplicar taxas médias de perda,
 - iii) a metodologia de cálculo e verificação do cumprimento das metas de reutilização, reciclagem e valorização a que se refere o artigo 34.º, inclusive no caso de retalhamento de veículos em fim de vida em combinação com outros resíduos referidos no artigo 28.º e no anexo VII, parte G, ponto 1.
- b) O formato da comunicação de informações à Comissão a que se refere o n.º 1, bem como o formato do relatório de controlo da qualidade.

Os referidos atos de execução são adotados até [OP: inserir a data correspondente ao último dia do mês seguinte a um período de 30 meses após a data de entrada em vigor do presente regulamento] pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 51.º, n.º 2.

6. Os produtores, as organizações competentes em matéria de responsabilidade do produtor, os operadores de gestão de resíduos e outros operadores económicos relevantes devem fornecer às autoridades competentes dados exatos e fiáveis que permitam aos Estados-Membros cumprir as suas obrigações de comunicação de informações nos termos do presente artigo.

CAPÍTULO VII

PODERES DELEGADOS E PROCEDIMENTO DE COMITÉ

Artigo 50.º

Exercício da delegação

1. O poder de adotar atos delegados é conferido à Comissão nas condições estabelecidas no presente artigo.
2. O poder de adotar atos delegados referido no artigo 5.º, n.ºs 2-B e 4, no artigo 6.º, n.ºs 2-B, 3 e 4, no artigo 7.º, n.º 3, no artigo 9.º, n.º 7, no artigo 11.º, n.º 3, no artigo 12.º, n.º 3, [...]no artigo 22.º, n.º 4, no artigo 27.º, n.º 4[...], [no artigo 37.º, n.º 6] [...], [...] no artigo 40.º, n.º 3, e no artigo 55.º, n.º 2-A, é conferido à Comissão por um prazo de cinco anos a contar de [OP: inserir a data de entrada em vigor do presente regulamento].
A Comissão elabora um relatório relativo à delegação de poderes o mais tardar nove meses antes do final do prazo de cinco anos. A delegação de poderes é tacitamente prorrogada por prazos de igual duração, salvo se o Parlamento Europeu ou o Conselho a tal se opuserem o mais tardar três meses antes do final de cada período.

3. A delegação de poderes referida no artigo 5.º, n.ºs 2-B e 4, no artigo 6.º, n.ºs 2-B, 3 e 4, no artigo 7.º, n.º 3, no artigo 9.º, n.º 7, no artigo 11.º, n.º 3, no artigo 12.º, n.º 3, [...] no artigo 22.º, n.º 4, no artigo 27.º, n.º 4 [...], [no artigo 37.º, n.º 6] [...], [...] no artigo 40.º, n.º 3, e no artigo 55.º, n.º 2-A, pode ser revogada em qualquer momento pelo Parlamento Europeu ou pelo Conselho. A decisão de revogação põe termo à delegação dos poderes nela especificados. A decisão de revogação produz efeitos a partir do dia seguinte ao da sua publicação no Jornal Oficial da União Europeia ou de uma data posterior nela especificada. A decisão de revogação não afeta os atos delegados já em vigor.
4. Antes de adotar um ato delegado, a Comissão consulta os peritos designados por cada Estado-Membro de acordo com os princípios estabelecidos no Acordo Interinstitucional, de 13 de abril de 2016, sobre legislar melhor.
5. Assim que adotar um ato delegado, a Comissão notifica-o simultaneamente ao Parlamento Europeu e ao Conselho.
6. Os atos delegados adotados em aplicação do disposto no artigo 5.º, n.ºs 2-B e 4, no artigo 6.º, n.ºs 2-B, 3 e 4, no artigo 7.º, n.º 3, no artigo 9.º, n.º 7, no artigo 11.º, n.º 3, no artigo 12.º, n.º 3, [...] no artigo 22.º, n.º 4, no artigo 27.º, n.º 4 [...], [no artigo 37.º, n.º 6] [...], [...] no artigo 40.º, n.º 3, e no artigo 55.º, n.º 2-A, só entram em vigor se nem o Parlamento Europeu nem o Conselho formularem objeções no prazo de dois meses a contar da notificação do ato a estas duas instituições ou se, antes do termo desse prazo, o Parlamento Europeu e o Conselho informarem a Comissão de que não formularão objeções. O referido prazo é prorrogável por dois meses por iniciativa do Parlamento Europeu ou do Conselho.

Artigo 51.º

Procedimento de comité

1. A Comissão é assistida:
 - a) _____ Pelo comité criado pelo artigo 39.º da Diretiva 2008/98/CE[...];
 - b) _____ Pelo Comité Técnico – Veículos a Motor, quando o ato de execução disser respeito ao fabricante;

- c) Pelo Comité da Inspeção Técnica Automóvel, quando o ato de execução disser respeito à ligação entre os registos nacionais de veículos e os registos nacionais de inspeção técnica.

[...] Estes comités [...] são comités na aceção do Regulamento (UE) n.º 182/2011.

2. Caso se faça referência ao presente número, aplica-se o artigo 5.º do Regulamento (UE) n.º 182/2011. Na falta de parecer do comité, a Comissão não adota o ato de execução, aplicando-se o artigo 5.º, n.º 4, terceiro parágrafo, do Regulamento (UE) n.º 182/2011.

CAPÍTULO VIII

ALTERAÇÕES

Artigo 52.º

Alteração do Regulamento (UE) 2023/1542

O anexo I do Regulamento (UE) 2023/1542 é alterado em conformidade com o anexo XII do presente regulamento. As entradas n.º 5. a), 5. b) i), 5. b) ii), e 16 do anexo II da Diretiva 2000/53/CE não são aplicáveis.

Artigo 53.º

Alterações do Regulamento (UE) 2019/1020 e do Regulamento (UE) 2024/1252

1. No anexo II do Regulamento (UE) 2019/1020, são suprimidos os pontos 10 e 11.
2. O Regulamento (UE) n.º 2024/1252 é alterado do seguinte modo:

- 1) É suprimido o artigo 2.º, n.º 43;

- 2) No artigo 2.º, o ponto 44 é alterado do seguinte modo:

«Meio de transporte ligeiro», qualquer veículo ligeiro de rodas que pode ser acionado apenas pelo motor elétrico ou por uma combinação de motor e força humana, incluindo trotinetas elétricas, bicicletas elétricas e veículos homologados [...] das categorias L_{1e} e L_{2e}, excluindo veículos homologados das categorias L_{3e} a L_{7e}, tal como definido no Regulamento 168/2013»;

- 3) No artigo 28.º, o ponto 1 é alterado do seguinte modo:

«1. A partir de dois anos após a data de entrada em vigor do ato de execução a que se refere o n.º 2, qualquer pessoa singular ou coletiva que coloque no mercado dispositivos de imagiologia por ressonância magnética, geradores de energia eólica, robôs industriais, [...] meios de transporte ligeiros, geradores de frio, bombas de calor, motores elétricos, incluindo quando os motores elétricos estão integrados noutros produtos, máquinas de lavar roupa automáticas, secadores de roupa, micro-ondas, aspiradores ou máquinas de lavar louça, deve assegurar que esses produtos ostentam um rótulo bem visível, claramente legível e indelével que indique:»

- 4) No artigo 28.º, o ponto 10 é alterado do seguinte modo:

«10. A partir de 24 de maio de 2029, o presente artigo aplica-se aos dispositivos de imagiologia por ressonância magnética [...] e aos meios de transporte ligeiros [...] incluindo [...] veículos homologados das categorias L_{1e} e L_{2e}, tal como definido no Regulamento 168/2013.»

- 5) No artigo 28.º, o ponto 11 é alterado do seguinte modo:

«O presente artigo não se aplica às categorias de veículos especificadas no [OP: inserir Regulamento relativo aos veículos em fim de vida]:

[...][...][...]»

- 6) No artigo 29.º, o ponto 6 é alterado do seguinte modo:

Em relação aos dispositivos de imagiologia por ressonância magnética [...] e aos meios de transporte ligeiros, [...] incluindo [...]veículos homologados das categorias L_{1e} e L_{2e}, tal como definido no Regulamento 168/2013, os requisitos estabelecidos nos n.ºs 1 e 5 aplicam-se a partir de cinco anos após a data de entrada em vigor do ato delegado a que se refere o n.º 2.»

- 7) No artigo 29.º, o ponto 7 é alterado do seguinte modo:

«O presente artigo não se aplica às categorias de veículos especificadas no [OP: inserir Regulamento relativo aos veículos em fim de vida]:

[...][...][...]»

- 8) São suprimidos os artigos 40.º e 41.º e o artigo 49.º, n.º 2.

Artigo 54.º

Alterações do Regulamento (UE) 2018/858 e do Regulamento (UE) 168/2013

O anexo II do Regulamento (UE) 2018/858 e o anexo II do Regulamento (UE) 168/2013 são [...] alterados em conformidade com o anexo X do presente regulamento.

CAPÍTULO IX

DISPOSIÇÕES FINAIS

Artigo 55.º

Reexame

1. Até 31 de dezembro de 203* [*OP: inserir a data correspondente ao último dia do ano seguinte a um período de 95 meses após a data de entrada em vigor do presente regulamento*], a Comissão reexamina e elabora um relatório sobre a aplicação do presente regulamento e o seu impacto no ambiente, na saúde humana e no funcionamento do mercado único, e apresenta-o ao Parlamento Europeu e ao Conselho.
2. Tendo em conta o progresso técnico e a experiência prática adquirida nos Estados-Membros, bem como qualquer reexame do Regulamento (CE) n.º 1907/2006, a Comissão inclui no seu relatório uma avaliação dos seguintes aspetos do presente regulamento:
 - a) A necessidade de alargar o âmbito de aplicação do presente regulamento, em especial as disposições dos capítulos II e III [...] aos veículos das categorias M₂, M₃, N₂, N₃ e O definidas no artigo 4.º, n.º 1, do Regulamento (UE) n.º 2018/858, L_{1e}, L_{2e}, L_{3e}, L_{4e}, L_{5e}, L_{6e} e L₇ definidas no artigo 4.º, n.º 2, alíneas c) a g), do [...] Regulamento (UE) 168/2013 e aos veículos para fins especiais das categorias M₂, M₃, N₂, e N₃ [...] definidas no artigo [...] 3.º, ponto 31, do Regulamento (UE) 2018/858;

- a-1) A necessidade de alargar o âmbito de aplicação do presente regulamento, em especial as disposições do capítulo V-A, aos veículos das categorias L3e, L4e, L5e, L6e e L7e, definidas no artigo 4.º, n.º 2, alíneas c) a g), do Regulamento (UE) 168/2013.
- b) As medidas relativas à prestação de informações sobre substâncias que suscitam preocupação presentes nos veículos e a necessidade de introduzir novas disposições sobre substâncias que suscitam preocupação suscetíveis de afetar uma reciclagem de elevada qualidade dos veículos no fim da sua vida útil;
- c) As medidas relativas à gestão de veículos em fim de vida estabelecidas no capítulo IV, incluindo os níveis das metas estabelecidas no artigo 34.º e a necessidade da sua revisão;
- c-1) A necessidade de alargar o âmbito de aplicação do presente regulamento no que diz respeito aos níveis das metas de reciclagem, tal como estabelecido no artigo 34.º, às categorias de veículos às quais o artigo 34.º não se aplica nos termos do presente regulamento;
- d) As infrações e a eficácia, proporcionalidade e caráter dissuasivo das sanções previstas no artigo 48.º;
- e) A necessidade de alterar o artigo 5.º do presente regulamento;
- f) A medida em que foi resolvida a questão dos veículos desaparecidos e a necessidade de incluir novas medidas que abordem a questão da rastreabilidade dos veículos;
- g) Os requisitos em matéria de teor de plástico reciclado, incluindo **as metas e as obrigações aplicáveis às instalações de reciclagem dentro e fora da União, tal como previsto no artigo 6.º, n.ºs 1-C e 2, [...] e a necessidade de proceder [...] a um reexame nessa base. Esta avaliação deve também ter em conta a evolução do aço e do alumínio, tal como previsto no artigo 6.º, n.º 3, e noutra legislação pertinente da UE, como o Regulamento (UE) 2025/40 ou o Regulamento (UE) 2024/1781, a fim de assegurar a coerência e o alinhamento.**
- h) A medida relativa ao mecanismo de repartição dos custos para os veículos que se tornam veículos em fim de vida noutro Estado-Membro, prevista no artigo 22.º, e a necessidade de proceder ao seu reexame;

2-A. Até 31 de dezembro de 203* [OP: inserir a data correspondente ao último dia do ano seguinte a um período de 95 meses após a data de entrada em vigor do presente regulamento], a Comissão reexamina a situação em termos de desenvolvimento tecnológico e de desempenho ambiental do teor de plásticos de base biológica nos veículos, tendo em conta os critérios de sustentabilidade estabelecidos no artigo 29.º da Diretiva (UE) 2018/2001.

2-B. Se for caso disso, e com base nesse reexame, a Comissão apresenta uma proposta legislativa com o objetivo de:

- i) estabelecer requisitos de sustentabilidade para as matérias-primas de base biológica utilizadas nos veículos,
- ii) estabelecer metas para aumentar a utilização de matérias-primas de base biológica nos veículos,
- iii) avaliar em que medida tal pode ser combinado ou acrescentado às metas estabelecidas no artigo 6.º, n.º 1,
- iv) alterar, se for adequado, a definição de plástico de base biológica prevista no artigo 3.º, n.º 1, ponto 43.

