



Conselho da
União Europeia

Bruxelas, 14 de julho de 2023
(OR. en)

11888/23

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

**MI 622
ENT 165
ENV 862
CODEC 1377
IA 189**

NOTA DE ENVIO

de:	Secretária-geral da Comissão Europeia, com a assinatura de Martine DEPREZ, diretora
data de receção:	14 de julho de 2023
para:	Thérèse BLANCHET, secretária-geral do Conselho da União Europeia
n.º doc. Com.:	COM(2023) 451 final
Assunto:	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

Envia-se em anexo, à atenção das delegações, o documento COM(2023) 451 final.

Anexo: COM(2023) 451 final



Bruxelas, 13.7.2023
COM(2023) 451 final

2023/0284 (COD)

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)

{SEC(2023) 292 final} - {SWD(2023) 255 final} - {SWD(2023) 256 final} -
{SWD(2023) 257 final}

EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS

1. CONTEXTO DA PROPOSTA

• Razões e objetivos da proposta

O Pacto Ecológico Europeu é a estratégia de crescimento da Europa que visa assegurar, até 2050, uma economia limpa e circular com impacto neutro no clima, na qual a gestão dos recursos seja otimizada e a poluição minimizada. O Plano de Ação para a Economia Circular¹ e a nova Estratégia Industrial para a Europa² estabelecem o roteiro para a indústria europeia cumprir os objetivos do Pacto Ecológico. O plano de ação inclui o compromisso de rever a legislação relativa aos veículos em fim de vida (VfV), com o objetivo de «incentivar modelos de negócio mais circulares», ao «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 plano de ação da UE «Rumo à poluição zero no ar, na água e no solo»³ salientou igualmente a necessidade de a Comissão propor novas medidas para dar resposta à pegada ambiental externa da UE associada à exportação de VfV e veículos usados.

O Conselho Europeu⁴ e o Parlamento Europeu⁵ reconheceram a importância da presente iniciativa. A comunicação que acompanha a proposta relativa ao Regulamento Matérias-Primas Críticas⁶ também salientou a importância do setor automóvel para assegurar um aprovisionamento sustentável de matérias-primas críticas e aumentar a autonomia estratégica da UE.

A produção de veículos é uma das indústrias com utilização mais intensiva de recursos. O setor automóvel europeu é responsável por 19 % da procura da indústria siderúrgica da UE (mais de 7 milhões de toneladas/ano), 10 % do consumo total de plásticos (6 milhões de toneladas/ano), uma parte significativa da procura de alumínio (42 % do total de equipamentos de transporte, cerca de 2 milhões de toneladas/ano), cobre (6 % para as peças automóveis), borracha (65 % da produção de artigos de borracha em geral) e vidro (1,5 milhões de toneladas de vidro plano produzido na UE).

À medida que o setor automóvel transitar para uma mobilidade sem emissões e os veículos integrarem cada vez mais componentes eletrónicos, haverá um aumento da procura de cobre e matérias-primas críticas, que incluem as terras raras utilizadas em ímanes permanentes de motores elétricos, de que o setor automóvel é um dos maiores utilizadores. O setor automóvel está também a utilizar materiais mais avançados e leves, como plásticos compósitos, aço com elevado teor de carbono e ligas de alumínio.

Como resultado, a produção de veículos pode ter uma pegada ambiental elevada, principalmente devido às emissões de gases com efeito de estufa decorrentes da energia necessária para a extração e transformação de materiais primários, como carvão e minério de ferro (para o aço), bauxite (para o alumínio), cobre e petróleo (para os plásticos). Além disso, o aumento da utilização de materiais sofisticados e compósitos coloca desafios específicos ao desmantelamento, reutilização e reciclagem de veículos em fim de vida.

¹ https://environment.ec.europa.eu/strategy/circular-economy-action-plan_pt.

² https://commission.europa.eu/strategy-and-policy/priorities-2019-2024/european-green-deal/industry-and-green-deal_pt.

³ https://environment.ec.europa.eu/strategy/zero-pollution-action-plan_en.

⁴ <https://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-13852-2020-INIT/pt/pdf>.

⁵ https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-9-2021-0040_PT.html.

⁶ COM(2023) 165 final.

Neste contexto, o objetivo da presente proposta consiste em facilitar a transição do setor automóvel para a economia circular, em todas as fases dos veículos – desde a conceção até ao tratamento final, no fim da vida útil. A proposta baseia-se numa avaliação da legislação em vigor, que consiste em duas diretivas [Diretiva 2000/53/CE relativa aos veículos em fim de vida («Diretiva Veículos em Fim de Vida»)⁷ e Diretiva 2005/64/CE relativa à homologação de veículos a motor, no que diz respeito à sua potencial reutilização, reciclagem e valorização («Diretiva Homologação 3R»)⁸].

A Diretiva Veículos em Fim de Vida foi adotada em 2000 e foi o primeiro quadro harmonizado da UE concebido para garantir que os veículos que atingem o fim da sua vida útil e considerados resíduos são tratados de forma ambientalmente correta. A diretiva estabelece disposições sobre a recolha e despoluição de VFV, restringe as substâncias perigosas em veículos novos e define metas em matéria de reutilização e reciclagem (85 %) e de reutilização e valorização (95 %), com base no peso médio dos VFV, por veículo e por ano. Desde a sua adoção, a legislação não foi alterada de modo significativo.

Em 2018, durante a revisão da Diretiva-Quadro Resíduos, os legisladores acordaram⁹ que «[a]té 31 de dezembro de 2020, a Comissão procede ao reexame da [Diretiva Veículos em Fim de Vida] e, para esse efeito, apresenta ao Parlamento Europeu e ao Conselho um relatório, acompanhado, se for caso disso, de uma proposta legislativa». Indicou que o processo de revisão da Diretiva Veículos em Fim de Vida deveria centrar-se na viabilidade da fixação de metas de reciclagem de materiais específicos e no problema do «paradeiro desconhecido» de veículos em fim de vida.

A Diretiva Homologação 3R, adotada em 2005, estabelece uma ligação muito estreita entre as disposições da Diretiva Veículos em Fim de Vida e as disposições de conceção relativas à potencial reutilização, reciclagem e valorização do processo de homologação de modelos de veículos. Em especial, a Diretiva Homologação 3R estabelece que os veículos devem ser fabricados de modo a serem 85 % recicláveis/reutilizáveis e 95 % reutilizáveis/valorizáveis e a Diretiva Veículos em Fim de Vida contém as mesmas metas para os Estados-Membros no que respeita à potencial reutilização, valorização e reciclagem de veículos. A Diretiva Homologação 3R faz parte do quadro de homologação¹⁰ ao abrigo do qual os novos modelos de veículos são objeto de ensaio e homologados antes de serem colocados no mercado da UE, desde que cumpram um conjunto de requisitos técnicos.

O regulamento proposto revoga a Diretiva Veículos em Fim de Vida e a Diretiva Homologação 3R, substituindo-as por um único instrumento jurídico. O seu objetivo geral consiste em modernizar a legislação da UE em vigor e melhorar o funcionamento do mercado único da UE, reduzindo simultaneamente os impactos ambientais negativos associados à conceção, produção, vida útil e tratamento em fim de vida dos veículos, bem como contribuindo para a sustentabilidade dos setores automóvel e da reciclagem.

Trata-se de uma iniciativa no âmbito do quadro do programa para a adequação e a eficácia da regulamentação (REFIT).

⁷ Diretiva 2000/53/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 18 de setembro de 2000, relativa aos veículos em fim de vida.

⁸ 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.

⁹ Ver artigo 10.º-A da Diretiva (UE) 2018/849 (JO L 150 de 30.5.2018, p. 93).

¹⁰ Regulamento (UE) 2018/858 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.

- **Coerência com as disposições existentes da mesma política setorial**

Em primeiro lugar, o regulamento proposto baseia-se na legislação global da UE em matéria de homologação de veículos a motor, que visa facilitar a livre circulação de produtos automóveis no mercado único, ao estabelecer requisitos comuns destinados a alcançar objetivos ambientais, de desempenho energético e de segurança. O Regulamento (UE) 2018/858¹¹ estabelece o quadro processual central para os requisitos de homologação e fiscalização do mercado dos veículos a motor. Estabelece as regras relativas à conformidade dos modelos de veículos com os requisitos de vários atos legislativos enumerados nos anexos do referido regulamento. O regulamento proposto estabelece requisitos relativos à conceção circular e à produção de veículos a motor e serão incluídos nesses anexos, de modo que esses requisitos sejam verificados e executados através do processo de homologação¹².

O regulamento proposto é coerente com as recentes propostas legislativas da Comissão destinadas a melhorar a conceção ecológica dos produtos e assegurar a gestão sustentável dos resíduos, além de complementar essas propostas.

É o caso da proposta de um novo regulamento relativo às baterias¹³, que abrange as baterias de veículos automóveis e contém um novo regime jurídico abrangente que cobre todo o seu ciclo de vida, concebido para dar resposta à sua pegada ambiental. A proposta de regulamento relativo à homologação 3R e VFV não contém disposições que regulem a conceção, a produção e o fim de vida das baterias. Abrange os veículos no seu todo, bem como as suas peças e componentes (exceto as baterias), de forma a complementar a proposta de Regulamento Baterias e assegurar que é dada resposta à pegada ambiental global dos veículos. Contém igualmente disposições destinadas a facilitar a remoção das baterias dos VFV, de modo a assegurar que são reutilizadas ou recicladas de acordo com o Regulamento Baterias.

Além das baterias, a Comissão apresentou propostas para dar resposta à pegada ambiental de outros setores com utilização intensiva de recursos (como os produtos de construção¹⁴ e têxteis¹⁵) e a proposta de regulamento relativo à homologação 3R e VFV complementa a presente iniciativa ao abranger o setor automóvel, a fim de assegurar a aplicação de regras comuns aos fabricantes no que se refere ao fabrico de veículos que serão colocados no mercado da União, facilitar a transição deste setor para uma economia circular e reforçar a sua sustentabilidade.

¹¹ 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).

¹² Um fabricante pode obter a certificação de um modelo de veículo num país da UE e comercializá-lo em toda a UE sem mais ensaios. A certificação é emitida por uma entidade homologadora nacional e os ensaios são realizados pelos serviços técnicos designados: https://single-market-economy.ec.europa.eu/sectors/automotive-industry/technical-harmonisation/technical-harmonisation-eu_en.

¹³ Proposta de Regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho relativo às baterias e respetivos resíduos, que revoga a Diretiva 2006/66/CE e altera o Regulamento (UE) 2019/1020 [2020/0353(COD)].

¹⁴ Proposta de regulamento que estabelece condições harmonizadas para a comercialização dos produtos de construção [COM(2022) 144].

¹⁵ https://environment.ec.europa.eu/strategy/textiles-strategy_en.

O regulamento proposto é também coerente com a proposta de regulamento para a conceção ecológica dos produtos sustentáveis¹⁶, que visa permitir o estabelecimento de requisitos de informação e desempenho em matéria de sustentabilidade para uma vasta gama de produtos físicos. Ao contrário de outros produtos, como indicado *supra*, os requisitos relativos à conceção circular e à produção de veículos a motor baseiam-se atualmente num quadro jurídico específico aplicável a veículos, que são estabelecidos e executados através do processo de «homologação». Por conseguinte, trata-se de um quadro jurídico distinto do estabelecido no futuro regulamento relativo à conceção ecológica dos produtos sustentáveis. Além disso, o regulamento relativo à conceção ecológica dos produtos sustentáveis também não aborda a fase de fim de vida dos veículos, que está sujeita à proposta de regulamento relativo à homologação 3R e VFV.

Por último, o regulamento proposto não abrange as transferências de veículos em fim de vida, que são reguladas pelo Regulamento Transferências de Resíduos¹⁷. Os VFV são considerados resíduos perigosos e, de acordo com o Regulamento Transferências de Resíduos, é proibida a sua exportação da UE para países terceiros que não sejam membros da OCDE. As restantes disposições do Regulamento Transferências de Resíduos são igualmente aplicáveis a outras transferências de veículos em fim de vida, incluindo entre Estados-Membros da UE.

- **Coerência com outras políticas da União**

Existem também sinergias entre a presente proposta de regulamento e outras políticas da UE, em especial a política climática. A transição do setor automóvel para a circularidade é essencial para que a UE alcance as metas para 2050 em matéria de neutralidade climática estabelecidas na «Lei Europeia em matéria de Clima»¹⁸, **complementando várias outras iniciativas no âmbito** do pacote «Objetivo 55»¹⁹. Além disso, a iniciativa complementa outros desenvolvimentos legislativos recentes destinados a transformar a indústria automóvel, como as normas recentemente revistas em matéria de emissões de CO₂ para automóveis de passageiros e veículos comerciais ligeiros²⁰, a proposta de norma Euro 7 relativa às emissões de veículos a motor novos²¹ e a revisão em curso das três diretivas do pacote «Inspeção Técnica Automóvel»²². Além disso, o regulamento complementa o Regulamento Matérias-Primas Críticas²³, na medida em que introduz medidas especificamente concebidas para

¹⁶ Proposta de Regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho que estabelece um quadro para definir os requisitos de conceção ecológica dos produtos sustentáveis e que revoga a Diretiva 2009/125/CE [COM(2022) 142 final, 2022/0095(COD)].