Tal aplica-se sem prejuízo do artigo 7.º-A do Regulamento (UE) 2019/631.

Artigo 56.º

Revogação e disposições transitórias

1. A Diretiva 2000/53/CE é revogada com efeitos a partir de [OP: inserir a data correspondente ao primeiro dia do mês seguinte a um período de [...]24 meses após a data de entrada em vigor do presente regulamento].

Contudo, as seguintes disposições da Diretiva 2000/53/CE continuam a aplicar-se:

- a) Não obstante o disposto no artigo 52.º do presente regulamento, artigo 4.º, n.º 2, até [OP: inserir a data correspondente ao primeiro dia do mês seguinte a um período de 71 meses após a data de entrada em vigor do presente regulamento];

- b) Artigo 5.º, n.º 4, segundo parágrafo, artigo 6.º, n.º 3, segundo parágrafo, artigo 7.º, n.º 1, artigo 8.º, n.ºs 3 e 4, até [OP: inserir a data correspondente ao último dia do mês seguinte a um período de 35 meses após a data de entrada em vigor do presente regulamento];
- b-1) Artigo 6.º, n.º 3, primeiro parágrafo, e anexo I, até [OP: inserir a data correspondente ao último dia do mês seguinte a um período de [...] 35 meses após a data de entrada em vigor do presente regulamento];
- c) Artigo 7.º, n.º 2, alínea b), até 31 de dezembro de 20** [OP: inserir o ano correspondente ao último dia do ano seguinte a um período de 35 meses após a data de entrada em vigor do presente regulamento];
- d) Artigo 9.º, n.º 1-A, parágrafos 1 e 3, artigo 9.º, n.ºs 1-B e 1-D, até [OP: inserir a data correspondente ao *último dia do mês seguinte* a um período de 35 meses após a data de entrada em vigor do presente regulamento];
- e) Artigo 9.º, n.º 1-A, segundo parágrafo, até [OP: inserir a data correspondente ao último dia do mês seguinte a um período de 59 meses após a data de entrada em vigor do presente regulamento].

2. A Diretiva 2005/64/CE é revogada com efeitos a partir de [OP: inserir a data correspondente ao primeiro dia do mês seguinte a um período de 71 meses após a data de entrada em vigor do presente regulamento].

Contudo, o seu artigo 6.º, n.º 3, é revogado com efeitos a partir de [OP: *inserir a data correspondente ao primeiro dia do mês seguinte a um período de 35 meses após a data de entrada em vigor do presente regulamento*].

3. As remissões para as diretivas revogadas devem entender-se como remissões para o presente regulamento e devem ser lidas de acordo com as tabelas de correspondência constantes do anexo XI.

4. Em derrogação do artigo 8.º, n.º 2, até [72 meses após a entrada em vigor do presente regulamento], caso esta disposição remeta para o artigo 4, essa referência deve ser entendida como uma referência ao artigo 5.º da Diretiva 2005/64.

Em derrogação do artigo 8.º, n.º 2, até [72 meses após a entrada em vigor do presente regulamento], caso esta disposição remeta para o artigo 5, essa referência deve ser entendida como uma referência ao artigo 2.º da Diretiva 2005/64.

Artigo 56.º-A

Aplicabilidade ao Reino Unido e no seu território no que diz respeito à Irlanda do Norte

1. Os artigos 15.º a 30.º, 33.º a 35.º e o artigo 36.º, n.º 2, não se aplicam ao Reino Unido e no seu território no que diz respeito à Irlanda do Norte.
2. O artigo 14.º só se aplica ao Reino Unido e no seu território no que diz respeito à Irlanda do Norte relativamente aos artigos 31.º a 32.º e ao artigo 36.º, n.º 1.
3. O artigo 46.º, n.º 1.º, alínea a), e n.º 2, não se aplica ao Reino Unido e no seu território no que diz respeito à Irlanda do Norte.
4. O artigo 47.º, n.ºs 1 e 2, não se aplica ao Reino Unido e no seu território no que diz respeito à Irlanda do Norte relativamente à prevenção do tratamento ilegal de veículos em fim de vida.
5. O artigo 47.º, n.º 2, não se aplica ao Reino Unido e no seu território no que diz respeito à Irlanda do Norte relativamente ao intercâmbio de informações pertinentes sobre as instalações de tratamento autorizadas.
6. O artigo 48.º não se aplica ao Reino Unido e no seu território no que diz respeito à Irlanda do Norte relativamente ao artigo 15.º, n.º 1, ao artigo 16.º, ao artigo 19.º, n.º 1, ao artigo 22.º, n.ºs 1 e 2, ao artigo 23.º, ao artigo 24.º, ao artigo 25.º, n.ºs 1 e 2, e aos artigos 26.º a 30.º, 34.º e 35.º.
7. O artigo 49.º, n.º 1, alíneas c), d), e f), alínea g), subalíneas iii), iv), e v), alíneas h), i), j), k), l) e m), e o artigo 49.º, n.º 3, alínea n), não se aplicam ao Reino Unido e no seu território no que diz respeito à Irlanda do Norte.

Artigo 57.º

Entrada em vigor e aplicação

1. O presente regulamento entra em vigor no vigésimo dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia*.
2. O presente regulamento é aplicável a partir de [OP: inserir a data correspondente ao primeiro dia do mês seguinte a um período de [...]24 meses após a data de entrada em vigor do presente regulamento].

No entanto, o artigo 54.º é aplicável a partir [OP: inserir a data correspondente ao primeiro dia do mês seguinte a um período de [...] 36 meses após a data de entrada em vigor do presente regulamento].

O presente regulamento é obrigatório em todos os seus elementos e diretamente aplicável em todos os Estados-Membros.

Feito em Bruxelas, em

Pelo Parlamento Europeu

Pelo Conselho

O Presidente / A Presidente

O Presidente / A Presidente

ANEXOS

da Proposta de

REGULAMENTO DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

relativo aos requisitos de circularidade para a conceção de veículos e a gestão dos veículos em fim de vida, que altera os Regulamentos (UE) 2018/858 e (UE) 2019/1020 e que revoga as Diretivas 2000/53/CE e 2005/64/CE

ANEXO I

CRITÉRIOS PARA DETERMINAR SE UM VEÍCULO [...] É UM VEÍCULO EM FIM DE VIDA

O presente anexo estabelece os critérios para determinar se um veículo é um veículo em fim de vida, e deve ser aplicado do seguinte modo:

1. A parte A estabelece os critérios para avaliar a irreparabilidade de um veículo. Se um ou mais destes critérios forem cumpridos, o veículo deve ser considerado um veículo em fim de vida.

Para determinar se o veículo é ou não um veículo em fim de vida, um perito independente do setor automóvel avalia se o veículo cumpre os critérios previstos no anexo I, parte A. Os Estados-Membros podem estabelecer uma lista exaustiva de peritos independentes no setor automóvel para a realização dessas avaliações.

2. Se nenhum dos critérios da parte A for aplicável, o veículo é também avaliado com base nos critérios da parte B. Se forem aplicáveis um ou mais dos critérios da parte B, é necessária uma análise mais aprofundada para determinar se o veículo pode ser suficientemente reparado, no prazo de dois anos após a avaliação, de modo a obter um certificado de inspeção técnica em conformidade com a Diretiva 2014/45/UE no Estado-Membro em que o veículo estava matriculado antes da reparação.

Se a avaliação determinar que o veículo não pode ser reparado durante este período, o veículo é considerado um veículo em fim de vida. Se a avaliação determinar que o veículo pode ser reparado durante este período, o veículo não é considerado um veículo em fim de vida. Se, no prazo de dois anos após a avaliação técnica, o proprietário do veículo não apresentar um certificado de inspeção técnica à autoridade competente em conformidade com a Diretiva 2014/45/UE, o veículo é considerado um veículo em fim de vida.

Para determinar se o veículo é ou não um veículo em fim de vida, um perito independente do setor automóvel avalia o veículo em conformidade com o n.º 2, primeiro parágrafo. Os Estados-Membros podem estabelecer uma lista de peritos independentes no setor automóvel para a realização das referidas avaliações.

3. Um veículo que preencha os critérios da parte A ou da parte B não é um veículo em fim de vida, desde que preencha os critérios da parte C.

PARTE A

CRITÉRIOS DE AVALIAÇÃO [...] DOS VEÍCULOS EM FIM DE VIDA

1. Um veículo é [...] [...] [...] um veículo em fim de vida quando preenche pelo menos um dos seguintes critérios:
 - a) Foi cortado em pedaços [...] [...] [...];
 - b) Apresenta um ou mais pontos de entrada [...] soldados ou selados por espuma de isolamento;
 - c) Foi [...] queimado até à destruição completa do compartimento do motor ou do habitáculo;
 - d) Esteve submerso em água até um nível superior ao painel de bordo;
 - e) Um (ou vários) dos seguintes componentes do veículo não [...] são tecnicamente reparáveis nem substituíveis:
 - i) componentes de ligação ao solo (por exemplo pneus e rodas), suspensão, direção, sistema de travagem e respetivos componentes de comando,

- ii) fixações e articulações dos bancos,
- iii) airbags, pré-tensores, cintos de segurança e respetivos componentes periféricos;
- iv) casco e quadro do veículo;

f) Os componentes estruturais e de segurança do veículo apresentam defeitos técnicos irreversíveis, por exemplo envelhecimento do metal, múltiplas rachas na pintura ou corrosão perfurante excessiva, não podendo ser substituídos;

g) A reparação do veículo exige a substituição [...] da carroçaria ou do conjunto do quadro, resultando na perda da identidade original do veículo.

h) O veículo foi entregue para tratamento a um ponto de recolha autorizado ou a uma instalação de tratamento autorizada ou foi emitido um certificado de destruição para o veículo;

i) O veículo foi declarado uma perda técnica total por uma companhia de seguros, com base na avaliação técnica efetuada por um perito do setor automóvel.

j) Estão ausentes meios que permitam identificar o veículo, nomeadamente o número de identificação do veículo.

2. [...]

3. [...]

PARTE B

LISTA [...] DE CRITÉRIOS INDICATIVOS APLICÁVEIS AOS VEÍCULOS EM FIM DE VIDA

Devem ser avaliados os seguintes critérios [...]:

- b) [...] [...] O proprietário do veículo é desconhecido ou o veículo está abandonado;
- c) Decorreram mais de dois anos a contar da data na qual devia ter sido realizada a inspeção técnica nacional obrigatória, ou o veículo não possui seguro há mais de dois anos;
- d) Não está protegido de forma adequada contra danos durante o armazenamento, o transporte, a carga e a descarga; [...]

- e) [...] Foi declarado uma perda económica total por uma companhia de seguros;
- f) Os custos de reparação necessários para restituir esse veículo a uma condição técnica suficiente para obter um certificado de inspeção técnica em conformidade com a Diretiva 2014/45/UE e o seu atual valor de mercado são superiores ao seu valor de mercado estimado após a reparação;
- g) Esteve submerso em água até um nível inferior ao painel de bordo, tendo o motor ou o sistema elétrico ficado danificados;
- h) Uma ou mais das portas foram separadas da carroçaria;
- i) Derrama combustível ou emite vapores de combustível, representando um risco de incêndio e explosão;
- j) Houve fuga de gás do sistema de gás liquefeito, representando um risco de incêndio e explosão;
- k) Houve derrame de líquidos necessários ao seu funcionamento (combustível, fluido dos travões, líquido anticongelante, solução eletrolítica de ácido da bateria, líquido de arrefecimento), representando um risco de poluição da água;
- l) Apresenta desgaste excessivo dos seus componentes de travagem e de direção; [...]
- m) A reparação exige a substituição do motor ou da caixa de velocidades; ou
- n) Foi desmantelado.

PARTE C

CRITÉRIOS DE ISENÇÃO DOS VEÍCULOS EM FIM DE VIDA

SECÇÃO 1

VEÍCULOS DE ESPECIAL INTERESSE CULTURAL

1. As autoridades competentes do Estado-Membro de matrícula de um veículo, ou um dos seus organismos de autorização designados, podem reconhecer um veículo como sendo de especial interesse cultural se preencher cumulativamente os seguintes critérios:

- a) O seu valor ou estatuto histórico ou cultural único foi documentado pelo proprietário do veículo ou pelas autoridades competentes do Estado-Membro em que o veículo está matriculado, ou trata-se de um veículo único modificado ou construído por medida que foi homologado individualmente, em conformidade com o Regulamento (UE) 2018/858 ou com o direito nacional;
- b) O proprietário do veículo é conhecido e pode ser identificado;
- c) As peças do veículo podem ser identificadas por um número de série ou outra identificação fornecida pelo fabricante ou atribuída pela autoridade competente;
- d) O veículo pode ser identificado pelo número de identificação do veículo (NIV), pelo número de série ou por outra identificação fornecida pelo fabricante ou atribuída por uma autoridade competente;

A pedido do proprietário do veículo, para efeitos de exportação e antes de qualquer exportação, as autoridades competentes do Estado-Membro de matrícula devem emitir um certificado que reconheça que um veículo tem um especial interesse cultural sempre que estejam preenchidos os critérios acima referidos.

- 3. O proprietário do veículo deve assegurar o seguinte:
 - a) O veículo está devidamente protegido contra danos durante o armazenamento, o transporte, a carga e a descarga;
 - b) O veículo é mantido e manuseado de forma adequada e respeitadora do ambiente, em conformidade com o direito da União ou o direito nacional.
 - c) O certificado referido no n.º 1 deve ser fornecido ou disponibilizado às autoridades aduaneiras mediante pedido.
- 4. A conformidade do veículo com os critérios estabelecidos nos n.ºs 1 e 2 deve ser verificada pelo menos de cinco em cinco anos, ou em caso de mudança de propriedade.

SECÇÃO 2
OUTRAS ISENÇÕES

1. As autoridades competentes do Estado-Membro de matrícula de um veículo, ou um dos seus organismos de autorização designados, podem isentar um veículo considerado como veículo em fim de vida em conformidade com a parte A ou da parte B, quando o veículo em causa for objeto de restauro, a pedido do proprietário do veículo.

O proprietário do veículo deve apresentar às autoridades competentes um plano de restauro que especifique as capacidades técnicas e financeiras necessárias para reparar o veículo de modo a que apresente uma condição técnica suficiente para obter um certificado de inspeção técnica em conformidade com a Diretiva 2014/45/UE. O plano de restauro deve ser aprovado por um perito independente do setor automóvel.

As autoridades competentes podem conceder a isenção se o veículo puder ser restaurado, no prazo de cinco anos, de modo a apresentar uma condição técnica suficiente para ser aprovado na inspeção técnica em conformidade com a Diretiva 2014/45/UE. Se considerarem que o plano de restauro não fornece informações suficientes que demonstrem que o veículo pode ser restaurado de modo a apresentar a condição exigida, as autoridades competentes podem solicitar ao proprietário do veículo que reveja o plano de restauro.

2. O proprietário do veículo deve assegurar o seguinte:
 - a) O veículo está devidamente protegido contra danos durante o armazenamento, o transporte, a carga e a descarga;
 - b) O veículo é mantido e manuseado de forma adequada e respeitadora do ambiente, em conformidade com o direito da União ou o direito nacional.

3. Se, no prazo de cinco anos a contar da apresentação do plano de restauro, o proprietário do veículo não apresentar um certificado de inspeção técnica em conformidade com a Diretiva 2014/45/UE à autoridade competente, esta deve declarar o veículo um veículo em fim de vida e solicitar ao proprietário que o entregue sem demora injustificada numa instalação de tratamento autorizada ou num ponto de recolha. As autoridades competentes podem prorrogar o período de restauro por períodos sucessivos de cinco anos. Cada prorrogação deve basear-se num plano de restauro atualizado, aprovado por um perito independente do setor automóvel.

4. Os custos relacionados com o restauro e as avaliações efetuadas pelos peritos independentes do setor automóvel são suportados pelo proprietário do veículo.

ANEXO II

CÁLCULO DAS TAXAS DE REUTILIZAÇÃO POTENCIAL, RECICLAGEM POTENCIAL E VALORIZAÇÃO POTENCIAL

Para efeitos do presente anexo, entende-se por «veículo de referência» a versão de um modelo de veículo que é identificada pela autoridade homologadora, em consulta com o fabricante e em conformidade com os critérios estabelecidos no anexo II, parte A, como sendo a mais problemática em termos da sua potencial reutilização, reciclagem e valorização.

PARTE A

1. Os materiais presentes no veículo e as respetivas percentagens e localizações devem ser especificados, juntamente com todas as informações necessárias para calcular corretamente as taxas de reciclagem potencial e valorização potencial.
2. A massa é expressa em kg, com uma casa decimal. As taxas são calculadas em percentagem, com uma casa decimal, e arredondadas da seguinte forma:
 - a) Se o algarismo à direita da vírgula se situar entre 0 e 4, o total é arredondado por defeito;
 - b) Se o algarismo à direita da vírgula se situar entre 5 e 9, o total é arredondado por excesso.
3. Para efeitos da seleção dos veículos de referência, devem ser tidos em conta os seguintes critérios:
 - a) O tipo de carroçaria;
 - b) Os níveis de acabamento disponíveis;
 - c) O equipamento opcional disponível que pode ser instalado sob responsabilidade do fabricante.

4. Caso a autoridade homologadora e o fabricante não tenham, de comum acordo, identificado a versão considerada mais problemática de um modelo de veículo no que respeita a reutilização potencial, reciclagem potencial e valorização potencial, deve ser selecionado um veículo de referência para:
 - a) Cada «tipo de carroçaria», na aceção do anexo I, parte C, ponto 2, do Regulamento (UE) 2018/858, no caso dos veículos da categoria M₁;
 - b) Cada «tipo de carroçaria», isto é, furgoneta, quadro com cabina, carrinha de caixa aberta, etc., no caso dos veículos da categoria N₁.
5. Para efeitos das verificações dos materiais e das massas dos componentes, o fabricante deve disponibilizar os veículos e os componentes que a autoridade homologadora considerar necessários.

PARTE B

1. Para serem contabilizados como reutilizáveis, os componentes ou peças devem poder ser removidos facilmente e de forma não destrutiva.
2. A massa total dos materiais, peças e componentes reutilizáveis é considerada reutilizável, reciclável e valorizável a 100 %.
3. As peças e os componentes enumerados no anexo VII, parte B, pontos 1 e 2, são considerados reutilizáveis a 0 % e recicláveis e valorizáveis a 100 %. As peças e os componentes enumerados no anexo VII, parte E, são considerados reutilizáveis a 0 % e recicláveis e valorizáveis a 100 %. A metodologia seguida deve assegurar que, caso da alteração do anexo VII resulte o alargamento da lista de peças e componentes enumerados na parte E desse anexo, as peças e os componentes acrescentados são considerados reutilizáveis a 0 % e recicláveis e valorizáveis a 100 %.
4. O cálculo das taxas de reutilização potencial, reciclagem potencial e valorização potencial deve ser coerente com a estratégia de circularidade, refletindo o progresso tecnológico nas tecnologias de tratamento em fim de vida.

ANEXO III

CONDIÇÕES E VALORES MÁXIMOS DE CONCENTRAÇÃO APLICÁVEIS À PRESENÇA DE CHUMBO, MERCÚRIO, CÁDMIO E CRÓMIO HEXAVALENTE NOS MATERIAIS, PEÇAS E COMPONENTES

É tolerada uma concentração das substâncias chumbo, crómio hexavalente e mercúrio não superior a 0,1 % em massa, em material homogéneo, e uma concentração de cádmio não superior a 0,01 % em massa, em material homogéneo.

As peças sobresselentes colocadas no mercado após 1 de julho de 2003 e destinadas a veículos colocados no mercado antes de 1 de julho de 2003 estão isentas do disposto no artigo 5.º, n.º 2, do presente regulamento, exceto os pesos de equilibragem das rodas, as escovas de carbono dos motores elétricos e os calços de travões.

Materiais, peças e componentes homogéneos	Âmbito e data de termo da isenção	A rotular ou identificar em conformidade com o artigo 5.º, n.º 4, alínea d)
<i>Chumbo como elemento de liga</i>		
1. a) Aço para fins de maquinagem, assim como componentes de aço galvanizado por imersão a quente pelo processo descontínuo, com teor de chumbo igual ou inferior a 0,35 % em massa		
1. b) Folha de aço galvanizado pelo processo contínuo, com teor de chumbo não superior a 0,35 % em massa	Veículos homologados antes de 1 de janeiro de 2016 e peças sobresselentes destinadas a esses veículos	

Materiais, peças e componentes homogéneos	Âmbito e data de termo da isenção	A rotular ou identificar em conformidade com o artigo 5.º, n.º 4, alínea d)
2. a) Alumínio para fins de maquinagem, com teor de chumbo não superior a 2 % em massa	Como peças sobresselentes destinadas a veículos colocados no mercado antes de 1 de julho de 2005	
2. b) Alumínio com teor de chumbo não superior a 1,5 % em massa	Como peças sobresselentes destinadas a veículos colocados no mercado antes de 1 de julho de 2008	
2. c) i) Ligas de alumínio para fins de maquinagem, com teor de chumbo não superior a 0,4 % em massa	Veículos homologados antes de 1 de janeiro de 2028 e peças sobresselentes destinadas a esses veículos	
2. c) ii) Ligas de alumínio não incluídas na entrada 2. c) i), com teor de chumbo não superior a 0,4 % em massa (2)	<u>Veículos homologados antes de 1 de janeiro de 2027 e peças sobresselentes destinadas a esses veículos</u> [...]	

Materiais, peças e componentes homogéneos	Âmbito e data de termo da isenção	A rotular ou identificar em conformidade com o artigo 5.º, n.º 4, alínea d)
<u>2. c) iii) Chumbo em ligas de alumínio fundido com teor de chumbo não superior a 0,3 % em massa, desde que o chumbo resulte da reciclagem de sucatas de alumínio que contenham chumbo</u>	<u>Veículos homologados após 31 de dezembro de 2026 e peças sobresselentes destinadas a esses veículos.</u>	
3. Ligas de cobre, com teor de chumbo não superior a 4 % em massa	[.../1)	
4. a) Casquilhos e buchas de chumaceiras	Como peças sobresselentes destinadas a veículos colocados no mercado antes de 1 de julho de 2008	
4. b) Casquilhos e buchas de chumaceiras para motores, transmissões e compressores de ar condicionado	Como peças sobresselentes destinadas a veículos colocados no mercado antes de 1 de julho de 2011	
<i>Chumbo e compostos de chumbo em componentes</i>		
[...]	[...]	[...]
[...][...][...]	[...]	[...]
[...]	[...]	[...]

Materiais, peças e componentes homogéneos	Âmbito e data de termo da isenção	A rotular ou identificar em conformidade com o artigo 5.º, n.º 4, alínea d)
6. Amortecedores de vibrações	Veículos homologados antes de 1 de janeiro de 2016 e peças sobresselentes destinadas a esses veículos	X
7. a) Agentes de vulcanização e estabilizadores para elastómeros utilizados em tubos de travões, tubos de combustível, condutas de ventilação, peças de elastómero/metal aplicadas em quadros e apoios de motor	Como peças sobresselentes destinadas a veículos colocados no mercado antes de 1 de julho de 2005	
7. b) Agentes de vulcanização e estabilizadores para elastómeros utilizados em tubos de travões, tubos de combustível, condutas de ventilação, peças de elastómero/metal aplicadas em quadros e apoios de motor, com teor de chumbo não superior a 0,5 % em massa	Como peças sobresselentes destinadas a veículos colocados no mercado antes de 1 de julho de 2006	
7. c) Aglutinantes para elastómeros em aplicações do grupo motopropulsor, com teor de chumbo não superior a 0,5 % em massa	Como peças sobresselentes destinadas a veículos colocados no mercado antes de 1 de julho de 2009	
<u>Chumbo em soldas ou revestimentos de aplicações elétricas e eletrónicas especificadas nas seguintes subentradas</u>		

Materiais, peças e componentes homogéneos	Âmbito e data de termo da isenção	A rotular ou identificar em conformidade com o artigo 5.º, n.º 4, alínea d)
8. a) Chumbo em soldas para fixação de componentes elétricos e eletrónicos a placas de circuitos eletrónicos e chumbo em acabamentos de extremidades de componentes (exceto condensadores eletrolíticos de alumínio), de pinos de componentes e de placas de circuitos eletrónicos	Veículos homologados antes de 1 de janeiro de 2016 e peças sobresselentes destinadas a esses veículos	X[.../ 3)
8. b) Chumbo em soldas utilizadas em aplicações elétricas, exceto soldas em placas de circuitos eletrónicos ou sobre vidro	Veículos homologados antes de 1 de janeiro de 2011 e peças sobresselentes destinadas a esses veículos	X[.../ 3)
8. c) Chumbo em acabamentos de terminais de condensadores eletrolíticos de alumínio	Veículos homologados antes de 1 de janeiro de 2013 e peças sobresselentes destinadas a esses veículos	X[.../ 3)
8. d) Chumbo utilizado em soldas sobre vidro em sensores de fluxo mássico de ar	Veículos homologados antes de 1 de janeiro de 2015 e peças sobresselentes destinadas a esses veículos	X[.../ 3)
8. e) Chumbo em soldas com alta temperatura de fusão (isto é, ligas com teor de chumbo igual ou superior a 85 % em massa)	(1)	X[.../ 3)

Materiais, peças e componentes homogéneos	Âmbito e data de termo da isenção	A rotular ou identificar em conformidade com o artigo 5.º, n.º 4, alínea d)
8. f) i) Chumbo em sistemas de conexão por pinos conformes	Veículos homologados antes de 1 de janeiro de 2017 e peças sobresselentes destinadas a esses veículos	X[.../ 3)
8. f) ii) Chumbo em sistemas de conexão por pinos conformes, com exceção da zona de encaixe de conectores de feixe de cabos	Veículos homologados antes de 1 de janeiro de 2024 e peças sobresselentes destinadas a esses veículos	X[.../ 3)
8. g) i) Chumbo em soldas destinadas a estabelecer uma ligação elétrica viável entre a pastilha do semicondutor e o substrato, no interior dos invólucros de circuitos integrados do tipo Flip Chip	Veículos homologados antes de 1 de outubro de 2022 e peças sobresselentes destinadas a esses veículos	X[.../ 3)