¹⁷ Proposta de Regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho relativo às transferências de resíduos e que altera os Regulamentos (UE) n.º 1257/2013 e (UE) 2020/1056 [COM(2021) 709 final, 2021/0367(COD)].

¹⁸ https://climate.ec.europa.eu/eu-action/european-green-deal/european-climate-law_en.

¹⁹ Estão disponíveis mais informações sobre o pacote em:

https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/pt/IP_21_3541.

²⁰ Regulamento (UE) 2023/851 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 19 de abril de 2023, que altera o Regulamento (UE) 2019/631 no que diz respeito ao reforço das normas de desempenho em matéria de emissões de CO₂ dos automóveis novos de passageiros e dos veículos comerciais ligeiros novos em consonância com o aumento da ambição da União em matéria de clima (JO L 110 de 25.4.2023, p. 5).

²¹ Proposta de Regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho 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).

²² https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/13132-Seguranca-dos-veiculos-revisao-do-pacote-Inspecao-Tecnica-Automovel-da-UE_pt.

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, 2023/0079(COD)].

alcançar um nível mais elevado de circularidade das matérias-primas críticas utilizadas nos veículos, especialmente através da remoção, reutilização e reciclagem de peças, componentes e materiais que contenham essas matérias-primas críticas (MPC).

2. BASE JURÍDICA, SUBSIDIARIEDADE E PROPORCIONALIDADE

• Base jurídica

A proposta legislativa baseia-se no artigo 114.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia (TFUE), que visa assegurar o funcionamento do mercado único²⁴. Tal é essencial, uma vez que a proposta estabelece requisitos claros e uniformes que regulam a colocação de veículos no mercado da UE, bem como a sua recolha e tratamento em fim de vida, necessários para facilitar a transição do setor para uma economia circular. O artigo 114.º do TFUE é a base jurídica do quadro regulamentar global relativo à homologação de veículos a motor, incluindo a Diretiva Homologação 3R, enquanto a Diretiva Veículos em Fim de Vida dispõe de uma base jurídica ambiental (artigo 192.º do TFUE).

A proposta aborda uma série de problemas fundamentais relacionados com o mercado único. Entre eles contam-se: i) uma execução desigual da Diretiva Homologação 3R e da Diretiva Veículos em Fim de Vida, uma vez que as suas disposições estão sujeitas a interpretação, conduzindo a situações diferentes para os operadores consoante o local onde colocam veículos no mercado e tratam os VFV, ii) subdesenvolvimento do mercado da UE de materiais secundários destinados ao setor automóvel, iii) obstáculos ao funcionamento dos mercados de reciclagem e à melhoria das economias de escala, iv) o problema persistente de «veículos desaparecidos» e a falta de clareza na distinção entre VFV e veículos usados em caso de exportação, e v) a necessidade de um quadro regulamentar estável e plenamente harmonizado que permita melhorar o desempenho, incluindo os investimentos necessários, de todos os operadores económicos envolvidos na produção e no tratamento em fim de vida dos veículos.

Ao mesmo tempo, o principal objetivo da proposta consiste em estabelecer uma ligação mais estreita entre os requisitos de conceção de veículos e as disposições relativas à gestão de VFV, permitindo assim o bom funcionamento do mercado único. Por conseguinte, os requisitos de conceção dos veículos são formulados de modo a serem efetivamente condições prévias para a correta execução das disposições relativas à gestão de VFV. Exemplos dessa geminação de requisitos incluem as taxas de reutilização potencial, reciclagem potencial e valorização potencial *versus* as metas de reutilização, valorização e reciclagem; os requisitos relativos às substâncias presentes nos veículos *versus* a obrigação de remover peças e componentes que contenham essas substâncias antes do retalhamento dos VFV; os requisitos em matéria de teor de material reciclado *versus* a meta de reciclagem de plásticos; e a conceção para a remoção de peças *versus* a obrigação de remover peças antes do retalhamento de VFV.

Por conseguinte, o artigo 114.º do TFUE constitui a base jurídica adequada para a presente proposta, pois permite que os requisitos relacionados com o ambiente constituam os

²⁴ Note-se que a presente proposta segue outros exemplos de propostas legislativas recentemente apresentadas pela Comissão, que visam abranger requisitos de sustentabilidade/circularidade aplicáveis a todo o ciclo de vida dos produtos ao abrigo de um único ato legislativo e que têm como base jurídica o artigo 114.º. São exemplos a proposta de Regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho relativo às baterias e respetivos resíduos, a proposta de Regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho que estabelece um quadro para definir os requisitos de conceção ecológica dos produtos sustentáveis e a proposta de Regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho relativo a embalagens e resíduos de embalagens.

elementos essenciais das condições que regulam a homologação e, portanto, a colocação de veículos no mercado da UE, bem como a harmonização dos requisitos relativos ao tratamento em fim de vida dos veículos. A filosofia ou o centro de gravidade da proposta consiste em uniformizar os requisitos de colocação no mercado (mais especificamente, os requisitos para a homologação de veículos) e, conseqüentemente, assegurar que, quando os veículos chegam à fase de fim de vida, são tratados de forma ambientalmente correta e é efetivamente possível extrair dos mesmos matérias-primas secundárias de qualidade. Por conseguinte, no caso da presente proposta, o objetivo ambiental não é independente, mas sim o motor da harmonização dos requisitos de conceção relativos à potencial reutilização, reciclagem e valorização ou aos veículos.

- **Subsidiariedade (no caso de competência não exclusiva)**

Para a consecução de um mercado único da UE harmonizado e com um bom funcionamento, bem como para permitir uma transição harmoniosa do setor automóvel para a economia circular, em consonância com o objetivo estabelecido no Pacto Ecológico Europeu, é essencial implementar um conjunto comum de regras a nível da UE com requisitos e obrigações claros para os Estados-Membros e as empresas. Os objetivos do trabalho de revisão das regras da UE relativas aos veículos em fim de vida não podem ser suficientemente alcançados através de ações individuais dos Estados-Membros. Dada a dimensão e os efeitos das medidas, a melhor forma de os alcançar é por meio de ações empreendidas a nível da UE.

A harmonização dos requisitos permitiria resolver os problemas de execução causados pelas diferenças na interpretação da legislação em vigor. Sem uma ação a nível da UE, existe o risco de fragmentar o mercado da UE e de os progressos na economia circular dependerem de uma ação voluntária por parte das empresas ou dos Estados-Membros a título individual.

- **Proporcionalidade**

O princípio da proporcionalidade reflete-se na conceção de todas as medidas que constam da proposta de regulamento. Por exemplo, alarga progressivamente o âmbito de aplicação da legislação em vigor a veículos novos, com períodos de transição para todos os novos requisitos, a fim de proporcionar tempo aos operadores económicos para se adaptarem às novas regras.

O anexo 8 do relatório da avaliação de impacto apresenta uma descrição mais pormenorizada da avaliação da proporcionalidade em relação a cada uma das opções estratégicas.

- **Escolha do instrumento**

A escolha de um regulamento pretende criar um quadro harmonizado aplicável às fases de conceção, produção e fim de vida dos veículos, o que proporcionará a segurança jurídica de que os operadores e as autoridades dos Estados-Membros necessitam. Simplificará o atual quadro regulamentar, consolidando todos os requisitos num único ato, e contribuirá para uma maior integração do mercado único da UE. Em comparação com uma diretiva, a escolha de um regulamento reduz igualmente os custos administrativos associados à transposição da legislação para o direito nacional e permite que os novos requisitos da UE sejam aplicados mais cedo. A escolha de um regulamento é coerente com o quadro regulamentar da homologação, nos termos do qual as diretivas são transformadas em regulamentos no âmbito das medidas adotadas a nível da UE na sequência do escândalo das emissões «Dieselgate».

3. RESULTADOS DAS AVALIAÇÕES *EX POST*, DAS CONSULTAS DAS PARTES INTERESSADAS E DAS AVALIAÇÕES DE IMPACTO

• Avaliações *ex post*/balanços de qualidade da legislação existente

As avaliações da Diretiva Veículos em Fim de Vida²⁵ e da Diretiva Homologação 3R²⁶ identificaram a natureza genérica das respetivas disposições como uma das suas principais lacunas que impedem a transição de toda a cadeia de abastecimento do setor automóvel para uma economia circular. Estas lacunas foram abordadas no parecer da Plataforma Prontos para o Futuro²⁷. Em consequência, identificaram-se os seguintes problemas como entraves para o funcionamento do mercado único da UE e insuficiências para o nível de proteção do ambiente que a UE pretende alcançar:

- a conceção e a produção de veículos novos não contribuem suficientemente para as ambições do Pacto Ecológico Europeu com vista a uma economia circular, limpa e com impacto neutro no clima,
- o tratamento de veículos em fim de vida é insuficiente em comparação com o seu potencial de contribuição para uma economia circular, limpa e com impacto neutro no clima,
- uma parte importante dos veículos sujeitos à Diretiva Veículos em Fim de Vida não é recolhida para fins de tratamento em boas condições ambientais na UE, contribuindo potencialmente para a poluição em países terceiros,
- não existe uma abordagem harmonizada a nível da UE para a conceção, produção e tratamento em fim de vida de veículos atualmente fora do âmbito de aplicação da Diretiva Veículos em Fim de Vida, o que resulta num potencial inexplorado em relação aos objetivos de economia circular do Pacto Ecológico Europeu.

A fim de resolver estes problemas, o regulamento proposto centra-se em três aspetos principais: requisitos de circularidade para a homologação de veículos, gestão de veículos em fim de vida e exportação de veículos usados.

• Consultas das partes interessadas

As partes interessadas foram consultadas em várias ocasiões através dos processos de avaliação e de avaliação de impacto. Estas consultas constituíram a base da proposta de regulamento, em especial as consultas públicas abertas, as consultas específicas, os seminários com as partes interessadas²⁸ e as reuniões bilaterais.

As partes interessadas e os Estados-Membros concordaram, de um modo geral, com as principais conclusões da avaliação da Diretiva Veículos em Fim de Vida e com a necessidade

²⁵ https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/1912-Veiculos-em-fim-de-vida-avaliacao-da-legislacao-europeia_pt.

²⁶ Ver anexo 11 do relatório da avaliação de impacto.

²⁷ <https://cor.europa.eu/en/our-work/Pages/Fit-for-Future-opinion-on-End-of-life-vehicles-and-3R-type-approval.aspx>.

²⁸ Foi realizada uma consulta pública durante a avaliação da diretiva (https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/1912-Veiculos-em-fim-de-vida-avaliacao-da-legislacao-europeia_pt). Em 15 de outubro de 2020, foi publicada uma avaliação de impacto inicial para receber opiniões do público e, em seguida, durante a avaliação de impacto, foi realizada uma consulta pública aberta com a duração de 14 semanas, entre 20 de julho de 2021 e 26 de outubro de 2021 (https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/12633-End-of-life-vehicles-revision-of-EU-rules/F_pt).

de rever as regras da UE em matéria de veículos em fim de vida, a fim de dar resposta a estas conclusões.

Muitas partes interessadas do setor do fabrico de veículos automóveis salientaram que já tinham começado a integrar princípios de circularidade nas suas práticas comerciais e que apenas eram necessárias alterações mínimas para melhorar a execução da legislação em vigor. Por conseguinte, não consideraram necessária a fusão da Diretiva Veículos em Fim de Vida e da Diretiva Homologação 3R. Outros fabricantes pronunciaram-se a favor de medidas destinadas a adaptar a conceção para a reciclagem na nova legislação, de modo a assegurar condições de concorrência equitativas e melhorar a transparência. Os setores do desmantelamento e da reciclagem, maioritariamente compostos por PME, apelaram à adoção de legislação mais ambiciosa em matéria de conceção para o desmantelamento/reciclagem e de partilha de informações por parte dos fabricantes. ONG ambientais, autoridades de gestão de resíduos e autoridades públicas apoiaram unanimemente uma abordagem abrangente do ciclo de vida e medidas de conceção para a circularidade.

Embora os setores da reciclagem e do desmantelamento e organizações da sociedade civil tenham manifestado um forte apoio à definição de metas em matéria de teor de material reciclado em veículos novos, o setor automóvel emitiu pareceres contraditórios sobre o estabelecimento de metas para os plásticos. Manifestaram preocupações quanto à eventual falta de abastecimento necessário e defenderam a reciclagem química (como a indústria dos plásticos). A indústria siderúrgica não apoiou uma meta relativa ao teor de material reciclado para o aço em veículos novos.

No que respeita ao tratamento de veículos em fim de vida, as partes interessadas preferiram medidas destinadas a melhorar e aumentar a qualidade dos materiais dos veículos em fim de vida, a fim de favorecer a reutilização de peças sobresselentes e componentes, bem como a reciclagem de elevada qualidade de materiais provenientes de veículos em fim de vida. Todavia, o setor da gestão de resíduos manifestou preocupações quanto ao aumento dos custos que poderiam ser desencadeados por novas medidas que regulem o tratamento de veículos em fim de vida e respetivos resíduos.

De um modo geral, as partes interessadas apoiaram firmemente a adoção de medidas ambiciosas para resolver o problema persistente dos «veículos desaparecidos». Também se verificou o apoio ao estabelecimento de requisitos mais rigorosos em matéria de exportação de veículos usados, a fim de evitar que os veículos usados que não estão aptos a circular, gerem poluição atmosférica e apresentam riscos para a segurança rodoviária sejam exportados da UE para países terceiros.

Os fabricantes de veículos consideraram que o setor do desmantelamento já é autossustentável e que não é necessário compensar o custo do tratamento através da criação de regimes de responsabilidade alargada do produtor. Salientaram a importância de os fabricantes de veículos terem o direito de exercer individualmente a sua responsabilidade, caso esses regimes sejam criados. Os setores do desmantelamento, do retalhamento e da reciclagem apelaram a uma maior responsabilidade financeira da indústria automóvel, a fim de cobrir custos adicionais relacionados com a melhoria da qualidade, através de garantias para proteger a sua independência nos regimes.

A maioria das partes interessadas, incluindo ONG ambientais, autoridades públicas e operadores de gestão de resíduos (principalmente PME), manifestou-se a favor do alargamento do âmbito regulamentar da Diretiva Veículos em Fim de Vida a categorias de

veículos adicionais. Os construtores e fornecedores de automóveis expressaram opiniões divergentes, salientando que não seria desejável alargar plenamente o âmbito de aplicação a novas categorias de veículos a curto prazo, devido às suas diferenças.

- **Recolha e utilização de conhecimentos especializados**

A fim de apoiar a análise das diferentes opções regulamentares, a Comissão contratou consultores externos no âmbito de um contrato de apoio²⁹.

Foram compilados elementos de prova a partir dos relatórios de avaliação da Diretiva Veículos em Fim de Vida³⁰ e da avaliação específica da Diretiva Homologação 3R, que foi realizada paralelamente à avaliação de impacto e apresentada no anexo 11 do relatório da avaliação de impacto.

O Centro Comum de Investigação (JRC), o serviço científico e de conhecimento da Comissão Europeia, elaborou um relatório técnico sobre as metas para o teor de plásticos reciclados em automóveis de passageiros novos³¹ e um relatório sobre matérias-primas críticas no setor automóvel³². Os resultados destes relatórios contribuíram para a avaliação de impacto subjacente à proposta de regulamento.

A proposta tem igualmente em conta as sugestões apresentadas no parecer da Plataforma Prontos para o Futuro³³.

O processo beneficiou de elementos de prova de apoio adicionais, por meio de estudos documentais específicos e recolha de dados, também integrados no trabalho global de avaliação de impacto.

- **Avaliação de impacto**

A proposta baseia-se numa avaliação de impacto publicada juntamente com a proposta. Em consonância com as Orientações para Legislar Melhor da Comissão, o Comité de Controlo da Regulamentação emitiu dois pareceres sobre as versões do projeto de relatório da avaliação de impacto, que incidiram na justificação das medidas relativas à exportação de veículos usados, na descrição dos impactos da opção preferida, nas escolhas de algumas medidas quanto ao teor de material reciclado e nos regimes de responsabilidade alargada do produtor, bem como em questões relacionadas com a metodologia seguida no relatório. Estes pareceres foram tidos em conta no relatório final da avaliação de impacto.

A avaliação de impacto identificou quatro domínios problemáticos a abordar a nível da UE:

1. **Existe uma falta de integração da circularidade na conceção e produção de veículos**, o que conduz a uma elevada dependência das matérias-primas primárias;

²⁹ Baron, Y.; Kosińska-Terrade, I.; Loew, C.; Köhler, A.; Moch, K.; Sutter, J.; Graulich, K.; Adjei, F.; Mehlhart, G.: *Study to support the impact assessment for the review of Directive 2000/53/EC on end-of-life vehicles*, Oeko-Institut, junho de 2023.

³⁰ SWD(2021) 60 final.

³¹ Maury, T., Tazi, N., Torres de Matos, C., Nessi, S., Antonopoulos, I., Pierri, E., Baldassarre, B., Garbarino, E., Gaudillat, P. e Mathieux, F., *Towards recycled plastic content targets in new passenger cars and light commercial vehicles*, EUR 31047 EN, Serviço das Publicações da União Europeia, Luxemburgo, 2022, ISBN 978-92-76-51784-9 (em linha), doi:10.2838/834615 (em linha), JRC129008.

³² N. Tazi, M. Orefice, C. Marmy, Y. Baron, M. Ljunggren, P. Wäger, F. Mathieux, *Initial analysis of selected measures to improve the circularity of critical raw materials and other materials in passenger cars*, EUR 31468 EN, Serviço das Publicações da União Europeia, Luxemburgo, 2023, ISBN 978-92-68-01625-1, doi: 10.2760/207541, JRC132821.

³³ <https://cor.europa.eu/en/our-work/Pages/Fit-for-Future-opinion-on-End-of-life-vehicles-and-3R-type-approval.aspx>.

2. A **qualidade do tratamento de veículos em fim de vida é insuficiente** em comparação com o potencial para reter maior valor ambiental e económico;
3. Uma parte importante dos «**veículos desaparecidos**» sujeitos à Diretiva Veículos em Fim de Vida não é recolhida para fins de tratamento em condições ambientais adequadas e **é exportado anualmente da UE um grande volume de veículos usados poluentes e em condições de circulação inadequadas**;
4. Existe um **potencial de circularidade inexplorado dos veículos não abrangidos atualmente pelo âmbito de aplicação da Diretiva Veículos em Fim de Vida** em termos de contribuição para os objetivos do Pacto Ecológico Europeu.

A fim de resolver cada um destes problemas, foram concebidas e analisadas opções estratégicas específicas para cada um dos seguintes domínios:

1. «**Conceber para a circularidade**»: tornar a conceção e a produção mais circulares;
2. «**Utilizar materiais reciclados**»: aumentar o teor de material reciclado em veículos novos;
3. «**Tratar melhor**»: melhorar o tratamento dos VFV;
4. «**Recolher mais**»: recolher mais VFV na UE e melhorar a qualidade dos veículos usados exportados;
5. «**RAP**»: proporcionar os incentivos adequados para aumentar a recolha de VFV e melhorar o tratamento de resíduos através de regimes de responsabilidade alargada do produtor;
6. «**Abranger mais veículos**»: alargar o âmbito de aplicação da legislação a categorias de veículos adicionais.

As medidas incluídas em cada opção são apresentadas no quadro seguinte. A última coluna indica as medidas selecionadas como a opção preferida na sequência da avaliação de impacto.

Opções estratégicas	Não	Medidas	Opção preferida
OE1 – <i>Conceber para a circularidade de</i>	1A	M1 – Assegurar que as novas regras da Diretiva Homologação 3R preveem a execução adequada de requisitos de circularidade para novos modelos de veículos M2 – Habilitar a Comissão a desenvolver uma metodologia aperfeiçoada para determinar o cumprimento dos requisitos 3R M3 – Prestar informações básicas sobre o desmantelamento a operadores de tratamento de VFV M4A – Declaração sobre substâncias que suscitam preocupação verificadas por entidades homologadoras 3R M5A – Restrições de substâncias ao abrigo da Diretiva Veículos em Fim de Vida revista	Sim Sim Sim Não Não
	1B	<i>Inclui as medidas M1, M2 e M3 do OE1A.</i> M4B – Declaração obrigatória sobre o teor de plásticos, aço e alumínio reciclados M5B – Restrições de substâncias nos termos do REACH e de outra legislação em vigor M6 – Obrigação de os fabricantes de veículos desenvolverem estratégias de circularidade M7 – Requisitos de conceção para veículos novos, a fim de facilitar a remoção de componentes	Sim Não Sim Sim
	1C	<i>Inclui as medidas M1 a M3, M6, M7 do OE1A e do OE1B.</i> M4C – Declaração obrigatória sobre o teor reciclado de materiais que não	Sim

		sejam plásticos, incluindo MPC, aço e alumínio M5C – Abordagem híbrida: manutenção das atuais restrições ao abrigo da Diretiva Veículos em Fim de Vida, com novas restrições ao abrigo do REACH (analisadas separadamente no anexo 9) M8 – Criação de um passaporte digital de circularidade do veículo	Sim Sim
OE2 – <i>Utilizar materiais reciclados</i>	2A	M9A – Metas obrigatórias de teor de material reciclado para o plástico utilizado em veículos: 6 % de teor de plásticos reciclados até 2031, 10 % até 2035 a nível da frota, dos quais 25 % de material reciclado proveniente de produção em circuito fechado, regras de cálculo e verificação M10A – Habilitar a Comissão a fixar uma meta obrigatória de teor de material reciclado para o aço, incluindo regras de cálculo e verificação, com base num estudo de viabilidade específico	Não Sim
	2B	M9B – Teor de plásticos reciclados: 25 % em 2031 apenas para veículos homologados recentemente, dos quais 25 % provenientes de produção em circuito fechado, regras de cálculo e verificação M10B – Teor de aço reciclado: 20 % em veículos homologados recentemente, regras de cálculo e verificação	Sim Não
	2C	M9C – Teor de plásticos reciclados: 30 % em 2031 apenas para veículos homologados recentemente, dos quais 25 % provenientes de produção em circuito fechado, regras de cálculo e verificação M10C – Teor de aço reciclado: 30 % em veículos homologados recentemente, dos quais 15 % provenientes de produção em circuito fechado, regras de cálculo e verificação M11 – Habilitar a Comissão a fixar metas obrigatórias de teor de material reciclado para outros materiais (ligas de alumínio, MPC), estudo de viabilidade, cálculo dos níveis das metas e regras de verificação	Não Não Sim
OE3 – <i>Tratar melhor</i>	3A	M12 – Alinhar a definição de reciclagem e a metodologia de cálculo das taxas de reciclagem com outra legislação em matéria de resíduos M13A – Remoção obrigatória de determinadas peças/componentes antes do retalhamento, a fim de incentivar a sua reciclagem ou reutilização, «lista A» M14A – Nova definição de «refabrico» e novos requisitos de monitorização para a reutilização/refabrico M16A – Proibição da deposição em aterro de resíduos de automóveis provenientes de operações de retalhamento	Sim Sim Sim Sim
	3B	<i>Inclui todas as medidas do OE3A (cumulativas)</i> M13B – Remoção obrigatória de uma lista mais extensa de componentes, incluindo os que contêm uma elevada concentração de metais valiosos ou MPC, «lista B» M14B – Apoio do mercado à utilização de peças sobresselentes M15B – Metas de reciclagem para plásticos: 30 % M16B – Proibição de retalhamento misto de VFV com REEE e resíduos de embalagens	Sim Sim Sim Sim
	3C	<i>Inclui todas as medidas do OE3A e do OE3B (cumulativas)</i> M13C – Remoção obrigatória de componentes adicionais, «lista C» M15C – Vidro: reciclagem de 70 % na qualidade de vidro de embalagem ou equivalente M16C – Fixação de requisitos relativos a tecnologias de pós-retalhamento para melhorar a quantidade e a qualidade da sucata metálica recuperada de VFV	Não Não Não
OE4 – <i>Recolher mais</i>	4A	M17A – Comunicação de informações pelos Estados-Membros sobre veículos desaparecidos, matrícula de veículos, importação e exportação de veículos usados, incentivos à entrega em instalações de tratamento autorizadas e sanções M18 – Obrigações para operadores de desmantelamento e reciclagem quanto à verificação e comunicação a respeito de VFV, certificados de destruição M19A – Estabelecimento de requisitos mínimos para inspeções do setor e medidas de execução (incluindo as Orientações dos Correspondentes n.º 9 não vinculativas)	Não Sim Sim
	4B	M17B – Fixação de coimas para o setor dos VFV em caso de venda de um VFV a operadores de desmantelamento e concessionários ilegais (e plataformas eletrónicas) que lidem com peças sobresselentes desmontadas	Sim

		(usadas) provenientes de instalações não autorizadas	Sim
		M19B – Definição mais clara de VFV, a fim de assegurar uma melhor distinção entre veículos usados e VFV (Orientações dos Correspondentes n.º 9 vinculativas)	Sim
		M20 – Melhorar as informações que constam dos registos nacionais de veículos e torná-los interoperáveis	
	4C	M19C – Fornecer ou disponibilizar informações sobre a identificação e a inspeção técnica dos veículos às autoridades aduaneiras (número de identificação do veículo)	Sim
		M21 – Requisitos de exportação para veículos usados, associados à inspeção técnica	Sim
	4D	Inclui as medidas M17B, M18, M19A a M19C, M20 e M21 do OE4A, do OE4B e do OE4C (cumulativas)	Sim
OE5 – <i>Responsabilidade alargada do produtor (RAP)</i>	5A	M22 – Obrigação de os Estados-Membros criarem regimes de RAP coletivos ou individuais, incluindo a monitorização dos custos de conformidade e das obrigações financeiras mínimas	Sim
		M23 – Obrigações para os produtores em matéria de comunicação de informações	Sim
	5B	<i>Inclui as medidas M22 e M23 do OE5A (cumulativas)</i> M24 – Modulação harmonizada das taxas de RAP M25 – Transferência das taxas/garantias de RAP (RAP transfronteiras)	Sim Sim
	5C	<i>Inclui as medidas M22 a M25 do OE5A e do OE5B (cumulativas)</i> M26 – Criação de sistemas nacionais de reembolso de depósitos M27 – Critérios harmonizados em matéria de contratos públicos ecológicos (voluntários)	Não Não
OE6 – <i>Abranger mais veículos</i>	6A	M28 – Prestar informações aos operadores de desmantelamento e reciclagem	Sim
	6B	<i>Inclui a medida M28 do OE6A (cumulativa)</i> M30A – Tratamento obrigatório de veículos das categorias L _{3e} e L _{7e} , camiões (N ₂ , N ₃), autocarros (M ₂ , M ₃) e reboques (O) em fim de vida em instalações de tratamento autorizadas	Sim
		M30B – Requisitos de exportação para veículos usados, associados à situação da inspeção técnica de camiões (N ₂ , N ₃), autocarros (M ₂ , M ₃) e reboques (O)	Sim
		M31B – Requisitos mínimos de RAP para veículos das categorias L _{3e} e L _{7e} , camiões (N ₂ , N ₃), autocarros (M ₂ , M ₃) e reboques (O) em fim de vida	Sim
	6C	M32 – Cláusula de revisão sobre o alargamento regulamentar do âmbito de aplicação da Diretiva Homologação 3R a veículos novos <i>Inclui as medidas M28, M30A, M30B e M31B do OE6A e do OE6B (cumulativas)</i> M31C – Execução integral do RAP e incentivos económicos avançados M33 – Execução integral dos novos requisitos da Diretiva Homologação 3R e de tratamento em fim de vida para categorias de veículos adicionais	Não Não

Os impactos de cada opção estratégica foram analisados de forma exaustiva, bem como as sinergias e os impactos conjuntos entre as opções. Os impactos nas pequenas e médias empresas (PME) foram tidos em conta e resumidos num teste das PME específico. Os impactos ambientais, económicos e sociais foram calculados até 2040 e comparados com o cenário de base. O principal ano de comparação é 2035, ano até ao qual todas as medidas a longo prazo devem entrar em vigor.