Materiais, peças e componentes homogéneos	Âmbito e data de termo da isenção	A rotular ou identificar em conformidade com o artigo 5.º, n.º 4, alínea d)
<p>8. g) ii) Chumbo em soldas destinadas a estabelecer uma ligação elétrica viável entre a pastilha do semicondutor e o substrato, no interior dos invólucros de circuitos integrados do tipo Flip Chip, desde que essa ligação elétrica consista num dos elementos seguintes:</p> <p>1) Nó tecnológico de semicondutor de 90 nm ou dimensão superior;</p> <p>2) Pastilha única de 300 mm² ou área superior em qualquer nó tecnológico de semicondutor;</p> <p>3) Invólucros de pastilhas empilhadas com pastilhas de 300 mm² ou área superior, ou interpositores de silício de 300 mm² ou área superior.</p>	<p>[...] Veículos homologados [...] <u>antes de 1 [...] de janeiro de 2030</u> e peças sobresselentes destinadas a esses veículos</p>	<p>X[...] 3)</p>
<p>8. h) Chumbo em soldas para fixação dos dissipadores de calor ao radiador em conjuntos de semicondutores de potência com circuitos integrados, de área não inferior a 1 cm² em projeção e densidade de corrente nominal não inferior a 1 A/mm² de superfície do circuito integrado de silício</p>	<p>Veículos homologados antes de 1 de janeiro de 2016 e peças sobresselentes destinadas a esses veículos</p>	<p>X[...] 3)</p>
<p>8 i) Chumbo em soldas em aplicações elétricas em superfícies envidraçadas, com exceção da soldadura em vidros laminados</p>	<p>Veículos homologados antes de 1 de janeiro de 2016 e peças sobresselentes destinadas a esses veículos</p>	<p>X[...] 3)</p>

Materiais, peças e componentes homogéneos	Âmbito e data de termo da isenção	A rotular ou identificar em conformidade com o artigo 5.º, n.º 4, alínea d)
8 j) Chumbo em soldas para soldadura de vidros laminados	Veículos homologados antes de 1 de janeiro de 2020 e peças sobresselentes destinadas a esses veículos	X[.../ 3)
8. k) Soldadura de aplicações de aquecimento com corrente de aquecimento igual ou superior a 0,5 A por junta soldada em vidros laminados simples com espessura de parede não superior a 2,1 mm. Esta isenção não se aplica à soldadura de contactos incorporados no polímero intermédio.	Veículos homologados antes de 1 de janeiro de 2024 e peças sobresselentes destinadas a esses veículos	X[.../ 3)
9. Sedes de válvulas	Como peças sobresselentes destinadas a tipos de motores desenvolvidos antes de 1 de julho de 2003	

Materiais, peças e componentes homogéneos	Âmbito e data de termo da isenção	A rotular ou identificar em conformidade com o artigo 5.º, n.º 4, alínea d)
<p>10. a) Componentes elétricos e eletrónicos que contenham chumbo incorporado em vidro ou num material cerâmico, num composto de matriz de vidro ou de cerâmica, num material vitrocerâmico ou num composto de matriz vitrocerâmica.</p> <p>Esta isenção não abrange as seguintes utilizações de chumbo:</p> <ul style="list-style-type: none"> i) vidro em lâmpadas e vidro de velas de ignição, ii) materiais cerâmicos dielétricos dos componentes indicados nas entradas 10. b), 10. c) e 10. d). 		X[...] 4) (para componentes com exceção de componentes piezoelétricos em motores)
10. b) Chumbo em materiais cerâmicos dielétricos, à base de PZT, de condensadores (pertencentes a circuitos integrados ou a semicondutores individuais)		
10. c) Chumbo em materiais cerâmicos dielétricos de condensadores com tensão nominal inferior a 125 V CA ou 250 V CC	Veículos homologados antes de 1 de janeiro de 2016 e peças sobresselentes destinadas a esses veículos	
10. d) Chumbo em materiais cerâmicos dielétricos de condensadores utilizados para compensar desvios, por efeito térmico, de sensores de sonares ultrassónicos	Veículos homologados antes de 1 de janeiro de 2017 e peças sobresselentes destinadas a esses veículos	

Materiais, peças e componentes homogéneos	Âmbito e data de termo da isenção	A rotular ou identificar em conformidade com o artigo 5.º, n.º 4, alínea d)
11. Iniciadores pirotécnicos	Veículos homologados antes de 1 de julho de 2006 e peças sobresselentes destinadas a esses veículos	
12. Materiais termoelétricos com chumbo em aplicações elétricas utilizadas na indústria automóvel para reduzir as emissões de CO ₂ através da recuperação do calor dos gases de escape	Veículos homologados antes de 1 de janeiro de 2019 e peças sobresselentes destinadas a esses veículos	X
<i>Crómio hexavalente</i>		
13. a) Revestimentos anticorrosivos	Como peças sobresselentes destinadas a veículos colocados no mercado antes de 1 de julho de 2007	
13. b) Revestimentos anticorrosivos de conjuntos parafuso-porca aplicados em quadros	Como peças sobresselentes destinadas a veículos colocados no mercado antes de 1 de julho de 2008	

Materiais, peças e componentes homogéneos	Âmbito e data de termo da isenção	A rotular ou identificar em conformidade com o artigo 5.º, n.º 4, alínea d)
<p>14. Crómio hexavalente utilizado como agente anticorrosivo em sistemas de arrefecimento de aço-carbono de frigoríficos de absorção (teor não superior a 0,75 % em massa, na solução refrigerante):</p> <p>a) concebidos para funcionarem, em pleno ou parcialmente, com sistemas de aquecimento elétricos cuja potência de entrada, em valor médio utilizado, seja inferior a 75 W em condições de funcionamento constantes;</p> <p>b) concebidos para funcionarem, em pleno ou parcialmente, com sistemas de aquecimento elétricos cuja potência de entrada, em valor médio utilizado, seja igual ou superior a 75 W em condições de funcionamento constantes;</p> <p>c) concebidos para funcionarem em pleno com sistemas de aquecimento não elétricos.</p>	<p>Para a): Veículos homologados antes de 1 de janeiro de 2020 e peças sobresselentes destinadas a esses veículos</p> <p>Para b): Veículos homologados antes de 1 de janeiro de 2026 e peças sobresselentes destinadas a esses veículos</p>	X
<i>Mercurio</i>		
15. a) Lâmpadas de descarga para aplicação em faróis	Veículos homologados antes de 1 de julho de 2012 e peças sobresselentes destinadas a esses veículos	X
15. b) Lâmpadas fluorescentes utilizadas em mostradores do painel de comando	Veículos homologados antes de 1 de julho de 2012 e peças sobresselentes destinadas a esses veículos	X

Materiais, peças e componentes homogéneos	Âmbito e data de termo da isenção	A rotular ou identificar em conformidade com o artigo 5.º, n.º 4, alínea d)
[...]		
[...]	[...]	

Notas sobre o quadro:

1. Isenção a rever em 2030, em conformidade com o artigo 54.º, n.º 2.

2. Aplicável a ligas de alumínio em que o chumbo não é introduzido intencionalmente, mas está presente devido à utilização de alumínio reciclado.

3. [...]

4. [...]

[...]/3. Desmantelar se, em associação com a entrada 10. a), for excedido o limite médio de 60 gramas por veículo. Para os fins desta nota, não são tidos em conta os dispositivos eletrónicos não instalados pelo fabricante na linha de produção.

[...]/4. Desmantelar se, em associação com as entradas 8. a) a 8. k), for excedido o limite médio de 60 gramas por veículo. Para os fins desta nota, não são tidos em conta os dispositivos eletrónicos não instalados pelo fabricante na linha de produção.

ANEXO IV

ESTRATÉGIA DE CIRCULARIDADE

PARTE A

ELEMENTOS DA ESTRATÉGIA DE CIRCULARIDADE

1. Descrição não técnica das ações planificadas para assegurar que os veículos da categoria de veículo em causa continuam a respeitar os requisitos legais a que se referem os artigos 4.º a 7.º durante o processo de produção.
2. Descrição não técnica dos procedimentos seguidos pelo fabricante para:
 - a. Recolher os dados pertinentes ao longo de toda a cadeia de abastecimento;
 - b. Controlar e verificar as informações recebidas dos fornecedores;
 - c. Reagir adequadamente sempre que as informações recebidas dos fornecedores apontem para um risco de incumprimento dos requisitos previstos nos artigos 4.º, 5.º e 6.º.
3. Informações sobre os pressupostos nos quais o fabricante se baseou para calcular a reutilização potencial, a reciclagem potencial e a valorização potencial do modelo de veículo em conformidade com o artigo 4.º, tendo em conta as tecnologias existentes de tratamento de veículos em fim de vida para desmantelamento e reutilização de peças e componentes, os progressos relevantes das tecnologias de tratamento de veículos em fim de vida e os investimentos em capacidade tecnológica, a partir da apresentação do pedido de homologação.
4. Informações sobre o teor percentual de material reciclado dos veículos a que se referem os artigos 6.º e 10.º.
5. Lista das ações que o fabricante se compromete a executar para assegurar que o tratamento dos veículos em fim de vida [...] da categoria em causa é efetuado em conformidade com o presente regulamento, com especial atenção aos seguintes aspetos:
 - a) Medidas destinadas a facilitar a remoção das peças indicadas no anexo VII, parte C;
 - b) Medidas que contribuam para o desenvolvimento de tecnologias de reciclagem dos materiais utilizados nos veículos para os quais, no momento da apresentação do pedido de homologação, tais tecnologias não estejam amplamente disponíveis à escala comercial;

- a) Monitorização do modo como as peças, os componentes e os materiais contidos nos veículos [...] da categoria de veículo em causa são reutilizados, reciclados e valorizados na prática;
 - b) Medidas para dar resposta aos desafios colocados pela utilização de materiais e técnicas que dificultam o fácil desmantelamento ou tornam a reciclagem muito difícil, por exemplo adesivos ou materiais reforçados com fibras;
 - c) Medidas para promover a reutilização de peças e componentes.
6. Descrição da natureza e da forma das ações a que se refere o ponto 5, por exemplo investimentos em investigação e desenvolvimento, investimentos no desenvolvimento de tecnologias ou infraestruturas de reciclagem, assim como as modalidades de cooperação com os operadores de gestão de resíduos envolvidos na reutilização, na reciclagem e na valorização de veículos e na remoção das peças dos mesmos.
7. Descrição do modo como será avaliada a eficácia das ações a que se refere o ponto 6.

Antes de os artigos 4.º a 7.º se tornarem aplicáveis, a estratégia de circularidade deve explicar de que forma o fabricante satisfaz os requisitos de circularidade estabelecidos na Diretiva 2005/64/CE verificados durante o processo de homologação, designadamente o artigo 5.º dessa diretiva, assim como os requisitos estabelecidos na Diretiva 2000/53/CE, designadamente no artigo 4.º, n.º 2, da mesma.

PARTE B

ACOMPANHAMENTO E ATUALIZAÇÃO DA ESTRATÉGIA DE CIRCULARIDADE

1. Os fabricantes devem apresentar uma atualização da estratégia de circularidade, pelo menos, de cinco em cinco anos.
2. A estratégia de circularidade atualizada deve incluir os seguintes elementos:
 - d) Descrição da forma como foram executadas as ações a que se refere a parte A, ponto 6, e, caso uma ou várias ações indicadas na estratégia não tenham sido executadas, as razões para tal;
 - e) Avaliação da eficácia das ações a que se refere a parte A, ponto 6;
 - f) Descrição da forma como as ações a que se refere a parte A, ponto 6, foram ou serão tidas em conta na conceção de novos modelos de veículos.

3. Se houver alterações significativas na conceção e produção do modelo de veículo, a estratégia de circularidade atualizada deve centrar-se, em especial, nos seguintes aspetos:
- a) Alterações, nos veículos novos, da utilização de peças e componentes que são fáceis de desmantelar para fins de reutilização ou de reciclagem de alta qualidade;
 - b) Alterações, nos veículos novos, da utilização de materiais que são fáceis de reciclar;
 - c) Adoção de características de conceção para dar resposta aos desafios colocados pela utilização de materiais e técnicas que dificultam a fácil remoção ou tornam a reciclagem muito difícil, por exemplo adesivos, plásticos compósitos ou materiais reforçados com fibras;
 - d) Alterações da utilização de materiais reciclados nos veículos novos, de peças e componentes refabricados ou reconicionados nos veículos e da compatibilidade de peças e componentes provenientes de outros modelos de veículos; e
 - e) Alterações, nos veículos novos, da utilização das substâncias a que se refere o artigo 5.º.

ANEXO V

REQUISITOS DE INFORMAÇÃO SOBRE A REMOÇÃO E A SUBSTITUIÇÃO

1. No que respeita às baterias de veículos elétricos e baterias de meios de transporte ligeiros incorporadas nos veículos:
 - a) Número;
 - b) Localização;
 - c) Massa;
 - d) Tipo de química da bateria;
 - e) Instruções para a descarga segura da bateria;
 - f) Instruções técnicas sobre a remoção e a substituição, incluindo a sequência de todas as etapas e tipos de técnicas de montagem, fixação e selagem;
 - g) Ferramentas ou tecnologias necessárias para aceder às baterias de veículos elétricos, para as remover e para as substituir.