O pacote de opções estratégicas preferido contém uma combinação das seguintes opções:

Conceber para a circularidade. A opção preferida contém obrigações a curto prazo para os fabricantes de veículos no sentido de disponibilizarem informações pormenorizadas e intuitivas sobre o desmantelamento e a reciclagem, incluindo a utilização e a localização de MPC em veículos, e informações sobre o teor percentual de material reciclado nos veículos novos. As ações a médio prazo incluem a revisão da metodologia de cálculo da potencial reciclagem e reutilização de veículos novos na fase de homologação e o desenvolvimento de

um passaporte de circularidade do veículo. De um modo geral, os requisitos de circularidade ficam assim firmemente associados à homologação de novos modelos de veículos.

Teor de material reciclado. A opção preferida consiste em fixar um nível de ambição médio com uma meta para o teor de plásticos reciclados de 25 % até 2030, dos quais 25 % sejam provenientes do tratamento de VFV em circuito fechado. No caso do aço, esta opção habilita a Comissão a fixar uma meta para o teor de aço reciclado em veículos homologados recentemente, no prazo de três anos após a entrada em vigor do regulamento, com base num estudo de viabilidade. A opção de fixar metas em termos de teor de outros materiais reciclados, como o alumínio e as MPC, será avaliada no futuro, com base na evolução da conceção de automóveis e na disponibilidade de capacidade de reciclagem.

Tratar melhor. A opção preferida inclui uma definição mais rigorosa de reciclagem, uma proibição da deposição em aterro de frações de resíduos de retalhamento de automóveis e um nível de ambição médio em matéria de obrigações de remoção para melhorar a valorização de componentes essenciais de VFV, sem custos desproporcionados para os operadores de tratamento. Aumentará a valorização de matérias-primas (críticas) e melhorará a qualidade das frações de plástico, aço e alumínio.

Recolher mais. A opção preferida é a opção estratégica mais ambiciosa. Medidas como uma atribuição de responsabilidades mais clara por certificados de destruição, critérios vinculativos para distinguir os veículos usados e os VFV, bem como novas disposições de execução, aumentarão significativamente o número de VFV tratados legalmente na UE. Proibirá igualmente a exportação de veículos que já não estão aptos a circular, em conformidade com o princípio de «não prejudicar significativamente».

Proporcionar incentivos para aumentar a recolha de VFV e melhorar o tratamento de resíduos. A opção preferida inclui incentivos financeiros e organizacionais, ao estabelecer requisitos de RAP para aumentar a recolha de VFV e compensar os custos de melhoria da qualidade do tratamento que não possam ser compensados pelo valor dos materiais e componentes valorizados.

Abranger mais veículos. A opção preferida consiste numa abordagem faseada para abranger gradualmente mais veículos ao abrigo das novas regras da UE, ao exigir que os fabricantes prestem informações sobre a composição dos seus veículos. Introduce igualmente um conjunto de requisitos mínimos de tratamento para veículos das categorias L3e a L7e, camiões, autocarros e reboques em fim de vida. Prevê-se que a opção preferida tenha um impacto positivo no ambiente ao reduzir a pegada ambiental associada aos requisitos de produção e de fim de vida dos veículos.

Os benefícios ambientais globais são avaliados como uma redução anual de 12,3 milhões de toneladas de equivalente CO₂ em 2035 (10,8 milhões de toneladas em 2030 para 14,0 milhões de toneladas em 2040), fundamental para a descarbonização da indústria automóvel. Estas reduções de CO₂ representam 2,8 mil milhões de EUR quando quantificadas em valor monetário, o que se deve a uma melhor valorização de 5,4 milhões de toneladas de materiais (plásticos, aço, alumínio, cobre, MPC), que seriam reciclados com melhor qualidade ou reutilizados, bem como ao facto de serem recolhidos e tratados até 3,8 milhões de VFV adicionais na UE. Seriam recolhidas separadamente 350 toneladas de terras raras em materiais de ímanes permanentes para reutilização e reciclagem em 2035 (e 1 500 toneladas em 2040), o que contribuiria consideravelmente para a meta da UE de alcançar a autonomia estratégica em matérias-primas críticas. A opção preferida contribui principalmente para os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável relativos a inovações sustentáveis (ODS 9), produção e consumo responsáveis (ODS 12) e ação climática (ODS 13).

A receita anual total da opção preferida é de 5,2 mil milhões de EUR em 2035, incluindo 2,8 mil milhões de EUR de reduções de CO₂ quando quantificadas em valor monetário, contra um custo de 3,3 mil milhões de EUR que gera receitas líquidas de 1,8 mil milhões de EUR.

Estima-se que o custo da opção preferida atinja 66 EUR por veículo colocado no mercado em 2035. Estima-se que venha a criar 22 100 postos de trabalho adicionais, dos quais 14 200 em PME, na sua maioria operadores de desmantelamento e reciclagem.

Embora haja alguns custos a curto prazo para a indústria automóvel da UE, a opção preferida também gerará poupança de energia, reduzirá a dependência da UE de materiais provenientes de países terceiros e assegurará que a transição para a eletrificação dos veículos se baseie em modelos de negócio sustentáveis e circulares. Todos estes fatores contribuem para a competitividade do setor a longo prazo.

A opção preferida gerará custos (associados ao investimento em novas tecnologias) e receitas (associadas a valores mais elevados de peças sobresselentes e materiais reciclados) para o setor da gestão de resíduos. Embora a situação varie entre os diferentes Estados-Membros e operadores devido a diferenças nas tecnologias utilizadas e nos custos da mão de obra, as alterações previstas reforçarão e modernizarão significativamente a indústria de desmantelamento, retalhamento e reciclagem da UE.

Prevê-se que as autoridades dos Estados-Membros incorram em custos limitados associados ao acompanhamento e à garantia do cumprimento da nova legislação. Os custos dever-se-ão principalmente a inspeções, controlos da exportação de VFV e veículos usados e à necessidade de adaptar os sistemas de registo. Em contrapartida, uma maior digitalização (para a comunicação de informações sobre o certificado de destruição, para o intercâmbio de informações dos registos nacionais de veículos sobre a exportação de veículos em fim de vida e veículos usados e para a interoperabilidade com o sistema de janela única) aumentará a eficiência das autoridades responsáveis pela aplicação da lei e das empresas, e também reduzirá os seus encargos. O custo global estimado para as autoridades públicas supervisionarem os regimes de RAP, realizarem atividades de execução e adaptarem os sistemas nacionais de registo de veículos é de cerca de 24 milhões de EUR, menos de 2 EUR por veículo.

Devido à redução das exportações, os consumidores podem deparar-se com um aumento dos preços dos veículos novos de cerca de 39 EUR por veículo e com preços mais baixos (12 EUR por veículo) ao vender automóveis de passageiros usados. Em contrapartida, prevê-se que as medidas de apoio à valorização e venda de peças sobresselentes usadas resultem em preços de compra mais baixos e em reparações e manutenção mais baratas para os consumidores, o que constitui um benefício.

Os requisitos avançados para o tratamento de veículos em fim de vida podem colocar dificuldades às PME em termos de custos de execução mais elevados a curto e médio prazo e de adaptação às novas tecnologias de tratamento. Ao mesmo tempo, mais investimentos no setor da reciclagem automóvel, o apoio ao mercado da reutilização de peças secundárias e um acesso mais fácil a informações sobre o desmantelamento de um veículo impulsionarão a inovação, desbloquearão novas oportunidades para as PME e ajudarão a criar novos postos de trabalho neste setor. A fim de atenuar ainda mais os impactos nas PME, o reforço dos requisitos de RAP permite compensar os custos através de taxas da recolha e qualidade do tratamento superiores.

Os custos recorrentes por veículo relacionados com o princípio «entra um, sai um» são avaliados em 81,8 milhões de EUR ou 5,45 EUR por veículo novo para o pacote de opções preferidas. A opção preferida utiliza ao máximo o potencial de digitalização a fim de

assegurar a execução eficiente dos novos requisitos, em conformidade com o princípio «digital por defeito». Sem a digitalização, estima-se que os impactos ascendam a 32,2 milhões de EUR, ou seja, 40 % mais elevados.

- **Adequação da regulamentação e simplificação**

Prevê-se que o regulamento proposto melhore a eficiência e a harmonização. Tem em conta a maioria das sugestões apresentadas no parecer da Plataforma Prontos para o Futuro³⁴. As especificações dos procedimentos de homologação de veículos no que respeita ao estabelecimento de requisitos claros em matéria de circularidade simplificarão os procedimentos do mercado único para os fabricantes. Alcançar-se-á uma maior simplificação através da centralização das restrições às substâncias químicas no âmbito do REACH, o principal ato legislativo da UE que regula os produtos químicos. Para a gestão de veículos em fim de vida, o alinhamento das definições de reciclagem com a Diretiva-Quadro Resíduos harmonizará e facilitará a interpretação jurídica, bem como tornará os dados comunicados mais comparáveis. A criação de regimes de responsabilidade alargada do produtor específicos para VFV evitará abordagens desiguais entre os Estados-Membros, o que melhorará a transparência e a partilha equitativa de responsabilidades financeiras entre as empresas envolvidas no tratamento de veículos em fim de vida.

A digitalização contribuirá igualmente para melhorar a recolha de VFV e resolver o problema dos veículos desaparecidos, ao introduzir a comunicação digital nas instalações de tratamento autorizadas e partilhar informações sobre a matrícula de veículos entre os Estados-Membros. A interligação com o Ambiente de Janela Única Aduaneira da UE permitirá às autoridades aduaneiras assegurar a execução de novas condições relativas à exportação de veículos usados. Será fundamental explorar o potencial da digitalização, a fim de capacitar as PME, em especial as empresas mais pequenas e frequentemente geridas por famílias, de modo a alcançarem novos mercados, ao permitir-lhes ligar-se a plataformas em linha e mercados distantes, tanto a nível local como internacional. Além disso, prevê-se que o efeito de atração decorrente da fixação de uma meta obrigatória para o teor de plásticos reciclados promova a competitividade dos operadores de desmantelamento, pois passariam a ser a principal fonte de oferta de materiais secundários de elevada procura e qualidade. Foi dada especial atenção à limitação das obrigações de comunicação de informações ao estritamente necessário para avaliar e acompanhar a execução da legislação, privilegiando as soluções digitais e proporcionando flexibilidade quanto à forma como os operadores devem comunicar informações às autoridades nacionais.

- **Direitos fundamentais**

A proposta não tem quaisquer consequências para a proteção dos direitos fundamentais.

4. INCIDÊNCIA ORÇAMENTAL

A execução da proposta exigirá recursos humanos e financeiros para a aquisição de serviços. Prevê-se que algumas das necessidades em termos de pessoal sejam satisfeitas no âmbito das dotações existentes para a Comissão, embora algumas necessidades de pessoal externo adicional sejam apresentadas na ficha financeira legislativa que acompanha a presente proposta. Prevê-se uma necessidade de recursos adicionais limitados ao nível da Agência Europeia dos Produtos Químicos, que será prevista numa proposta legislativa subsequente que abranja a legislação em matéria de substâncias químicas.

³⁴ Para mais informações sobre as sugestões selecionadas do parecer da Plataforma Prontos para o Futuro, ver os anexos 1 e 5 do relatório da avaliação de impacto.

A proposta inclui vários artigos que especificam outras vertentes de trabalho que terão de ser realizadas a fim de complementar o regulamento, o que implicará a adoção de atos delegados/de execução ao longo dos próximos um a oito anos.