2. No que respeita aos motores elétricos incorporados nos veículos:
 - a) Número;
 - b) Localização;
 - c) Massa;
 - d) Tipos de ímãs permanentes presentes nos motores elétricos, se forem dos seguintes tipos:
 - i) Neodímio-ferro-boro;
 - ii) Samário-cobalto;
 - iii) Alumínio-níquel-cobalto;
 - iv) ferrite.
 - e) Instruções técnicas sobre a remoção e a substituição, incluindo a sequência de todas as etapas e tipos de técnicas de montagem, fixação e selagem;

- f) Ferramentas ou tecnologias necessárias para aceder aos motores elétricos, para os remover e para os substituir.
3. No que respeita aos componentes, peças e materiais enumerados no anexo VII, parte B:
- a) Presença no veículo das substâncias enumeradas no artigo 5.º, n.º 2, que devem ser rotuladas em conformidade com o anexo III;
 - b) Número;
 - c) Localização;
 - d) Massa;
 - e) Instruções técnicas sobre a remoção, incluindo a sequência de todas as etapas;
 - f) Disponibilidade das melhores técnicas de tratamento.
4. No que respeita aos componentes, peças e materiais enumerados no anexo VII, parte C:
- a) Número;
 - b) Localização;
 - c) Instruções técnicas sobre a remoção e a substituição, incluindo a sequência de todas as etapas.
5. Componentes e peças codificados digitalmente no veículo:
- a) Número;
 - b) Localização;
 - c) Instruções técnicas sobre o acesso, a remoção e a substituição, incluindo a codificação e o software necessários para ativar peças sobresselentes e componentes de modo a funcionarem noutra veículo;
 - d) Descrição da funcionalidade, permutabilidade e compatibilidade relativamente a peças e componentes específicos de outras marcas e modelos;
 - e) Ponto de contacto do fabricante para fins de assistência técnica.

ANEXO VI

REQUISITOS DE ROTULAGEM

1. Peças, componentes e materiais plásticos dos veículos, de massa superior a 100 gramas:
 - a) ISO 1043-1 *Plastics – symbols and abbreviated terms. Part 1: Basic polymers and their special characteristics;*
 - b) ISO 1043-2 *Plastics – symbols and abbreviated terms. Part 2: Fillers and reinforcing materials;*
 - c) ISO 11469 *Plastics – Generic identification and marking of plastic products.*
2. Peças, componentes e materiais elastómeros dos veículos, de massa superior a 200 gramas, exceto pneus: ISO 1629 *Rubbers and latices – Nomenclature.*
3. Os símbolos «<» e «>» utilizados nas normas ISO podem ser substituídos por parêntesis.

As informações no rótulo [...] das peças e componentes dos veículos que contêm ímanes permanentes devem ser fornecidas em conformidade com o artigo 28.º do Regulamento (UE) 2024/1252.

[...]

ANEXO VII

REQUISITOS DE TRATAMENTO

PARTE A

REQUISITOS MÍNIMOS APLICÁVEIS ÀS INSTALAÇÕES DE ARMAZENAMENTO E ÀS INSTALAÇÕES DE TRATAMENTO

1. As instalações de armazenamento dos veículos em fim de vida antes do respetivo tratamento, incluindo as situadas nos pontos de recolha, e as instalações de armazenamento dos componentes, peças e materiais desses veículos devem:
 - a) Ter superfícies impermeáveis equipadas com sistemas de recolha de derramamentos, decantadores e purificadores-desengorduradores;
 - b) Dispor de equipamento para tratamento de águas, incluindo as águas pluviais, em conformidade com os regulamentos em matéria de saúde e ambiente.
 - c) Armazenar adequadamente os veículos em fim de vida e empilhar apenas veículos em fim de vida despoluídos, a menos que sejam utilizados empilhadores, a uma altura adequada;
 - d) Remover imediatamente os fluidos e líquidos de veículos em fim de vida que apresentem fugas e recolher os fluidos e líquidos com material de absorção.
2. O armazenamento deve estar organizado de modo a evitar danos a:
 - a) Componentes e peças que contenham líquidos e fluidos enumerados nos pontos 1 e 2 do anexo VII, parte B;
 - b) Componentes, peças e materiais enumerados no anexo VII, parte C.
3. As instalações onde os veículos em fim de vida e os componentes, peças e materiais desses veículos são tratados devem ter:
 - a) Áreas apropriadas com superfície impermeável equipadas com sistemas de recolha de derramamentos, decantadores e purificadores-desengorduradores;
 - b) Locais para armazenamento adequado de peças, componentes e materiais que tenham sido removidos dos veículos em fim de vida, incluindo armazenamento impermeável de peças, componentes e materiais contaminados com óleos;

- c) Recipientes adequados para armazenamento de baterias (com neutralização dos eletrólitos no local ou fora dele), filtros e condensadores que contenham PCB/PCT;
 - d) Reservatórios adequados para armazenamento separado dos fluidos provenientes de veículos em fim de vida: [...] combustíveis, óleos (óleo do motor, óleo da caixa de velocidades, óleo da direção assistida, óleo da transmissão, óleo hidráulico), filtros de óleo, líquidos de arrefecimento, anticongelante, fluidos dos travões, [...] fluidos refrigerantes, diesel exhaust fluid (fluido de escape de veículos a diesel) [...] e quaisquer outros fluidos ou gases contidos em veículos em fim de vida;
 - e) Equipamento para tratamento de águas, incluindo as águas pluviais, em conformidade com os regulamentos em matéria de saúde e ambiente;
 - f) Locais para armazenamento adequado de pneus usados, tendo em conta a necessidade de evitar os riscos de incêndio e a acumulação excessiva.
4. As instalações de tratamento autorizadas a tratar veículos elétricos devem cumprir os requisitos estabelecidos no anexo XII do Regulamento (UE) 2023/1542 [...]. As instalações de tratamento autorizadas que aceitem veículos elétricos com suspeitas de danos nas baterias de veículos elétricos devem avaliar essas baterias no prazo de 24 horas após a entrega. Esses veículos e baterias devem ser armazenados separadamente numa zona de quarentena, tal como referido no n.º 1. A zona de quarentena deve estar equipada com instalações adequadas para prevenir, detetar e conter incêndios de baterias de veículos elétricos, impedindo que se propaguem a outras zonas, a outros veículos elétricos e a outras baterias.

PARTE B

REQUISITOS MÍNIMOS DE DESPOLUIÇÃO

1. Os seguintes fluidos e líquidos devem ser removidos dos veículos em fim de vida, a menos que sejam necessários para a reutilização das peças em causa:
- a) Combustível;
 - b) Óleo do motor;
 - c) Óleo da transmissão;
 - d) Óleo da caixa de velocidades;

d-A) Óleo da direção assistida;

e) Óleo hidráulico;

f) Líquidos de arrefecimento;

g) Anticongelante;

h) Fluidos dos travões;

i) [...] Fluidos refrigerantes; [...]

i-A) Diesel exhaust fluids (fluidos de escape de veículos a diesel) e

j) [...] Quaisquer outros fluidos ou gases contidos no veículo em fim de vida.

Após a remoção dos fluidos e líquidos, são aplicados tampões de drenagem para evitar fugas de vestígios. Os recipientes de recolha devem ser rotulados de modo a indicar o tipo de líquido neles contido e ser armazenados separadamente uns dos outros num local seguro, em conformidade com a parte A do presente anexo, a fim de evitar derramamentos acidentais, fugas ou acesso não autorizado aos mesmos.

1-A. Os seguintes componentes, peças e materiais devem ser neutralizados:

- a) Sistema e-Call
- b) Partes pirotécnicas dos *airbags*:
- c) Partes pirotécnicas dos cintos de segurança;
- d) Quaisquer outras partes pirotécnicas;

2. Os seguintes componentes, peças e materiais devem ser removidos dos veículos em fim de vida:

- a) *Airbags*, depósitos de gás de petróleo liquefeito (GPL), depósitos de gás natural comprimido (GNC), depósitos de hidrogénio e quaisquer outros componentes e peças potencialmente explosivos, que devem ser neutralizados;
- a-1) Filtros de óleo;
- b) [...] os fluidos refrigerantes, que devem ser tratados em conformidade com o Regulamento (UE) n.º [...] 2024/573;
- c) Componentes identificados como contendo mercúrio [...], que devem ser separados durante o tratamento formando um fluxo identificável que deve ser imobilizado e eliminado de forma segura em conformidade com o artigo 17.º da Diretiva 2008/98/CE;
- d) Materiais que contenham substâncias referidas no artigo 5.º, n.º 2, a rotular em conformidade com o anexo III, que devem ser separados durante o tratamento formando um fluxo identificável que deve ser imobilizado e eliminado de forma segura em conformidade com o artigo 17.º da Diretiva 2008/98/CE.

Todas as peças, componentes e materiais recolhidos durante a despoluição devem ser armazenados em recipientes a isso destinados. Os recipientes de recolha devem ser rotulados de modo a indicar os componentes, peças e materiais neles contidos e ser armazenados num local seguro, em conformidade com a parte A, a fim de evitar derramamentos acidentais, fugas ou acesso não autorizado aos mesmos.

3. Devem ser registadas as seguintes informações sobre a despoluição dos veículos em fim de vida:
- a) [...] Número total de veículos em fim de vida tratados;
 - b) [...] Massa média dos veículos em fim de vida antes e depois da despoluição e da remoção;
 - c) Quantidade [...] total de cada tipo de fluidos, peças, componentes ou materiais [...] despoluídos;
 - d) Nome e dados de contacto do transportador dos resíduos, se for caso disso;
 - e) Nome, dados de contacto e percentagem efetiva de reutilização, valorização, reciclagem, valorização energética, incineração ou eliminação da instalação [...] de tratamento final para os [...] fluidos, peças, componentes ou materiais recolhidos durante o processo de despoluição.

PARTE C

REMOÇÃO OBRIGATÓRIA DE PEÇAS E COMPONENTES DOS VEÍCULOS
EM FIM DE VIDA

	<u>Isentos ao abrigo do artigo 30.º, n.º 2, se forem aplicáveis as condições do anexo VII, parte G</u>
1-A. Baterias dos veículos elétricos <u>na aceção do artigo 3.º, ponto 14, do Regulamento (UE) 2023/1542, incluindo os respetivos sistemas de gestão de baterias, carregadores a bordo [...], invólucros ou caixas, caso existam;</u>	
1-B. Baterias dos veículos elétricos <u>na aceção do artigo 3.º, ponto 11, do Regulamento (UE) 2023/1542, incluindo os respetivos sistemas de gestão de baterias, carregadores a bordo para veículos elétricos, invólucros ou caixas, caso existam;</u>	
[...]/2. Baterias SLI, <u>na aceção do artigo 3.º, ponto 12, do Regulamento (UE) 2023/1542;</u>	
2-A. Baterias portáteis, <u>na aceção do artigo 3.º, ponto 9, do Regulamento (UE) 2023/1542;</u>	
[...]/3. Motores elétricos, <u>incluindo os respetivos invólucros, geradores, alternadores e ventiladores de arrefecimento, caso existam; [...] [...]</u>	
4. <u>Blocos de motores [...] de combustão [...];</u>	X
5. Catalisadores;	
6. Caixas de velocidades, <u>incluindo unidades de comando;</u>	X <u>Em caso de isenção, o n.º 20 aplica-se à unidade de controlo</u>
7. <u>Pelo menos 70 % do vidro total proveniente de para-brisas, janelas traseiras e laterais de vidro, incluindo instalações de vidro para tejadilhos;</u>	
8. [...] <u>Jantes;</u>	
9. Pneus <u>de borracha;</u>	
10.[...];	

11. Peças diretamente acessíveis do sistema de infoentretenimento, nomeadamente os comandos de som, de navegação, incluindo unidades de controlo e sensores de radar e lidar, caso existam, e de multimédia, incluindo os ecrãs com superfície superior a 100 centímetros quadrados;	
12. Faróis e faróis traseiros, incluindo os respetivos atuadores;	
13. Feixes de fios principais, incluindo cabos internos e externos de carregamento, caso existam;	X
14. Sistema de gestão de colisões, incluindo coberturas dos para-choques, longarinas e zonas de deformação;	X
Reservatórios de combustível [...] de plástico	
16. Permutadores de calor;	
[...]	
[...]	
19. [...] Peças de plásticos reforçados com fibra de carbono;	
[...]/20. Componentes elétricos e eletrónicos: a) Inversores e conversores CC-CC com uma tensão elétrica de [...], pelo menos, 24 V ou uma massa superior a 1 quilograma, dos veículos elétricos; b) Placas de circuito impresso que contenham [...] placas com um teor de materiais preciosos particularmente elevado; c) Painéis fotovoltaicos com superfície superior a [...] 0,2 [...] metros quadrados; d) Módulos de comando e caixas de válvulas da transmissão automática [...]; e) Sensores de oxigénio, radar e lidar, se existirem.	X
21. Sistema <i>e-Call</i>	
22. Pilhas de combustível;	

PARTE D

REUTILIZAÇÃO, REFABRICO E RECONDICIONAMENTO DE PEÇAS E COMPONENTES

1. Avaliação técnica das peças e dos componentes removidos:
 - a) Para reutilização:
 - i) A peça ou componente está funcional;
 - ii) Está apto a ser facilmente utilizado para o objetivo principal para o qual foi concebido.
 - b) Para refabrico ou recondicionamento:
 - i) A peça ou componente está completo;
 - ii) Avaliação dos danos, da redução da funcionalidade ou do desempenho e das reparações necessárias para restituir a peça ou componente ao estado no qual estará apto a ser utilizado;
 - iii) Não apresenta forte corrosão.
2. Informações mínimas a indicar nos rótulos das peças e componentes:
 - a) Nome do componente ou peça;
 - b) Referência do número de identificação do veículo (NIV) do qual a peça ou componente foi removido; e
 - c) Nome, endereço postal, indicando um único ponto de contacto, endereço de correio eletrónico e endereço Web, se for caso disso, identificativos [...] da instalação de tratamento autorizada que removeu o componente ou peça.

PARTE E

COMPONENTES E PEÇAS NÃO REUTILIZÁVEIS

1. Todos os airbags, incluindo as almofadas, os acionadores pirotécnicos, as unidades eletrónicas de comando e os sensores.
2. [...]
3. [...]
4. Conjuntos de cintos de segurança automáticos ou não automáticos, incluindo a precinta, os fechos, os retratores e os acionadores pirotécnicos.
5. Bancos que contenham fixações de cintos de segurança e/ou airbags.
6. Dispositivos de bloqueio da direção que atuem sobre a coluna de direção.
7. Imobilizadores, incluindo transpônderes e unidades eletrónicas de comando.

PARTE F

REQUISITOS DE TRATAMENTO ESPECÍFICOS DAS PEÇAS, COMPONENTES E MATERIAIS REMOVIDOS

1. As baterias SLI devem ser tratadas em conformidade com o artigo 70.º do Regulamento (UE) 2023/1542 [...].
2. As baterias de veículos elétricos devem ser tratadas em conformidade com o artigo 70.º do Regulamento (UE) 2023/1542 [...].
- 2-A. As baterias LMT devem ser tratadas em conformidade com o artigo 70.º do Regulamento (UE) 2023/1542;
- 2-B. As baterias portáteis devem ser tratadas em conformidade com o artigo 70.º do Regulamento (UE) 2023/1542;

3. Os ímanes permanentes que contenham neodímio, disprósio ou praseodímio [...] (neodímio-ferro-boro, NdFeB) na aceção do artigo 28.º do Regulamento (UE) 2024/1252 [...], bem como cobre, provenientes de motores elétricos e que não sejam adequados para reutilização, refabrico ou acondicionamento devem ser removidos sempre que o processo de remoção seja viável, sem custos excessivos, em instalações de tratamento autorizadas. Na ausência de progressos técnicos em matéria de reciclagem de ímanes permanentes NdFeB, os motores elétricos ou as peças desses motores que contenham ímanes permanentes devem ser reservados e rotulados em conformidade com o artigo 27.º, n.º 1, alínea b), do Regulamento (UE) 2024/1252 [...]. Para efeitos de reciclagem futura, não são aplicáveis os requisitos relacionados com o armazenamento temporário previstos na Diretiva 1999/31/CE.
4. As peças e componentes eletrónicos removidos não passíveis de reutilização, refabrico ou acondicionamento e as frações não ferrosas, incluindo as placas de circuito impresso retalhadas, devem ser tratados pelos operadores de tratamento, em conformidade com o artigo 8.º, n.º 3, da Diretiva 2012/19/UE.
5. O vidro removido dos veículos em fim de vida deve, no mínimo, ser reciclado em vidro de embalagem, fibra de vidro ou material de qualidade equivalente.
6. Os fluidos refrigerantes removidos devem ser reciclados, reutilizados ou destruídos, em conformidade com o artigo 8.º do Regulamento (UE) 2024/573.
7. Os plásticos e as frações de resíduos devem ser tratados em conformidade com o artigo 7.º e o anexo IV do Regulamento (UE) n.º 2019/1021.
8. Os pneus de borracha devem ser processados em conformidade com a hierarquia dos resíduos e os requisitos gerais estabelecidos no artigo 4.º da Diretiva 2008/98/CE para dar prioridade às opções de prevenção que produzam os melhores resultados ambientais globais, [incluindo a recauchutagem].
9. Os materiais de alumínio provenientes de permutadores de calor, tal como especificado no anexo VII, parte C, ponto 12, devem ser armazenados e reciclados separadamente das frações de alumínio de fundição e de alumínio forjado, especificadas no anexo VII, parte G, ponto 2, alínea b).

PARTE G

[...] CRITÉRIOS PARA O RETALHAMENTO CONJUNTO E A APLICAÇÃO DE TECNOLOGIAS DE PÓS-RETALHAMENTO

1. Critérios para permitir o retalhamento de veículos em fim de vida, de peças, de componentes e de materiais, juntamente com outros resíduos:
 - a) Os resíduos de equipamentos elétricos e eletrónicos foram tratados de forma seletiva, em conformidade com o anexo VII da Diretiva 2012/19/UE, antes do retalhamento juntamente com veículos em fim de vida;
 - b) Todas as baterias foram removidas de todos os tipos de resíduos, tal como especificado no Regulamento (UE) 2023/1542, antes do retalhamento juntamente com veículos em fim de vida;
 - c) As embalagens de plástico foram removidas dos resíduos de embalagens e os resíduos de embalagens metálicas, tal como especificado no Regulamento (UE) 2025/40[...], ainda não foram triados em famílias de ligas específicas antes do retalhamento juntamente com veículos em fim de vida;
 - d) O tratamento conjunto das diferentes frações de resíduos não provoca uma deterioração da qualidade dos fluxos de resíduos resultantes do tratamento em comparação com o tratamento separado das frações de resíduos;
 - e) A contribuição individual dos fluxos de resíduos mistos para as frações de saída deve poder ser determinada no que diz respeito aos respetivos requisitos de comunicação de informações sobre o desempenho do tratamento dos veículos em fim de vida e outros requisitos aplicáveis a outros fluxos de resíduos, como o Regulamento (UE) 2023/1542, o Regulamento (UE) 2025/40[...], a Diretiva 2012/19/UE e a Diretiva 2008/58/CE.

2. Requisitos de qualidade aplicáveis às frações de saída:
 - a. O teor total de cobre da fração principal de aço não deve exceder 0,25 %, em massa; a partir de [OP: inserir a data correspondente ao último dia do mês seguinte a um período de 60 meses após a data de entrada em vigor do presente regulamento], o teor total de cobre da fração principal de aço não deve exceder 0,15 %, em massa;

- b. O alumínio deve ser triado, no mínimo, em frações de ligas de fundição, tal como definido na norma EN 1706:2020, e em frações de ligas forjadas, tal como definido na norma EN 573-3:2019;
 - c. A fração pesada de retalhamento derivada da separação do ar e do ferro deve ainda ser tratada com o objetivo de separar os metais ferrosos, não ferrosos, os plásticos e outros materiais orgânicos para fins de reciclagem ou valorização. O resíduo destes processos deve conter, em massa, menos de 1 % de metal e, em conformidade com a Decisão 2003/33/CE do Conselho, menos de 5 %, em massa, de teor orgânico total; o limite de < 5 % em massa do teor orgânico total não se aplica se a fração pesada de retalhamento devidamente selecionada e recondicionada for biologicamente estável de acordo com a legislação em vigor;
 - d. A fração leve de retalhamento deve ainda ser tratada com o objetivo de separar os metais ferrosos, não ferrosos, os plásticos e outros materiais orgânicos para fins de reciclagem ou valorização. O resíduo destes processos deve conter, em massa, menos de 1 % de metal e, em conformidade com a Decisão 2003/33/CE do Conselho, menos de 5 %, em massa, de teor orgânico total; o limite de < 5 % em massa do teor orgânico total não se aplica se a fração leve de retalhamento devidamente selecionada e recondicionada for biologicamente estável de acordo com a legislação em vigor.
3. Documentação a apresentar no caso de isenções da obrigação de remoção de peças, componentes e materiais:
- a) [...] Cópia do contrato escrito entre a instalação de tratamento autorizada e a instalação que executa as operações de retalhamento e utiliza ou subcontrata tecnologias de pós-retalhamento, incluindo as especificações da qualidade dos materiais secundários prontos a reciclar e as especificações técnicas aplicadas no processamento das frações a tratamento dos veículos em fim de vida.
 - b) [...] Documentação de um organismo independente que demonstre a qualidade e a quantidade das frações a tratamento [...] prontas a reciclar para uma configuração representativa do tratamento [...].

- c) [...] Qualquer outro tipo de documentação comprovativa de que a qualidade e a quantidade dos materiais provenientes dos veículos em fim de vida [...] não são inferiores à qualidade e à quantidade das peças e dos componentes removidos separadamente antes do retalhamento em conformidade com os requisitos estabelecidos na parte C.

ANEXO VIII

INFORMAÇÕES PARA O REGISTO NO REGISTO DE PRODUTORES

1. Informações a apresentar pelo produtor ou pelo seu representante [...] autorizado para efeitos da responsabilidade alargada do produtor:
 - a) Nome e nomes de marca (caso existam) sob os quais o produtor opera no Estado-Membro em causa e endereço do produtor, incluindo código postal e localidade, rua e número, país, número de telefone, se existir, endereço Web e endereço de correio eletrónico, indicando um ponto de contacto único;
 - b) Código de identificação nacional do produtor, incluindo o respetivo número de registo comercial ou um número de registo oficial equivalente e o número de identificação fiscal nacional ou europeu;
 - c) Categorias de veículos que o produtor tenciona disponibilizar no mercado pela primeira vez no território do Estado-Membro;
 - d) Informações sobre a forma como o produtor cumpre as responsabilidades que lhe cabem por força do artigo 16.º, incluindo informações por escrito sobre os seguintes aspetos:
 - i) Medidas adotadas pelo produtor para cumprir as obrigações em matéria de responsabilidade do produtor previstas nos artigos 16.º e 20.º;
 - ii) Medidas adotadas para cumprir a obrigação de recolha prevista no artigo 23.º, no que respeita à quantidade de veículos que o produtor disponibiliza no mercado do Estado-Membro; e
 - iii) Sistema destinado a garantir a fiabilidade dos dados comunicados às autoridades competentes;
 - e) Declaração do produtor ou, se for caso disso, do seu [...] representante autorizado para efeitos da responsabilidade alargada do produtor ou da organização competente em matéria de responsabilidade do produtor, indicando que as informações fornecidas são verdadeiras.

2. Informações a fornecer, além das enumeradas no ponto 1, caso seja mandatada uma organização competente em matéria de responsabilidade do produtor para cumprir as obrigações decorrentes da responsabilidade alargada do produtor:
 - a) Nome e dados de contacto, incluindo código postal e localidade, rua e número, país, número de telefone, endereço Web e endereço de correio eletrónico, assim como e o código de identificação nacional, da organização competente em matéria de responsabilidade do produtor;
 - b) Número de registo comercial ou número de registo oficial equivalente e número de identificação fiscal nacional ou europeu da organização competente em matéria de responsabilidade do produtor; e
 - c) Mandato conferido pelo produtor representado.

3. Informações a fornecer, além das enumeradas no ponto 1, pela organização competente em matéria de responsabilidade do produtor, no caso de uma autorização em conformidade com o artigo [...] 17.º n.º 1:
 - a) Nomes e dados de contacto, incluindo códigos postais e localidades, ruas e números, países, números de telefone, endereços Web e endereços de correio eletrónico dos produtores representados;
 - b) Mandato conferido por cada produtor representado, se for caso disso;
 - c) Se representar mais do que um produtor, a organização competente em matéria de responsabilidade do produtor deve indicar separadamente a forma como cada produtor que representa cumpre as responsabilidades estabelecidas no artigo 16.º.

4. Se as obrigações previstas no artigo 16.º forem cumpridas, em nome de um produtor, por um representante mandatado para efeitos da responsabilidade alargada do produtor que represente mais do que um produtor, esse representante deve, além das informações enumeradas no ponto 1, indicar separadamente o nome e os dados de contacto de cada produtor representado.

ANEXO IX

[...] CERTIFICADO DE DESTRUIÇÃO

Emitido nos termos do artigo 25.º do Regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho [...] relativo aos requisitos de circularidade para a conceção de veículos e a gestão dos veículos em fim de vida.

1.	O estabelecimento ou empresa emissora do presente certificado	
1.1	Nome	
1.2	Endereço	
1.3	Número de telefone	
1.4	Correio eletrónico (se disponível)	
1.5	Número de registo ou de identificação *	
2.	Autoridade competente que licenciou o estabelecimento ou empresa mencionada no ponto 1	
2.1	Estado-Membro	
2.2	Nome	
2.3	Endereço	
3.	Certificado de destruição	
3.1	Data de emissão	
3.2	Número	
4.	Informações sobre o veículo para o qual o presente certificado de destruição é emitido	
4.1	Marca de nacionalidade	
4.2	A) Número de matrícula**	
4.3	J) Categoria**	
4.4	D.1) Marca**	
4.5	D.3) Denominação comercial**	
4.6	E) Número de identificação do veículo**	
4.7	Número do certificado de matrícula	
5.	Informações sobre o proprietário do veículo	
5.1	C.2.1) Apelido ou denominação comercial**	
5.2	C.2.2) Outro(s) nome(s) **	

5.3	C.2.3) Endereço**	
5.4	Número de telefone	
5.5	Correio eletrónico (se disponível)	
6.	Observações	
* Poderá ser isento deste requisito caso o sistema nacional de registo ou identificação não preveja esse número.		
<u>** Os códigos comunitários harmonizados a que se refere a Diretiva 1999/37/CE.</u>		

5. [...]