As principais tarefas técnicas incluem:

- melhorar a metodologia de cálculo das taxas de reutilização potencial, reciclagem potencial e valorização potencial (taxas 3R),
- melhorar a avaliação dos riscos das isenções de substâncias perigosas remanescentes (apoio da ECHA),
- calcular e verificar as regras aplicáveis ao teor de plásticos reciclados, um estudo de viabilidade para a fixação de metas de teor de material reciclado para o aço em aplicações automóveis e um estudo de viabilidade mais vasto, incluindo uma avaliação económica para a fixação de metas de teor reciclado para outros materiais e formatos de declaração (com base nos conhecimentos especializados e na metodologia do JRC, embora não necessariamente realizada pelo JRC),
- especificar requisitos em matéria de potencial remoção de baterias e motores de veículos elétricos, informações gerais sobre a remoção de outros componentes pertinentes e alinhamento dos requisitos do Regulamento MPC com o Regulamento Baterias (conforme referido *supra*, com base nos conhecimentos especializados do JRC),
- atualizar os formatos de homologação e do dossiê de fabrico a fornecer às entidades homologadoras,
- desenvolver critérios para o passaporte de circularidade do veículo,
- criar mecanismos de RAP transfronteiras,
- alterar as regras de cálculo e verificação da qualidade do desempenho do tratamento de veículos (conforme referido *supra*, com base nos conhecimentos especializados do JRC),
- digitalização: criar controlos das exportações em tempo real e registos de veículos interoperáveis através do Ambiente de Janela Única Aduaneira da UE, com base em requisitos válidos de inspeção técnica, em primeiro lugar, e numa avaliação baseada no risco, numa segunda fase (cooperação estreita entre a DG ENV, a DG MOVE e a DG TAXUD),
- adotar uma abordagem faseada para alargar o âmbito das categorias de veículos e preparar a revisão oito anos após a entrada em vigor.

A Comissão necessitará de pessoal adicional para executar estas tarefas técnicas, conforme se segue:

- 0,5 agentes contratuais equivalentes a tempo completo (ETC) em 2024,
- 3,0 agentes contratuais ETC em 2025;
- 4,0 agentes contratuais ETC em 2026 e 2027, mais 1 perito nacional destacado ETC.

Globalmente, os custos totais de execução, incluindo os custos com o pessoal da Comissão, são estimados em 4,346 milhões de EUR, com base nas tabelas salariais mais recentes.

5. OUTROS ELEMENTOS

• Planos de execução e acompanhamento, avaliação e prestação de informações

A execução do regulamento proposto será acompanhada por vários indicadores que monitorizam informações como o volume de materiais reciclados utilizados em veículos novos, as taxas de reciclagem de materiais específicos provenientes de VFV, os materiais/componentes/peças removidos antes do retalhamento, a quota de mercado das peças sobresselentes usadas, o número de VFV recolhidos e processados em consonância com os requisitos dos VFV e o volume de veículos usados exportados. Para mais informações sobre estes indicadores, consultar o relatório da avaliação de impacto.

A revisão geral de um regulamento está prevista oito anos após a respetiva entrada em vigor.

• Explicação pormenorizada das disposições específicas da proposta

O *capítulo I* estabelece as disposições gerais.

O *artigo 1.º* estabelece o objeto do presente regulamento e o *artigo 2.º* indica o seu âmbito de aplicação. A maioria das suas disposições aplica-se aos veículos das categorias M₁ e N₁ (automóveis de passageiros e veículos comerciais ligeiros). Determinadas disposições relativas à gestão de veículos em fim de vida e aos requisitos de exportação aplicam-se igualmente a determinados veículos da categoria L (veículos das categorias L_{3e}, L_{4e}, L_{5e}, L_{6e} e L_{7e}), camiões, autocarros e reboques (veículos das categorias M₂, M₃, N₂, N₃ e O).

O *artigo 3.º* estabelece as definições necessárias para efeitos do presente regulamento. Várias definições são transferidas das Diretivas 2000/53/CE e 2005/64/CE revogadas ou da legislação da UE em vigor, como as Diretivas 1999/37/CE, 2008/98/CE e 2014/45/UE ou o Regulamento (UE) 2018/858.

O *capítulo II* contém requisitos de circularidade relativos à conceção de veículos, a verificar no âmbito de um processo de homologação.

O *artigo 4.º* estabelece requisitos mínimos em matéria de reutilização potencial, reciclagem potencial e valorização potencial de modelos de veículos, especificando as taxas a atingir por cada modelo. Habilita a Comissão a adotar atos de execução que estabeleçam a metodologia de cálculo e verificação destas taxas.

O *artigo 5.º* restringe a utilização de chumbo, cádmio, mercúrio e crómio hexavalente nos veículos e o anexo III prevê isenções a esta restrição. A Comissão adotará atos delegados para alterar este anexo, adaptando-o ao progresso técnico e científico.

O *artigo 6.º* exige que cada modelo de veículo contenha, pelo menos, 25 % de plástico reciclado a partir de resíduo plástico pós-consumo e que 25 % desse material provenha de veículos em fim de vida reciclados. Habilita igualmente a Comissão a adotar atos delegados que fixem metas em termos de teor reciclado para outros materiais. A fixação dessas eventuais metas deve assentar numa avaliação pormenorizada.

O *artigo 7.º* estabelece uma obrigação geral de a conceção de veículos novos não prejudicar a remoção de peças e componentes com um potencial importante de reutilização quando os veículos se tornam resíduos. Estabelece igualmente um requisito para a conceção de veículos de forma a permitir a remoção e substituição de baterias dos veículos elétricos e motores elétricos do modelo de veículo durante a fase de utilização e a fase de resíduos.

O *capítulo III* estabelece requisitos de informação e rotulagem para os fabricantes.

O *artigo 8.º* estabelece o modo como os fabricantes devem provar a conformidade dos seus modelos de veículos com os requisitos estabelecidos no presente regulamento durante o processo de homologação.

O *artigo 9.º* estabelece a obrigação de elaboração de uma estratégia de circularidade para cada modelo de veículo novo, que inclua os aspetos enumerados no anexo IV. Os fabricantes devem atualizar as estratégias a cada cinco anos, resumindo os resultados das medidas tomadas para cumprir os seus compromissos.

O *artigo 10.º* obriga os fabricantes a declarar na documentação de homologação o teor percentual de material reciclado presente nos veículos.

O *artigo 11.º* obriga os fabricantes a prestar informações sobre a remoção e substituição seguras de peças, componentes e materiais contidos nos veículos. Os operadores de gestão de resíduos e os operadores de reparação e manutenção devem poder aceder a estas informações a título gratuito.

O *artigo 12.º* abrange a rotulagem de peças, componentes e materiais presentes nos veículos, em consonância com as normas de codificação de materiais. O anexo VI estabelece regras pormenorizadas sobre a rotulagem de motores elétricos que contêm ímanes permanentes.

O *artigo 13.º* cria um passaporte de circularidade do veículo, uma ferramenta digital utilizada para melhorar a prestação de informações sobre a remoção e substituição seguras de peças e componentes de veículos, de uma forma coerente com outras ferramentas e plataformas digitais de informação existentes ou em desenvolvimento no setor automóvel.

O *capítulo IV* estabelece regras relativas à gestão de veículos em fim de vida.

A *secção 1* contém disposições que exigem que os Estados-Membros designem as autoridades responsáveis pela aplicação e execução dos capítulos IV e V (*artigo 14.º*) e pela fixação das condições gerais de emissão de licenças a instalações de tratamento autorizadas (*artigo 15.º*).

A *secção 2* estabelece requisitos para a responsabilidade alargada do produtor.

O *artigo 16.º* estabelece uma obrigação geral de responsabilidade dos produtores e indica o seu âmbito de aplicação. O *artigo 17.º* exige que os Estados-Membros criem um registo que controle o cumprimento destes requisitos pelos produtores. Os produtores não registados não devem disponibilizar veículos no mercado no território de um Estado-Membro. O *artigo 18.º* diz respeito às organizações competentes em matéria de responsabilidade do produtor. O *artigo 19.º* estabelece as condições para a autorização dos produtores, em caso de cumprimento individual das obrigações decorrentes da responsabilidade alargada do produtor, e das organizações competentes em matéria de responsabilidade do produtor. O *artigo 20.º* indica os custos relacionados com a gestão de veículos em fim de vida que devem ser cobertos por contribuições financeiras dos produtores. O *artigo 21.º* estabelece critérios harmonizados para a modulação destas taxas. O *artigo 22.º* estabelece regras sobre o mecanismo de repartição dos custos para veículos que se tornam veículos em fim de vida noutro Estado-Membro. Habilita a Comissão a adotar atos delegados a respeito de regras pormenorizadas relativas à execução dos critérios de modulação das taxas e ao mecanismo de repartição dos custos da responsabilidade alargada transfronteiriça do produtor.

A *secção 3* abrange a recolha de veículos em fim de vida.

O *artigo 23.º* estabelece a obrigação de os produtores criarem e participarem em sistemas de recolha de veículos em fim de vida, bem como os requisitos desses sistemas. Além disso, obriga os Estados-Membros a assegurar o bom funcionamento destes sistemas.

O *artigo 24.º* estabelece a obrigação de entregar todos os veículos em fim de vida a instalações de tratamento autorizadas.

O *artigo 25.º* especifica a obrigação de as instalações de tratamento autorizadas emitirem certificados de destruição para todos os veículos em fim de vida objeto de tratamento.

O *artigo 26.º* enumera as obrigações dos proprietários de veículos de entregarem os seus veículos a uma instalação de tratamento autorizada, quando estes atingirem a fase de fim de vida, e de apresentarem o subsequente certificado de destruição para efeitos de anulação da matrícula do veículo.

A *secção 4* abrange o tratamento de veículos em fim de vida.

O *artigo 27.º* estabelece as obrigações das instalações de tratamento autorizadas no que respeita à ação específica necessária para tratar adequadamente os veículos.

O *artigo 28.º* estabelece os requisitos gerais aplicáveis ao retalhamento de veículos em fim de vida. Proíbe igualmente a mistura de veículos em fim de vida, suas peças, componentes e materiais com resíduos de embalagens e resíduos de equipamentos elétricos e eletrónicos.

O *artigo 29.º* estabelece requisitos para a despoluição de veículos em fim de vida, indicando que os fluidos e líquidos removidos devem ser armazenados separadamente, à semelhança das peças, componentes e materiais que contêm chumbo, cádmio, mercúrio e crómio hexavalente. Sublinha igualmente que as baterias de veículos elétricos removidas têm de ser armazenadas e tratadas em conformidade com o Regulamento (UE) 2023/[Baterias].

O *artigo 30.º* obriga as instalações de tratamento autorizadas a remover as peças e componentes enumerados no anexo VII, parte C, antes do retalhamento e estabelece as condições que autorizam uma isenção a este requisito.

O *artigo 31.º* estabelece as obrigações relativas às peças e componentes removidos para avaliar a sua aptidão para reutilização, refabrico, recondicionamento, reciclagem ou outras operações de tratamento, bem como a forma como devem ser rotulados. Fornece igualmente uma lista de peças que não devem ser objeto de reutilização, refabrico ou recondicionamento.

O *artigo 32.º* estabelece os requisitos que regulam o comércio de peças e componentes usados, refabricados e recondicionados. Essas peças e componentes devem ser devidamente rotulados e cobertos por uma garantia.

O *artigo 33.º* estabelece que os Estados-Membros devem adotar incentivos para promover a reutilização, o refabrico e o recondicionamento de peças e componentes.

O *artigo 34.º* estabelece três metas: sobre a reutilização e reciclagem de veículos em fim de vida, sobre a sua reutilização e valorização e sobre a reciclagem de plásticos.

O *artigo 35.º* introduz uma proibição de deposição em aterro de resíduos não inertes que não sejam objeto de tratamento através de tecnologia de pós-retalhamento.

O *artigo 36.º* estabelece regras para calcular metas de reutilização, reciclagem e valorização, caso os veículos em fim de vida sejam transferidos para tratamento noutra país.

O *capítulo V* estabelece regras relativas aos veículos usados e à respetiva exportação.

A *secção 1* diz respeito ao estatuto dos veículos usados. O *artigo 37.º* obriga o proprietário do veículo que transfere a propriedade do veículo a poder demonstrar que o veículo objeto da transferência não é um veículo em fim de vida.

A *secção 2* contém várias disposições que regulam a exportação de veículos usados.

O *artigo 38.º* estabelece condições para a exportação de veículos usados: não devem ser veículos em fim de vida, de acordo com os critérios estabelecidos no anexo I, e devem estar aptos a circular. Explica igualmente a forma como as autoridades aduaneiras verificarão se e de que forma os veículos cumprem estes requisitos.

O *artigo 39.º* obriga as autoridades aduaneiras a verificar automática e eletronicamente a conformidade dos veículos destinados a exportação com os requisitos de exportação.

O *artigo 40.º* estabelece o momento em que as autoridades aduaneiras devem efetuar controlos dos veículos usados destinados a exportação.

O *artigo 41.º* indica o momento em que as autoridades aduaneiras devem suspender a exportação de um veículo usado da autorização para exportação, o *artigo 42.º* diz respeito a situações em que deve ser autorizada a exportação de um veículo usado e o *artigo 43.º* prevê motivos para recusar a autorização para exportação do veículo.

O *artigo 44.º* abrange a cooperação entre as autoridades e o intercâmbio de informações aduaneiras, e o *artigo 45.º* indica o sistema eletrónico a utilizar para esse efeito.

O *capítulo VI* contém disposições sobre a execução das regras constantes do regulamento.

O *artigo 46.º* obriga os Estados-Membros a efetuarem inspeções regulares às instalações de tratamento autorizadas, aos operadores de reparação e manutenção e a outras instalações e operadores económicos que possam tratar veículos em fim de vida.