6. [...]

7. [...]

8. [...]

9. [...]

10. [...]

- b) No quadro intitulado «Parte II: Veículos pertencentes à categoria N1», a entrada 59 passa a ter a seguinte redação:

«

59	Regulamento [OP inserir o número do presente regulamento] (Circularidade)	Os requisitos deste regulamento não são aplicáveis.
----	--	---

A parte III é alterada do seguinte modo:

- a) No apêndice 1, a entrada 59 passa a ter a seguinte redação:

59	Circularidade	Regulamento [OP inserir o número do presente regulamento]	Não aplicável.	Não aplicável.						
----	---------------	---	----------------	----------------	--	--	--	--	--	--

- b) No apêndice 2, a entrada 59 passa a ter a seguinte redação:

59	Circularidade	Regulamento [OP inserir o número do presente regulamento]	Não aplicável.			Não aplicável.						
----	---------------	---	----------------	--	--	----------------	--	--	--	--	--	--

- c) No apêndice 3, a entrada 59 passa a ter a seguinte redação:

59	Circularidade	Regulamento [OP inserir o número do presente regulamento]	Não aplicável.
----	---------------	---	----------------

- d) No apêndice 4, a entrada 59 passa a ter a seguinte redação:

59	Circularidade	Regulamento [OP inserir o número do presente regulamento]	Não aplicável.			Não aplicável.						
----	---------------	---	----------------	--	--	----------------	--	--	--	--	--	--

2. O anexo II do Regulamento (UE) 168/2013 é alterado do seguinte modo:

No quadro constante do anexo II, secção C1, do Regulamento (UE) n.º 168/2013, a entrada n.º 15-A passa a ter a seguinte redação:

				L1e-A	L1e-B	L2e	L3e	L4e	L5e-B	L6e-A	L7e-A1	L7e-A2	L7e-B1	L7e-B2
15-A	18	Requisitos de circularidade	Regulamento (UE) 2024/1252 do Parlamento Europeu e do Conselho (*1)	x	x	x								
15-B	18	Requisitos de circularidade	[OP: inserir o presente Regulamento (UE) 2025/XXXX relativo aos veículos em fim de vida.				x	x	x	x	x	x	x	x

ANEXO XI

QUADRO DE CORRESPONDÊNCIA

2. Diretiva 2000/53/CE

<i>Diretiva 2000/53/CE</i>	<i>Presente regulamento</i>
Artigo 1.º	Artigo 1.º
Artigo 2.º, n.º 1	Artigo 3.º, n.º 1, ponto 1
Artigo 2.º, n.º 2	Artigo 3.º, n.º 1, ponto 2)
Artigo 2.º, n.º 3	Artigo 3.º, n.º 1, ponto 22)
Artigo 2.º, n.º 4	Artigo 3.º, n.º 2, alínea a)
Artigo 2.º, n.º 5	Artigo 3.º, n.º 1, ponto 16)
Artigo 2.º, n.º 6	Artigo 3.º, n.º 1, ponto 5)
Artigo 2.º, n.º 7	Artigo 3.º, n.º 2, alínea a)
Artigo 2.º, n.º 8	Artigo 3.º, n.º 2, alínea a)
Artigo 2.º, n.º 9	Artigo 3.º, n.º 2, alínea a)
Artigo 2.º, n.º 10	Artigo 3.º, n.º 1, ponto 35)
Artigo 2.º, n.º 11	–
Artigo 2.º, n.º 11, alínea a)	–
Artigo 2.º, ponto 11), alínea b)	–
Artigo 2.º, ponto 11), alínea c)	–
Artigo 2.º, n.º 11, alínea d)	–
Artigo 2.º, n.º 12	–

<i>Diretiva 2000/53/CE</i>	<i>Presente regulamento</i>
Artigo 2.º, n.º 13	–
Artigo 3.º, n.º 1	Artigo 2.º, n.º 1, alínea a)
Artigo 3.º, n.º 2	–
Artigo 3.º, n.º 3	–
Artigo 3.º, n.º 4	Artigo 2.º, n.º 2, alínea a), e n.º 5
Artigo 3.º, n.º 5	Artigo 2.º, n.º 1, alínea c), e n.ºs 5 e 6
Artigo 4.º, n.º 1, alínea a)	Artigo 5.º, n.º 1
Artigo 4.º, ponto 1), alínea b)	Artigo 7.º, n.º 1
Artigo 4.º, ponto 1), alínea c)	Artigo 6.º
Artigo 4.º, n.º 2, alínea a)	Artigo 5.º, n.ºs 2 e 3
Artigo 4.º, n.º 2, alínea b), subalínea i)	Artigo 5.º, n.º 4, alínea a)
Artigo 4.º, n.º 2, alínea b), subalínea ii)	Artigo 5.º, n.º 4, alínea b)
Artigo 4.º, n.º 2, alínea b), subalínea iii)	Artigo 5.º, n.º 4, alínea c)
Artigo 4.º, n.º 2, alínea b), subalínea iv)	Artigo 5.º, n.º 4, alínea d)
Artigo 4.º, ponto 2), alínea c)	--
Artigo 5.º, n.º 1, primeiro travessão	Artigo 23.º, n.º 1 e n.º 2, alínea c)
Artigo 5.º, n.º 1, segundo travessão	Artigo 23.º, ponto 2), alínea b)
Artigo 5.º, n.º 2	Artigo 23.º, n.º 4, primeiro parágrafo e segundo parágrafo, alínea c)
Artigo 5.º, n.º 3, primeiro parágrafo	Artigo 25.º
Artigo 5.º, n.º 3, segundo parágrafo	--

<i>Diretiva 2000/53/CE</i>	<i>Presente regulamento</i>
Artigo 5.º, n.º 3, terceiro parágrafo	--
Artigo 5.º, n.º 4, primeiro parágrafo	Artigo 24.º, n.º 2
Artigo 5.º, n.º 4, segundo parágrafo	Artigo 16.º e artigo 20.º, n.º 1, alínea a)
Artigo 5.º, n.º 4, terceiro parágrafo	Artigo 24.º, n.º 2
Artigo 5.º, n.º 4, quarto parágrafo	--
Artigo 5.º, n.º 5, primeiro parágrafo	Artigo 25.º, n.º 1, e anexo IX
Artigo 5.º, n.º 5, segundo parágrafo	Artigo 25.º, n.º 5
Artigo 6.º, n.º 1	Artigo 27.º, n.ºs 1 e 3
Artigo 6.º, n.º 2, primeiro parágrafo	Artigo 15.º, n.º 1
Artigo 6.º, n.º 2, segundo parágrafo	--
Artigo 6.º, n.º 3, primeiro parágrafo	Artigo 30.º, n.º 1, e anexo VII, parte C
Artigo 6.º, n.º 3, segundo parágrafo	Artigo 29.º, n.º 1
Artigo 6.º, n.º 4	Artigo 15.º, n.º 2
Artigo 6.º, n.º 5	Artigo 27.º, n.º 5
Artigo 6.º, n.º 6	Artigo 27.º, n.º 4
Artigo 7.º, n.º 1	Artigo 33.º, n.º 1
Artigo 7.º, n.º 2, alínea a)	--
Artigo 7.º, ponto 2), alínea b)	Artigo 34.º, n.º 1, alíneas a) e b)
Artigo 7.º, n.º 2, segundo parágrafo	--
Artigo 7.º, n.º 2, terceiro parágrafo	Artigo 49.º, n.º 5

<i>Diretiva 2000/53/CE</i>	<i>Presente regulamento</i>
Artigo 7.º, n.º 3	--
Artigo 7.º, n.º 4	--
Artigo 7.º, n.º 5	--
Artigo 8.º, n.º 1	Artigo 12.º, n.º 1
Artigo 8.º, n.º 2	Artigo 12.º, n.º 3
Artigo 8.º, n.º 3	Artigo 11.º, n.º 1
Artigo 8.º, n.º 4	Artigo 11.º, n.ºs 1 e 2
Artigo 9.º, n.º 1-A, primeiro parágrafo	Artigo 49.º, n.º 1, alínea j)
Artigo 9.º, n.º 1-A, segundo parágrafo	Artigo 49.º, n.º 1, segundo parágrafo
Artigo 9.º, n.º 1-A, terceiro parágrafo	Artigo 49.º, n.º 1, terceiro parágrafo
Artigo 9.º, n.º 1-B	Artigo 49.º, n.º 2
Artigo 9.º, n.º 1-C	--
Artigo 9.º, n.º 1-D	Artigo 49.º, n.º 5
Artigo 9.º, n.º 2	Artigo 9.º
Artigo 9.º-A, n.º 1	Artigo 50.º, n.º 1
Artigo 9.º-A, n.º 2	Artigo 50.º, n.º 2
Artigo 9.º-A, n.º 3	Artigo 50.º, n.º 3
Artigo 9.º-A, n.º 4	Artigo 50.º, n.º 4
Artigo 9.º-A, n.º 5	Artigo 50.º, n.º 5
Artigo 9.º-A, n.º 6	Artigo 50.º, n.º 6

<i>Diretiva 2000/53/CE</i>	<i>Presente regulamento</i>
Artigo 10.º, n.º 1	--
Artigo 10.º, n.º 2	--
Artigo 10.º, n.º 3	--
Artigo 10.º-A	Artigo 55.º
Artigo 11.º, n.º 1	Artigo 51.º, n.º 1
Artigo 11.º, n.º 2	Artigo 51.º, n.º 2
Artigo 12.º, n.º 1	Artigo 57.º, n.º 1
Artigo 12.º, n.º 2	Artigo 57.º, n.º 2
Artigo 12.º, n.º 3	--
Artigo 13.º	--
Anexo I	Anexo VII
Anexo II	Anexo III

3. Diretiva 2005/64/CE

<i>Diretiva 2005/64/CE</i>	<i>Presente regulamento</i>
Artigo 1.º, primeiro parágrafo	Artigo 1.º
Artigo 1.º, segundo parágrafo	--
Artigo 2.º	Artigo 2.º, n.º 1, alínea a)
Artigo 3.º, alínea a)	Artigo 2.º, n.º 2, alínea a)
Artigo 3.º, alínea b)	Artigo 2.º, ponto 2), alínea b)
Artigo 3.º, alínea c)	Artigo 2.º, ponto 2), alínea c)
Artigo 4.º, n.º 1	Artigo 3.º, n.º 1, ponto 1
Artigo 4.º, n.º 2	Artigo 3.º, ponto 2), alínea b)
Artigo 4.º, n.º 3	Artigo 3.º, n.º 1, ponto 3)
Artigo 4.º, n.º 4	Artigo 3.º, n.º 1, ponto 2)
Artigo 4.º, n.º 5	Anexo II
Artigo 4.º, n.º 6	Artigo 3.º, n.º 2, alínea b), em conjugação com o artigo 3.º, n.º 1, ponto 1)
Artigo 4.º, n.º 7	Artigo 3.º, ponto 2), alínea b)
Artigo 4.º, n.º 8	Artigo 3.º, ponto 2), alínea b)
Artigo 4.º, n.º 9	Artigo 3.º, n.º 1, ponto 5)
Artigo 4.º, n.º 10	Artigo 3.º, n.º 2, alínea a)
Artigo 4.º, n.º 11	--
Artigo 4.º, n.º 12	Artigo 3.º, n.º 2, alínea a)

Artigo 4.º, n.º 13	Artigo 3.º, n.º 1, ponto 4)
Artigo 4.º, n.º 14	Artigo 3.º, n.º 1, ponto 6)
Artigo 4.º, n.º 15	Artigo 3.º, n.º 1, ponto 7)
Artigo 4.º, n.º 16	--
Artigo 4.º, n.º 17	--
Artigo 4.º, n.º 18	Artigo 9.º
Artigo 4.º, n.º 19	--
Artigo 4.º, n.º 20	--
Artigo 5.º, n.º 1	--
Artigo 5.º, n.º 2	Artigo 8.º, n.º 1, segunda frase
Artigo 5.º, n.º 3	Artigo 8.º, n.º 4
Artigo 5.º, n.º 4	Artigo 24.º
Artigo 6.º, n.º 1	Artigo 4.º, n.º 2
Artigo 6.º, n.º 2, segundo parágrafo	Artigo 5.º, n.º 8
Artigo 6.º, n.º 3	Artigo 11.º
Artigo 6.º, n.º 4	--
Artigo 6.º, n.º 5	--
Artigo 6.º, n.º 6	--
Artigo 6.º, n.º 7	--
Artigo 6.º, n.º 8	--
Artigo 7.º, alínea a)	Anexo VII, parte E

Artigo 7.º, alínea b)	Anexo VII, parte E
Artigo 8.º	--
Artigo 9.º	--
Artigo 10.º, n.º 1	--
Artigo 10.º, n.º 2	--
Artigo 10.º, n.º 3	--
Artigo 10.º, n.º 3	--
Artigo 10.º, n.º 4	--
Artigo 11.º, n.º 1	--
Artigo 11.º, n.º 2	--
Artigo 12.º	--
Artigo 13.º	--
Anexo I	Artigo 4.º, n.º 1
Anexo II	--
Anexo III	--
Anexo VII	--
Anexo V	Anexo VII, parte E
Anexo VI	--

ANEXO XII

ALTERAÇÕES DO REGULAMENTO (UE) 2023/1542

O quadro constante do anexo I do Regulamento (UE) 2023/1542 é alterado do seguinte modo:

Coluna 1 Designação da substância ou grupo de substâncias	Coluna 2 Condições de restrição
Mercúrio N.º CAS 7439-97-6 N.º CE 231-106-7 e seus compostos	As baterias, incorporadas ou não em aparelhos, meios de transporte ligeiros ou outros veículos, não podem conter uma percentagem ponderal de mercúrio (expresso como mercúrio metálico) superior a 0,0005 %.
2. Cádmio CAS 7440-43-9 CE 231-152-8 e seus componentes	<p>1. As baterias portáteis, incorporadas ou não em aparelhos, meios de transporte ligeiros ou outros veículos, não podem conter uma percentagem ponderal de cádmio (expresso como cádmio metálico) superior a 0,002 %.</p> <p><u>2. As baterias de veículos elétricos e baterias SLI incorporadas em veículos, incluindo veículos para fins especiais, das categorias M1 e N1, na aceção do Regulamento (UE) 2018/858, não podem conter mais de 0,01 %, em massa, de cádmio (expresso como cádmio metálico) em material homogéneo.</u></p> <p><u>3. O ponto 2 não se aplica às baterias de veículos elétricos utilizadas como peças sobresselentes para veículos elétricos, incluindo veículos para fins especiais, das categorias M1 e N1, na aceção do Regulamento (UE) 2018/858, colocadas no mercado antes de 31 de dezembro de 2008.</u></p>

Coluna 1 Designação da substância ou grupo de substâncias	Coluna 2 Condições de restrição
<p>3. Chumbo</p> <p>CAS 7439-92-1</p> <p>CE 231-100-4 e seus componentes</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. A partir de 18 de agosto de 2024, as baterias portáteis, incorporadas ou não em aparelhos, não podem conter uma percentagem ponderal de chumbo (expresso como chumbo metálico) superior a 0,01 %. 2. A restrição estabelecida no ponto 1 não é aplicável a pilhas-botão de ar-zinco portáteis até 18 de agosto de 2028. 3. <u>As baterias portáteis incorporadas em veículos, incluindo veículos para fins especiais, das categorias M1 e N1, na aceção do Regulamento (UE) 2018/858, não podem conter mais de 0,1 %, em massa, de chumbo (expresso como chumbo metálico) em material homogéneo.</u> 4. <u>O ponto 3 não se aplica às baterias portáteis incorporadas em veículos, incluindo veículos para fins especiais, das categorias M1 e N1, na aceção do Regulamento (UE) 2018/858, homologados antes de 1 de janeiro de 2024, ou utilizadas como peças sobresselentes para esses veículos.</u> 5. <u>As baterias elétricas incorporadas em veículos, incluindo veículos para fins especiais, das categorias M1 e N1, na aceção do Regulamento (UE) 2018/858, não podem conter mais de 0,1 %, em massa, de chumbo (expresso como chumbo metálico) em material homogéneo.</u> 6. <u>O ponto 5 não se aplica:</u> <u>Às baterias de veículos elétricos incorporadas em veículos das categorias M1 e N1 na aceção do Regulamento (UE) 2018/858, e homologados</u>

Coluna 1 Designação da substância ou grupo de substâncias	Coluna 2 Condições de restrição
	<p><u>antes de 1 de janeiro de 2019, ou utilizadas como peças sobresselentes para esses veículos.</u></p> <p><u>Às baterias de veículos elétricos incorporadas em veículos para fins especiais das categorias M1 e N1 na aceção do Regulamento (UE) 2018/858 homologados antes de 1 de janeiro de 2024, ou utilizadas como peças sobresselentes para esses veículos.</u></p> <p><u>7. As baterias SLI incorporadas em veículos, incluindo veículos para fins especiais, das categorias M1 e N1, na aceção do Regulamento (UE) 2018/858, não podem conter mais de 0,1 %, em massa, de chumbo (expresso como chumbo metálico) em material homogéneo.</u></p> <p><u>8. O ponto 7 não se aplica:</u></p> <p><u>i) às baterias SLI utilizadas em aplicações de 12 V para veículos, incluindo veículos para fins especiais, das categorias M1 e N1, na aceção do Regulamento (UE) 2018/858.1</u></p> <p><u>ii) às baterias SLI utilizadas em aplicações de 24 V para veículos para fins especiais das categorias M1 e N1, na aceção do Regulamento (UE) 2018/858.2</u></p> <p><u>iii) As baterias SLI utilizadas noutras aplicações que não as abrangidas pelo ponto 8, alíneas i) e ii), em veículos, incluindo veículos para fins especiais, das categorias M1 e N1, na aceção do</u></p>

¹ Isenção a rever em 2030.

² Isenção a rever em 2030.

Coluna 1 Designação da substância ou grupo de substâncias	Coluna 2 Condições de restrição
	<u>Regulamento (UE) 2018/858, que sejam homologadas antes de 1 de janeiro de 2024.</u>
<u>4. Crómio hexavalente N.º CAS18540-29-9 CE N.º 606-053-1 e seus componentes</u>	<u>As baterias incorporadas em veículos, incluindo veículos para fins especiais, das categorias M1 e N1, na aceção do Regulamento (UE) 2018/858, não podem conter mais de 0,1 %, em massa, de crómio hexavalente (expresso como crómio hexavalente metálico) em material homogéneo.</u>

ANEXO XIII

REQUISITOS APLICÁVEIS AOS CERTIFICADORES E AUDITORES E CRITÉRIOS A CUMPRIR PELAS INSTALAÇÕES QUE PRODUZEM MATERIAL RECICLADO

PARTE A

Requisitos pormenorizados aplicáveis a terceiros que realizam auditorias

1. Os terceiros que efetuem auditorias nos termos do artigo 6.º, n.º 2, devem ser independentes do fornecedor, do fabricante ou da pessoa envolvida na produção do material reciclado e da instalação controlada. Para o efeito, esses terceiros devem poder documentar o seguinte:
 - a. Não fazem parte dessas entidades nem estão sob o seu controlo;
 - b. Estabeleceram e aplicam procedimentos que garantem a sua imparcialidade, incluindo:
 - i) uma avaliação contínua dos riscos para a sua imparcialidade, ii) a identificação, eliminação e atenuação dos riscos para a imparcialidade resultantes de pressões financeiras, comerciais ou de outro tipo, iii) a avaliação do risco para a sua imparcialidade decorrente das relações do seu pessoal;
 - c. Estão estruturados e são geridos de forma a garantir a sua independência e imparcialidade, inclusive do seguinte modo: i) são claramente identificáveis dentro da entidade jurídica, se esta última realizar também atividades não relacionadas com inspeções, ii) dispõem de regras em matéria de apresentação de relatórios sobre a atividade de auditoria realizada, iii) o seu pessoal tem responsabilidades claramente identificáveis no que diz respeito à realização das auditorias.
2. Considera-se que os terceiros que efetuem auditorias nos termos do artigo 6.º, n.º 2, possuem qualificações adequadas no domínio das auditorias e do tratamento de resíduos se dispuserem de pessoal qualificado em número suficiente, diretamente ou através de subcontratação, que receba formação regular, e se o pessoal envolvido na realização dessas auditorias possuir experiência profissional documentada nos seguintes domínios: a) Realização de auditorias às instalações de tratamento de resíduos; b) Operações de tratamento de resíduos; c) Sistemas de gestão ambiental e de gestão da saúde e segurança no trabalho. d) Produção de material reciclado.

3. A fim de demonstrar o cumprimento dos critérios referidos nos n.ºs 1 e 2, o organismo de avaliação da conformidade que efetua as auditorias ou certificações deve remeter para a sua certificação em conformidade com as normas da União ou normas equivalentes internacionalmente reconhecidas que sejam pertinentes para a realização de auditorias, designadamente a ISO 19011:2018 ou a ISO/IEC 17020:2012.

PARTE B

CRITÉRIOS PARA DEMONSTRAR QUE O MATERIAL RECICLADO FOI PRODUZIDO NUMA INSTALAÇÃO QUE CUMPRE REQUISITOS EM MATÉRIA DE PROTEÇÃO DA SAÚDE HUMANA, CLIMA E AMBIENTE PREVISTOS NO DIREITO DA UNIÃO OU REQUISITOS A ELES EQUIVALENTES (CONFORME DISPOSTO NO ARTIGO 6.º, N.º 1-C)

1. A auditoria referida no artigo 6.º, n.º 2, deve verificar se a instalação envolvida na produção de material reciclado preenche as seguintes condições nas suas operações efetivas:
- a. Cumpra os requisitos de reciclagem de resíduos e execute as suas atividades em conformidade com a legislação nacional aplicável em matéria de proteção do ambiente;
 - b. Foi concebida, construída e funciona de uma forma segura e ambientalmente correta e, em particular, dispõe dos procedimentos exigidos, da tecnologia de gestão de resíduos apropriada, da organização e da infraestrutura necessárias para reciclar os resíduos em causa;
 - b-A. Os seus resíduos de plástico provêm de um país que cumpra normas equivalentes às dos países da União em termos de proteção do ambiente e segurança dos trabalhadores, e opera nesse país de acordo com os critérios definidos no n.º 4 da presente parte;
 - c. Possui e opera sistemas, procedimentos e técnicas de gestão e monitorização que visem prevenir, reduzir, minimizar e, na medida do possível, eliminar: i) os riscos para a saúde e a segurança dos trabalhadores envolvidos e da população na vizinhança da instalação, e ii) os efeitos adversos para o ambiente causados pelas suas atividades (em particular através de medidas adequadas para monitorizar e combater a poluição);

- d. Garante a rastreabilidade de todos os resíduos recebidos e tratados na instalação, nomeadamente assegurando que todas as matérias residuais geradas pelas suas atividades são registadas e transferidas unicamente para instalações de gestão de resíduos autorizadas a tratar essas matérias residuais.
 - e. Tomou medidas para economizar energia e limitar as emissões de gases com efeito de estufa relacionadas com as suas atividades;
 - f. Estabeleceu registos das suas atividades de gestão de resíduos nos últimos cinco anos e está em condições de os apresentar; se a instalação estiver a funcionar há menos de cinco anos, estabelece registos das suas atividades de gestão de resíduos no período em que tem funcionado e está em condições de os apresentar;
 - g. Não foi condenada por ter levado a cabo atividades ilegais relacionadas com a gestão de resíduos nos últimos cinco anos.
2. Ao verificar a conformidade de uma instalação com os critérios acima referidos e com os requisitos previstos no artigo 6.º, n.º 1-B, o terceiro que efetua a auditoria ou certificação deve, em especial, ter em conta, como ponto de referência e se for caso disso, os seguintes elementos:
- a. Requisitos específicos para o tratamento de determinados resíduos e relativos ao cálculo da quantidade de resíduos tratados, obrigatórios ao abrigo da legislação da União, e relativos à contabilização das quantidades de materiais reciclados produzidos;
 - b. As conclusões sobre as melhores técnicas disponíveis adotadas para determinadas atividades ao abrigo do regime previsto na Diretiva 2010/75/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 24 de novembro de 2010, relativa às emissões industriais.
3. Os nomes e os dados de contacto das pessoas que efetuaram as auditorias são claramente indicados nos relatórios de auditoria.

4. Os auditores verificam se os resíduos de plástico são tratados de forma equivalente às normas da UE e se provêm de um país com um quadro abrangente de gestão de resíduos que abarque todo o seu território e demonstre a sua capacidade e disponibilidade para garantir uma gestão ambientalmente correta dos resíduos, tendo em conta, em especial, os seguintes critérios:
- a. As medidas, já aplicadas e previstas, para assegurar a gestão ambientalmente correta dos resíduos no seu território, tais como a introdução de um sistema de responsabilidade alargada do produtor ou de um sistema equivalente que aplique o princípio do poluidor-pagador;
 - b. As medidas, já aplicadas e previstas, para aumentar a proporção de plástico pós-consumo reciclado a partir dos veículos, bem como os indicadores para o acompanhamento dessas medidas;
 - c. As medidas, já aplicadas e previstas, para aumentar a proporção de plástico pós-consumo reciclado incorporado nos veículos colocados no mercado nacional, bem como os indicadores para o acompanhamento dessas medidas.

PARTE C

CRITÉRIOS PARA DEMONSTRAR QUE O MATERIAL RECICLADO FOI PRODUZIDO EM CONFORMIDADE COM OS REQUISITOS PREVISTOS NO ARTIGO 6.º, N.ºs 1, 1-A E 1-B

A auditoria referida no artigo 6.º, n.º 2, deve verificar se a instalação envolvida na produção de material reciclado preenche as seguintes condições nas suas operações efetivas:

1. A instalação deve poder apresentar provas de que está a produzir materiais reciclados a partir de resíduos pós-consumo. Se a instalação estiver também a produzir materiais derivados de resíduos pré-consumo ou derivados de matérias-primas, deve poder demonstrar que faz uma distinção clara entre os diferentes tipos de materiais. A instalação deve assegurar que só fornece materiais reciclados a partir de resíduos pós-consumo, como condição para que esses materiais sejam contabilizados como parte das metas estabelecidas no artigo 6.º;

2. Uma instalação que produza materiais reciclados a partir de resíduos pós-consumo derivados de veículos em fim de vida ou de veículos reparados deve poder demonstrar que esses resíduos foram recolhidos separadamente e não foram misturados com materiais de outras origens antes da sua chegada à instalação e durante todo o processo de reciclagem.