O *artigo 47.º* obriga os Estados-Membros a estabelecer mecanismos de cooperação eficazes a nível nacional e internacional que permitam o intercâmbio dos dados necessários ao abrigo do presente regulamento.

O *artigo 48.º* exige que os Estados-Membros estabeleçam sanções efetivas, proporcionadas e dissuasivas em caso de infração do presente regulamento.

O *artigo 49.º* estabelece regras relativas à comunicação de informações dos Estados-Membros à Comissão sobre os dados relativos à recolha e ao tratamento de veículos em fim de vida, bem como sobre a execução das obrigações decorrentes da responsabilidade alargada do produtor.

O *capítulo VII* é um capítulo-tipo com artigos relativos aos atos delegados (*artigo 50.º*) e aos atos de execução (*artigo 51.º*).

O *capítulo VIII* altera o Regulamento (UE) 2019/1020 e o Regulamento (UE) 2018/858.

O *capítulo IX* é um capítulo-tipo relativo às disposições finais, com artigos que abrangem o requisito de avaliação do regulamento oito anos após a adoção (*artigo 55.º*), a revogação e disposições transitórias (*artigo 56.º*), bem como a entrada em vigor (*artigo 57.º*).

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,

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,

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

¹ JO C de , p .

² JO C de , p .

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].

automóvel é um dos maiores utilizadores de alumínio primário, aço e plásticos, 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 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 a necessidade de novas regras da União sobre estas matérias, substituindo as regras existentes em matéria de 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 metas 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

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].

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.

- (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.
- (7) 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, bem como as condições que regulam a gestão de resíduos no setor automóvel. Existem ligações intrínsecas entre a fase de produção e o tratamento em fim de vida dos veículos, uma vez que o tratamento ambientalmente correto dos veículos em fim de vida depende, em grande medida, da forma como os veículos são concebidos e construídos à partida. 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. Isso é igualmente essencial para o desenvolvimento do mercado da União de matérias-primas secundárias incluídas em veículos novos colocados no mercado, bem como para evitar obstáculos ao comércio e distorções da concorrência, assegurar a clareza jurídica e melhorar o desempenho ambiental de todos os

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).

operadores económicos envolvidos na conceção, produção e tratamento em fim de vida dos veículos. A fim de alcançar estes objetivos e devido à necessidade de dispor de regras uniformes para o mercado único pautadas por preocupações ambientais, bem como em consonância com a legislação geral da União em matéria de homologação de veículos a motor, a Diretiva 2000/53/CE e a Diretiva 2005/64/CE devem ser substituídas por um regulamento, com base no artigo 114.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia (TFUE).

- (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 deve aplicar-se não só aos veículos das categorias M₁ e N₁, mas também, parcialmente, a determinados veículos da categoria L (L_{3e} e L_{7e}) e a veículos pesados e reboques destes (M₂, M₃, N₂, N₃ e O). 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, devem ser aplicáveis a veículos da categoria L (L_{3e} e L_{7e}) e a veículos pesados e reboques destes (M₂, M₃, N₂, N₃ e O). A fim de facilitar o tratamento destes veículos em fim de vida, os respetivos fabricantes devem 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 devem ser aplicáveis a estas categorias de veículos, cobrindo os custos da sua recolha e despoluição 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 estudos¹¹, a veículos de maiores dimensões. Por conseguinte, estas disposições devem 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. Em consequência, não é possível calcular corretamente as taxas de reutilização potencial, reciclagem potencial e valorização potencial. No caso desses veículos, só devem ser aplicáveis as disposições relativas à recolha, despoluição e remoção obrigatória de peças e componentes. Os custos da realização destas atividades devem ser cobertos pelos produtores no âmbito do regime de responsabilidade alargada do produtor. As disposições relativas às substâncias presentes nos veículos devem também ser aplicáveis aos veículos destinados a fins especiais, 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

¹¹ <https://www.unep.org/resources/report/global-trade-used-vehicles-report>.

veículos completados. Assim, é conveniente exigir que apenas o veículo de base seja conforme ao presente regulamento.

- (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 orientações¹² 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 devem ser utilizados por todos os operadores económicos e proprietários de veículos que lidam com veículos em fim de vida.
- (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) 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 devem 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 devem 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, deve ser estabelecida uma nova metodologia de cálculo e verificação das taxas de reutilização potencial, reciclagem potencial e valorização potencial de um veículo. Esta metodologia deve 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, devem 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 devem 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»¹³, a Comissão declarou que a utilização de

¹² 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 Comunicação da Comissão ao Parlamento Europeu, ao Conselho, ao Comité Económico e Social Europeu e ao Comité das Regiões, de 14 de novembro de 2020, intitulada «Estratégia para a

substâncias que suscitam preocupação deve ser reduzida ao mínimo e 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 deve 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 devem ser abordadas no âmbito do Regulamento (CE) n.º 1907/2006 do Parlamento Europeu e do Conselho¹⁴. Do mesmo modo, importa introduzir restrições à utilização de substâncias reguladas ao abrigo do Regulamento (UE) 2019/1021 do Parlamento Europeu e do Conselho¹⁵, com base nas disposições desse regulamento. Por conseguinte, o presente regulamento não deve prever a possibilidade de restringir qualquer outra substância além do chumbo, do mercúrio, do cádmio e do crómio hexavalente nos veículos.
- (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/[Baterias] do Parlamento Europeu e do Conselho¹⁶. Por conseguinte, essas substâncias devem ser abrangidas e, eventualmente, as suas restrições e isenções conexas transferidas, se for caso disso, para o referido regulamento, não devendo ser reguladas no presente regulamento. Antes da introdução dessas restrições ao abrigo do Regulamento (UE) 2023/[Baterias], deve ser realizada uma avaliação exaustiva ao abrigo do mesmo, a fim de avaliar se ainda é necessária uma isenção e em que âmbito.
- (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 deve 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 deve ser precedida de uma avaliação dos impactos socioeconómicos dessa alteração, que não consta da Diretiva 2000/53/CE, incluindo a

sustentabilidade dos produtos químicos rumo a um ambiente sem substâncias tóxicas» [COM(2020) 667 final].

¹⁴ 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).

¹⁵ 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 Regulamento [...] do Parlamento Europeu e do Conselho, de [data] 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 [...] de [...], p. [...]).

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 deve 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.

- (18) A fim de aumentar a circularidade no setor automóvel, os veículos devem 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, incluindo a 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 deve 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, deve ser incluída uma meta obrigatória para o plástico reciclado a partir de resíduos pós-consumo, destinada a veículos novos. Por conseguinte, cada modelo de veículo deve conter 25 % de plástico reciclado a partir de resíduos de plástico pós-consumo. Desta meta de teor de plásticos reciclados, 25 % devem ser alcançados pela inclusão, no modelo de veículo em causa, de plásticos reciclados provenientes de veículos em fim de vida. A fim de assegurar condições uniformes para a execução desta obrigação, devem 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, respetivamente, presentes e incorporados no modelo de veículo.
- (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 deve 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 deve ser precedido de um estudo específico da Comissão 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, devem 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 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 deve 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 e boro reciclados a partir de resíduos pós-consumo, que devem estar presentes e ser incorporados nos modelos de veículos. A fim de assegurar condições uniformes de execução desta obrigação, devem 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) [Regulamento MPC] do Parlamento Europeu e do Conselho¹⁷, 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 devem aplicar-se na qualidade de execução setorial específica das disposições do Regulamento (UE) [Regulamento MPC]. 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.

¹⁷ 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/[Baterias] 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 deve ser delegado na Comissão no que respeita à alteração do presente regulamento mediante a revisão da lista de peças e componentes dos veículos que devem ser concebidos para remoção e substituição. A fim de assegurar condições uniformes para a execução deste requisito de conceção, devem 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 deve alterar as regras estabelecidas no Regulamento de Execução (UE) 2020/683 da Comissão¹⁸ que normalizam os documentos e as informações a incluir no dossiê de fabrico e, por conseguinte, especificam os requisitos administrativos para a homologação.
- (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, devem elaborar uma estratégia de circularidade abrangente para cada novo modelo e fornecê-la à entidade homologadora. Essa estratégia deve basear-se em tecnologias comprovadas, disponíveis ou em desenvolvimento no momento da solicitação da homologação do veículo e periodicamente atualizadas. A Comissão deve 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 deve ser delegado na Comissão no que respeita à alteração do anexo que contém requisitos sobre o conteúdo da estratégia de circularidade e respetivas atualizações.

¹⁸ 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).

- (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 devem ser obrigados a fornecer documentação técnica que demonstre a percentagem de materiais reciclados presentes nos novos modelos de veículos apresentados para homologação. Este requisito deve 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 deve 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 devem 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 devem 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 devem também ajudar a identificar, localizar e remover as peças, componentes e materiais que devem ser despoluídos e removidos do veículo antes do retalhamento, bem como peças e componentes que contenham as matérias-primas críticas em ímanes permanentes a que se refere o Regulamento (UE) [Regulamento MPC]. Tal deve ser feito através de plataformas de comunicação criadas pelos fabricantes e as informações devem ser fornecidas gratuitamente, excluindo os custos administrativos. As entidades homologadoras devem 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 deve 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 noutro veículo.
- (30) Os fabricantes e os seus fornecedores devem utilizar normas de codificação de componentes e materiais, inicialmente estabelecidas na Decisão 2003/138/CE da

Comissão¹⁹, para a rotulagem e identificação das peças, componentes e materiais de plástico e elastómero dos veículos. Devem 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 deve ser delegado na Comissão no que respeita à alteração do anexo VI que especifica como as peças e componentes dos veículos devem ser rotulados.

- (31) A fim de facilitar o tratamento em fim de vida dos veículos, os fabricantes de veículos devem fornecer, através de ferramentas digitais, informações exatas, completas e atualizadas sobre a remoção e substituição seguras das peças e componentes dos veículos. Por conseguinte, deve ser desenvolvido e disponibilizado um passaporte 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 [Baterias], do Regulamento [Conceção Ecológica de Produtos Sustentáveis] do Parlamento Europeu e do Conselho²⁰ e do Regulamento [Euro 7] do Parlamento Europeu e do Conselho²¹. A fim de assegurar condições uniformes para a execução do presente regulamento, devem 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.
- (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 deve obter uma autorização da autoridade competente. A autorização só deve ser concedida se o estabelecimento ou a empresa possuir a capacidade técnica, financeira e organizativa 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, as instalações de tratamento autorizadas devem ter competência para emitir certificados de destruição em conformidade com o presente regulamento.

¹⁹ 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).

²⁰ Proposta de Regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho que estabelece um quadro para definir os requisitos de conceção ecológica dos produtos sustentáveis e que revoga a Diretiva 2009/125/CE.

²¹ Proposta de Regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho 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) e que revoga os Regulamentos (CE) n.º 715/2007 e (CE) n.º 595/2009.

- (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 Conselho²², 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 devem 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 deve 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 devem criar um registo de produtores. Os requisitos de registo devem 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 deve 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 devem também ser coerentes com o registo de produtores estabelecido pelo Regulamento (UE) 2023/[OP: Regulamento Baterias], a fim de permitir que os produtores de veículos e os produtores de baterias utilizem um único e mesmo registo.
- (36) Caso o produtor disponibilize veículos no mercado pela primeira vez num território de um Estado-Membro em que não esteja estabelecido, deve nomear um representante para efeitos da responsabilidade alargada do produtor.
- (37) Os produtores devem 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. As organizações competentes em matéria de responsabilidade do produtor devem 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, deve ser assegurada uma representação equitativa dos produtores e dos operadores de gestão de resíduos nos órgãos de direção dessas organizações.
- (38) Os produtores devem 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 deve 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-

²² 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).

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, devem 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 devem 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.
- (40) Os produtores que optarem por cumprir individualmente as suas obrigações em matéria de responsabilidade alargada do produtor devem 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 devem ser moduladas com base em critérios harmonizados. Esses critérios devem 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, o poder de adotar atos em conformidade com o artigo 290.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia deve ser delegado na Comissão no que respeita a completar o presente regulamento, ao estabelecer regras pormenorizadas sobre como devem ser aplicados os critérios de modulação das contribuições financeiras pagas às organizações competentes em matéria de responsabilidade do produtor.
- (42) Uma vez que, frequentemente, os veículos se tornam veículos em fim de vida num Estado-Membro diferente daquele em que foram matriculados pela primeira vez, é necessário introduzir regras em matéria de responsabilidade alargada transfronteiriça do produtor. Estas regras devem 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, o produtor deve 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. 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.
- (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 deve 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 deve impor determinadas obrigações relacionadas com a recolha, principalmente destinadas aos produtores e, em segundo lugar, aos Estados-Membros. Os produtores devem criar sistemas de recolha, ou participar na sua criação, e os Estados-Membros devem adotar todas as medidas necessárias para garantir que os sistemas estão implantados e permitem cumprir os objetivos do presente regulamento. Os sistemas de recolha devem permitir que os proprietários e outros detentores de veículos entreguem o veículo a uma instalação autorizada sem esforços ou custos desnecessários, o que significa, na prática, que esses sistemas devem abranger adequadamente todo o território de cada Estado-Membro. Devem 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 devem 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 devem 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 devem 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. A campanha educativa dos produtores ou das organizações competentes em matéria de responsabilidade do produtor deve apresentar igualmente as consequências para o ambiente e a saúde humana da recolha e do tratamento inadequados de veículos em fim de vida.
- (47) A instalação de tratamento autorizada deve emitir um certificado de destruição que comprove o tratamento de um veículo em fim de vida, 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/CE da Comissão²³ e o conteúdo dessa decisão deve ser incluído no presente regulamento, com as adaptações necessárias. Este certificado deve ser emitido em formato eletrónico e fornecido ao último proprietário de um veículo em fim de vida. Em seguida, deve ser transmitido pelas instalações de tratamento autorizadas e pelo último proprietário às autoridades competentes do Estado-Membro, pois a sua apresentação permite cancelar a matrícula de um veículo. O sistema de notificação

²³ 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).

eletrónica deve permitir a transmissão do documento que confirma a recolha do veículo em fim de vida e do certificado de destruição.

- (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 devem 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 devem 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, devem ser impostas obrigações explícitas aos proprietários de veículos. Quando o veículo chegar à fase de fim de vida, devem entregá-lo nos pontos de recolha ou nas instalações de tratamento autorizadas e apresentar o certificado de destruição às autoridades de registo, de modo a cancelar a matrícula do seu veículo.
- (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 Conselho²⁴.
- (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 devem 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 o mais rapidamente possível após a sua entrega na instalação de tratamento autorizada, antes de ser sujeito a qualquer outro tratamento. Nesta fase, os óleos usados devem 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 devem ser

²⁴ 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).

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/[OP: Regulamento Baterias], 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 recondicionamento 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 devem ser obrigatoriamente removidos de um veículo em fim de vida antes do retalhamento. As peças e componentes em causa devem ser removidos por meio de um processo de desmantelamento manual ou de um processo de desmontagem semiautomatizado. A fim de estimular o progresso das tecnologias de desmantelamento, triagem, retalhamento e pós-retalhamento, deve ser possível, em determinados casos excecionais, desviar-se do requisito relativo à remoção obrigatória de peças e componentes. Deve 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. 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 deve 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, devem avaliar e determinar cuidadosamente se essas peças e componentes estão aptos para reutilização, refabrico ou recondicionamento, 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/[Baterias] 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 deve 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.
- (58) Reconhecendo o potencial do refabrico e do recondicionamento no setor automóvel, bem como o seu contributo para a economia circular, é necessário proporcionar clareza jurídica aos operadores económicos deste setor. Por conseguinte, deve ser clarificado que as peças e componentes removidos de um veículo em fim de vida que sejam adequados para reutilização, refabrico ou recondicionamento não devem ser considerados resíduos, o que é necessário para facilitar a expedição, o transporte ou qualquer outra transferência dessas peças e componentes. As autoridades nacionais competentes devem estar em condições de solicitar à instalação de tratamento autorizada que removeu a peça ou o componente em causa documentação que confirme, através de uma avaliação específica, a adequação técnica das peças e componentes relevantes para o refabrico, o recondicionamento ou a reutilização.
- (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, devem ser estabelecidos novos requisitos relativos à comercialização de peças e

componentes usados, refabricados ou reconicionados. Essas peças e componentes devem, 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, acompanhados de uma garantia.

- (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 devem ser reutilizados, refabricados ou reconicionados. Esses componentes e peças não devem ser utilizados para a construção de veículos novos, nem em veículos que já tenham sido colocados no mercado.
- (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 devem 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 deve 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 deve 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 deve 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 peso médio 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, devem 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.
- (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 não devem ser processados numa retalhadora em combinação com resíduos de embalagens e resíduos de equipamentos elétricos e eletrónicos, nomeadamente para melhorar a separação do cobre das frações de aço.
- (65) A fim de aumentar ainda mais a qualidade do tratamento de veículos em fim de vida, não deve ser possível depositar em aterro frações de resíduos resultantes de veículos em fim de vida retalhados que contenham resíduos não inertes e que não sejam processados com recurso à tecnologia de pós-retalhamento.
- (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) n.º 1013/2006.

- (67) Caso um veículo em fim de vida seja transferido da União para um país terceiro, o exportador deve 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) [novo Regulamento Transferências de Resíduos].
- (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 deve, em especial, ser obrigado a demonstrar que não se trata de um veículo em fim de vida. A fim de avaliar o estatuto de um veículo usado, o proprietário do veículo, outros operadores económicos e as autoridades competentes devem verificar se estão preenchidos determinados critérios que determinam se o veículo em causa é ou não um veículo em fim de vida. 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 deve ser delegado na Comissão no que respeita à alteração 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»²⁵ 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 Ambiente²⁶, 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 devem 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 Conselho²⁷, o que deve 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 deve 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.
- (70) É importante estabelecer um mecanismo que permita a verificação efetiva da conformidade dos veículos usados com os requisitos de exportação, sem impedir o

²⁵ COM(2021) 400.

²⁶ <https://www.unep.org/resources/report/global-trade-used-vehicles-report>.

²⁷ 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).

comércio entre a União e países terceiros. Por conseguinte, a Comissão deve 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 devem 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 deve ser interligado com o Ambiente de Janela Única Aduaneira da UE, em conformidade com o Regulamento (UE) 2022/2399 do Parlamento Europeu e do Conselho²⁸. Esse regulamento prevê um quadro abrangente de controlos automatizados, aplicável a uma formalidade não aduaneira específica da União. Por conseguinte, o presente regulamento deve estabelecer os principais elementos a controlar, enquanto os aspetos técnicos da execução desse controlo seriam estabelecidos no Regulamento (UE) 2022/2399.

- (71) A fim de assegurar condições uniformes para a execução dos requisitos de exportação, devem 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 devem colaborar entre si para assegurar a execução efetiva dos requisitos que regulam a exportação de veículos usados e prestar assistência mútua. Esta assistência deve 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. Além disso, na prossecução de uma cooperação abrangente, os Estados-Membros devem 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 Conselho²⁹. 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

²⁸ 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).

²⁹ 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).

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 deve ser delegado na Comissão no que respeita ao estabelecimento desses requisitos.

- (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 deve ser permitida a aplicação dos procedimentos aduaneiros simplificados 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 deve estabelecer requisitos mínimos relativos à frequência das inspeções, ao seu âmbito 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 devem abranger o cumprimento das disposições relativas à exportação de veículos usados e ao tratamento de veículos em fim de vida. Todos os anos, as inspeções devem abranger, pelo menos, 10 % das instalações de tratamento autorizadas e dos operadores. As instalações dos operadores de reparação e manutenção devem ser igualmente sujeitas a inspeção. Importa sublinhar que as inspeções realizadas ao abrigo do presente regulamento devem complementar as inspeções das transferências de veículos em fim de vida, que são reguladas de forma abrangente no Regulamento [OP: novo Regulamento Transferências de Resíduos].
- (77) Os Estados-Membros devem estabelecer mecanismos de cooperação a nível nacional e internacional para que as inspeções possam ser realizadas de forma eficiente. Esses mecanismos devem 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 devem 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, deve ser objeto de sanções. Além disso, os Estados-Membros devem 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 devem estabelecer regras relativas às sanções aplicáveis às infrações ao presente regulamento e garantir a execução dessas regras. As sanções devem 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 devem 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, devem ser comunicados apenas os dados indispensáveis para efeitos da execução do presente regulamento e a comunicação de informações deve ser facilitada por meio de ferramentas digitais. Com base nestes elementos, deve 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, devem ser atribuídas competências de execução à Comissão. Os atos de execução, que devem substituir a Decisão 2005/293/CE da Comissão³⁰, devem 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 devem, 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 devem ser exercidas em conformidade com o Regulamento (UE) n.º 182/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho³¹.
- (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 melhor³². 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.

³⁰ 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).

³¹ 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).

³² JO L 123 de 12.5.2016, p. 1.

- (84) O anexo II do Regulamento (UE) 2019/1020, que enumera a legislação de harmonização da União sem disposições em matéria de sanções, deve 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 deve ser alterado em conformidade.
- (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 deve propor uma revisão da Diretiva 1999/37/CE do Conselho relativa aos documentos de matrícula dos veículos³³. Esta revisão deve 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 noutro 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 devem 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.
- (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 deve 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 deve 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 determinados veículos da categoria L, veículos pesados e seus reboques. Esta avaliação deve 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.
- (88) O relatório da Comissão deve 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. Deve 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) [Conceção Ecológica de Produtos Sustentáveis].

³³ 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).

- (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 deve 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 deve 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 deve ser diferida. Por conseguinte, as disposições da Diretiva 2000/53/CE relativas às restrições à utilização de chumbo, mercúrio, cádmio e crómio hexavalente devem 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 deve ser diferida. As disposições correspondentes da Diretiva 2000/53/CE devem 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 acondicionamento, 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 deve ser diferida. As disposições correspondentes da Diretiva 2000/53/CE devem 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 devem 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_{3e} e L_{7e}, M₂, M₃, N₂, N₃ e O deve 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 2005/65/CE deve 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,

ADOTARAM O PRESENTE REGULAMENTO:

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;
 - (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_{3e}, L_{4e}, L_{5e}, L_{6e} e L_{7e}, conforme estabelecido no artigo 4.º, n.º 2, alíneas c) a g), do Regulamento (UE) n.º 168/2013.
2. O presente regulamento não é aplicável:
 - (a) Aos veículos para fins especiais, na aceção do artigo 3.º, ponto 31, do Regulamento (UE) 2018/858;
 - (b) Outras peças de um veículo que tenha sido homologado no âmbito de uma homologação em várias fases das categorias N₁, N₂, N₃, M₂ ou M₃ que não o veículo de base;
 - (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.
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;
 - (d) Artigo 7.º relativo à conceção que permita a remoção e a substituição de determinadas peças e componentes dos veículos;
 - (e) Artigo 8.º relativo às obrigações gerais;
 - (f) Artigo 9.º relativo à estratégia de circularidade;
 - (g) Artigo 10.º relativo à declaração sobre o teor de material reciclado presente nos veículos;
 - (h) Artigo 12.º relativo à rotulagem das peças, componentes e materiais presentes nos veículos;
 - (i) Artigo 13.º relativo ao passaporte 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 noutro Estado-Membro;
 - (l) Artigo 28.º relativo aos requisitos gerais aplicáveis ao retalhamento;
 - (m) Artigo 30.º relativo à remoção obrigatória de peças e componentes para reutilização e reciclagem antes do retalhamento;
 - (n) Artigo 31.º relativo aos requisitos respeitantes às peças e componentes removidos;
 - (o) Artigo 32.º relativo ao comércio de peças e componentes usados, refabricados ou recondicionados;
 - (p) Artigo 33.º relativo à reutilização, refabrico e recondicionamento de peças e componentes;
 - (q) Artigo 34.º relativo às metas de reutilização, de reciclagem e de valorização;
 - (r) Artigo 35.º relativo à proibição da deposição em aterro de resíduos não inertes;
 - (s) Artigo 36.º 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 L3e, L4e, L5e, L6e e L7e:
- (a) Artigos enumerados no n.º 3;
 - (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.
5. Sem prejuízo do disposto no n.º 2, alínea a), as seguintes disposições são aplicáveis aos veículos para fins especiais:
- (a) Artigo 5.º relativo aos requisitos aplicáveis às substâncias presentes nos veículos;
 - (b) Artigo 16.º relativo à responsabilidade alargada do produtor;
 - (c) Artigo 20.º relativo à responsabilidade financeira dos produtores;
 - (d) Artigo 23.º relativo à recolha de veículos em fim de vida;
 - (e) Artigo 24.º relativo à entrega de veículos em fim de vida a instalações de tratamento autorizadas;
 - (f) Artigo 25.º relativo ao certificado de destruição;
 - (g) Artigo 26.º relativo às obrigações do proprietário do veículo;
 - (h) Artigo 29.º relativo à despoluição;
 - (i) Artigo 30.º relativo à remoção obrigatória de peças e componentes para reutilização e reciclagem antes do retalhamento.
6. Sem prejuízo do disposto no n.º 1, alíneas b) e c), os artigos 16.º, 19.º, 20.º, 27.º e 46.º a 49.º são aplicáveis aos veículos e aos veículos em fim de vida das categorias L₃, L₄, L₅, L₆, L₇, M₂, M₃, N₂, N₃ e O com as seguintes alterações:
- (a) A responsabilidade alargada do produtor, a que se refere o artigo 16.º, inclui a obrigação de os produtores desses veículos assegurarem que os veículos que disponibilizaram no mercado pela primeira vez no território de um Estado-Membro e que se tornem veículos em fim de vida sejam:
 - i) Recolhidos em conformidade com o artigo 23.º;
 - ii) Despoluídos em conformidade com o artigo 29.º;
 - (b) A autorização a que se refere o artigo 19.º é concedida após demonstração de que o requerente cumpre os critérios estabelecidos no artigo 19.º, n.º 2, no que respeita à recolha e despoluição dos veículos;
 - (c) As contribuições financeiras a pagar pelos produtores nos termos do artigo 20.º, n.º 1, alínea a), devem cobrir os custos de recolha e despoluição dos veículos dessas categorias, que não são cobertos pelas receitas dos operadores de gestão de resíduos provenientes da venda de peças sobresselentes usadas e de componentes sobresselentes usados, de veículos em fim de vida despoluídos ou de matérias-primas secundárias recicladas a partir de veículos em fim de vida;
 - (d) É aplicável o artigo 27.º, com exceção do n.º 3, alíneas c) e d);
 - (e) Os artigos 46.º a 49.º só são aplicáveis no que respeita 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 veículos irreparáveis de acordo com os critérios do anexo I, parte A, pontos 1 e 2;
 - (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 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;
 - (10) «Matérias-primas críticas», as matérias-primas críticas na aceção do artigo 2.º, ponto 2, do Regulamento (UE) [Regulamento Matérias-Primas Críticas];
 - (11) «Resíduos pós-consumo», os resíduos provenientes de produtos que foram colocados no mercado;
 - (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/[baterias e respetivos resíduos];
 - (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 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 para a 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 nomeado para efeitos da responsabilidade alargada do produtor», uma pessoa singular ou coletiva estabelecida num Estado-Membro em que o produtor disponibiliza o veículo no mercado pela primeira vez, que não seja o Estado-Membro em que o produtor está estabelecido, e que é nomeado 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 e, salvo indicação em contrário, qualquer titular do certificado de matrícula;
- (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;
- (28) «Refabrico», uma operação em que uma peça ou componente novo é fabricado a partir de peças e componentes removidos de veículos ou veículos em fim de vida e em que é feita pelo menos uma alteração na peça ou componente que afeta a sua segurança, desempenho, finalidade ou tipo;
- (29) «Recondicionamento», as ações realizadas para preparar, limpar, ensaiar e, se necessário, reparar uma peça ou componente removido de veículos ou veículos em fim de vida, a fim de restabelecer o desempenho ou a funcionalidade dessa peça ou

componente no âmbito da utilização prevista e da gama de desempenho originalmente concebidas na fase de conceção aplicável no momento da sua colocação no mercado;

- (30) «Resíduos de embalagens», resíduos de embalagens na aceção do artigo 3.º, ponto 2, da Diretiva 94/62/CE do Parlamento Europeu e do Conselho³⁴ [artigo 3.º, ponto 20, do Regulamento (UE) (Regulamento Embalagens e Resíduos de Embalagens)];
- (31) «Resíduos de equipamentos elétricos e eletrónicos», os resíduos de equipamentos elétricos e eletrónicos na aceção do artigo 3.º, n.º 1, alínea e), da Diretiva 2012/19/UE do Parlamento Europeu e do Conselho³⁵;
- (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 Conselho³⁶;
- (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, operadores de recolha, 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 ou na gestão de veículos em fim de vida.

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;

³⁴ Diretiva 94/62/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de dezembro de 1994, relativa a embalagens e resíduos de embalagens (JO L 365 de 31.12.1994, p. 10).

³⁵ Diretiva 2012/19/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 4 de julho de 2012, relativa aos resíduos de equipamentos elétricos e eletrónicos (REEE) (JO L 197 de 24.7.2012, p. 38).

³⁶ 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).

- (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].

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, 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 35 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, se aplicável, das restrições estabelecidas nos anexos I e II do Regulamento (UE) 2019/1021 e no Regulamento (UE) 2023/[OP: Baterias], 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, pode conter chumbo, mercúrio, cádmio ou crómio hexavalente.
3. Em derrogação do n.º 2, os modelos de veículos podem conter chumbo, mercúrio, cádmio ou crómio hexavalente nas condições e até aos valores máximos de concentração estabelecidos no anexo III.
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.

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 todas as partes interessadas a apresentar 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 das partes interessadas.
7. O mais tardar nove meses após a apresentação à Comissão do relatório a que se refere o n.º 4, 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. A Comissão adota os atos delegados a que se refere o n.º 4 e 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.

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, 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 de plásticos reciclados provenientes de veículos em fim de vida no modelo de veículo em causa.
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 completar o presente regulamento, estabelecendo a metodologia de cálculo e verificação, para efeitos do n.º 1 do presente artigo, da percentagem de plásticos recuperados de resíduos pós-consumo e de veículos em fim de vida, respetivamente, presentes e incorporados no modelo de veículo.
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.

A Comissão pode adotar um ato de execução que estabeleça a metodologia de cálculo e verificação da percentagem de aço reciclado a partir de resíduos de aço pós-consumo presente e incorporada nos modelos de veículos.

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

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 e boro reciclados a partir de resíduos pós-consumo e incorporados em ímanes permanentes de motores elétricos.

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 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.

A Comissão pode adotar um ato de execução que estabeleça a metodologia de cálculo e verificação da percentagem de materiais 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 e do presente regulamento.
2. Para efeitos da homologação 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; e
 - (b) Apresentá-la à entidade homologadora em conformidade com o artigo 23.º do Regulamento (UE) 2018/858.
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.
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, à entidade homologadora juntamente com o pedido de homologação a que se refere o artigo 23.º do mesmo regulamento.

Artigo 9.º

Estratégia de circularidade

1. Para cada modelo de veículo homologado 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 uma estratégia de circularidade.
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 ao modelo 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 concessão da homologação ao modelo de veículo 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 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 36 meses após a data de entrada em vigor do presente regulamento*], nos termos do Regulamento (UE) 2018/858, o respetivo teor percentual de material reciclado de:
 - (a) Neodímio, disprósio, praseodímio, térbio, samário 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 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:
 - (a) Baterias de veículos elétricos incorporadas no veículo;
 - (b) Motores elétricos incorporados no veículo;
 - (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 27.º, n.º 1, alínea b), do Regulamento (UE) [Regulamento MPC] no momento da homologação do veículo;
 - (f) Componentes e peças codificados digitalmente num veículo, se essa codificação impedir a sua reparação, manutenção ou substituição nouro 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 VI 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. Os fabricantes devem assegurar que os motores elétricos que contenham ímanes permanentes ostentem um rótulo visível, claramente legível e indelével que indique as informações enumeradas no anexo VI, ponto 4.

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 de circularidade do veículo

1. A partir de [*OP: inserir a data correspondente ao primeiro dia do mês seguinte a um período de 84 meses após a entrada em vigor do regulamento*], cada veículo colocado no mercado deve dispor de um passaporte de circularidade do veículo que deve estar harmonizado com outros passaportes ambientais relacionados com os veículos, estabelecidos ao abrigo do direito da União e, sempre que possível, integrado nos mesmos.
2. O passaporte de circularidade do veículo contém as informações a que se refere o artigo 11.º do presente regulamento em formato digital e é acessível a título gratuito.
3. O fabricante que coloca o veículo no mercado deve assegurar que as informações constantes do passaporte de circularidade do veículo são exatas e completas e estão atualizadas.
4. Todas as informações incluídas no passaporte 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 de circularidade do veículo relativo a um veículo que se tenha tornado um veículo em fim de vida deixa de existir no mínimo seis meses após a emissão do certificado de destruição desse veículo em fim de vida.
6. 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 de circularidade do veículo;
 - (b) Os requisitos técnicos de conceção e funcionamento do passaporte de circularidade do veículo, incluindo regras sobre:
 - i) A interoperabilidade do passaporte de circularidade do veículo com outros passaportes exigidos pela legislação da União;
 - ii) A conservação e tratamento das informações incluídas no passaporte de circularidade do veículo;
 - iii) A disponibilidade do passaporte 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 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 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 do presente artigo 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 produtores e das organizações competentes em matéria de responsabilidade do produtor com as suas obrigações estabelecidas nos artigos 15.º a 36.º.
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 17.º;
 - (b) À autorização dos produtores e das organizações competentes em matéria de responsabilidade do produtor, em conformidade com o artigo 19.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 17.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 três 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 técnica, financeira e organizativa 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.
4. A autoridade competente deve 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.

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 estabelecido pelos produtores para exercer essa responsabilidade 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.

Artigo 17.º

Registo de produtores

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 outros sítios Web de registos nacionais de produtores com vista a facilitar, em todos os Estados-Membros, o registo dos produtores ou dos representantes nomeados para efeitos da responsabilidade alargada do produtor.

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 nomeados 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 19.º.

5. Se o produtor tiver nomeado uma organização competente em matéria de responsabilidade do produtor de acordo com o artigo 18.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 nomeado para efeitos da responsabilidade alargada do produtor.

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 19.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.

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 nomeado 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 nomeado 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 18.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 19.º, para cumpriras obrigações decorrentes da responsabilidade alargada do produtor em seu nome.
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 nomeados 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, pelo menos anualmente 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 uma representação equitativa dos produtores e dos operadores de gestão de resíduos nos seus órgãos de direção.

Artigo 19.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.

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 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 necessários para cumprir os requisitos dos artigos 23.º a 26.º e os custos do tratamento de veículos em fim de vida necessários para cumprir os requisitos dos artigos 27.º a 30.º, 34.º e 35.º, desde que não sejam cobertos pelas 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.
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, de um seguro de reciclagem ou de uma conta bancária bloqueada.

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 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 desmantelar 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 atos delegados em conformidade com o artigo 50.º para completar o presente regulamento mediante o estabelecimento de regras pormenorizadas sobre a forma como os critérios previstos no n.º 1 devem ser aplicados.

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, o produtor desse veículo ou, quando nomeada nos termos do artigo 18.º, a organização competente em matéria de responsabilidade do produtor deve assegurar que são cobertos os custos líquidos 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 ou, quando nomeada em conformidade com o artigo 18.º, a organização competente em matéria de responsabilidade do produtor deve:
 - (a) Mandatar por escrito um representante nomeado 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.
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 18.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 18.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, 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 18.º, as organizações competentes em matéria de responsabilidade do produtor devem criar ou participar na criação de sistemas de recolha, incluindo pontos de recolha, para todos os veículos em fim de vida das categorias de veículos que disponibilizaram pela primeira vez no mercado no território de um Estado-Membro.

Os Estados-Membros devem adotar as medidas necessárias para assegurar que os produtores ou, quando nomeadas em conformidade com o artigo 18.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 18.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) Asseguram a disponibilidade adequada de instalações de tratamento autorizadas, 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) Asseguram 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 entrega, a título gratuito, de todos os veículos em fim de vida a instalações de tratamento autorizadas, conforme previsto no artigo 24.º, n.º 2.

3. Os produtores ou, quando nomeadas em conformidade com o artigo 18.º, as organizações competentes em matéria de responsabilidade do produtor devem 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.

4. Os Estados-Membros podem autorizar outros operadores de gestão de resíduos, além das instalações de tratamento autorizadas, a criar pontos de recolha de veículos em fim de vida.

O operador de gestão de resíduos que explora o ponto de recolha deve:

- (a) Assegurar que o ponto de recolha satisfaz as condições de armazenamento de veículos em fim de vida estabelecidas no anexo VII, parte A;
- (b) Estar autorizado pelas autoridades competentes a que se refere o artigo 14.º a recolher veículos em fim de vida e estar inscrito no respetivo registo;

- (c) Garantir que todos os veículos em fim de vida são transferidos para uma instalação de tratamento autorizada no prazo de um ano a contar da receção do veículo em fim de vida; e
 - (d) Cumprir as demais condições aplicáveis ao armazenamento de resíduos estabelecidas no direito nacional.
5. Os operadores de gestão de resíduos, incluindo as instalações de tratamento autorizadas, 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 a instalações de tratamento autorizadas

1. Todos os veículos em fim de vida são entregues para tratamento em instalações de tratamento autorizadas.
2. A entrega de um veículo em fim de vida numa instalação de tratamento autorizada 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, com exceção das baterias de veículos elétricos, ou contenha resíduos que foram acrescentados a esse veículo.

Artigo 25.º

Certificado de destruição

1. As instalações de tratamento autorizadas emitem um certificado de destruição, para cada veículo em fim de vida tratado, ao último proprietário desse veículo. O certificado de destruição contém as informações enumeradas no anexo IX.
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.
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 de registo de veículos do Estado-Membro em que o certificado de destruição foi emitido devem informar as autoridades de registo de veículos do Estado-Membro em que o veículo está matriculado de que foi emitido um certificado de destruição para o veículo em causa.
4. As autoridades competentes de um Estado-Membro 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

Obrigações do proprietário do veículo

O proprietário de um veículo que se torne um veículo em fim de vida deve:

- (a) Entregar o veículo em fim de vida numa instalação de tratamento autorizada ou, nos casos referidos no artigo 23.º, n.º 4, num ponto de recolha, sem demora injustificada, após receber a informação de que o veículo cumpre qualquer um dos critérios de irreparabilidade estabelecidos no anexo I, parte A, pontos 1 e 2;
- (b) Apresentar um certificado de destruição à autoridade de registo competente.

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. As instalações de tratamento autorizadas devem assegurar que todas as operações de tratamento de veículos em fim de vida cumprem, no mínimo, o disposto nos artigos 28.º, 29.º, 30.º, 31.º, 34.º e 35.º e no anexo VII do presente regulamento e aplicam as melhores técnicas disponíveis definidas no artigo 3.º, n.º 10, da Diretiva 2010/75/UE.
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, antes do retalhamento ou compactação por meio de desmantelamento manual ou desmontagem (semi)automatizada, de forma não destrutiva, no caso de componentes com potencial de reutilização, refabrico ou acondicionamento;
 - (d) Tratar todos os veículos em fim de vida e respetivas peças, componentes e materiais, em conformidade com a hierarquia dos resíduos e os requisitos gerais estabelecidos no artigo 4.º da Diretiva 2008/98/CE e nos artigos 32.º, 34.º, 35.º e 36.º do presente regulamento.

Além dos requisitos estabelecidos no artigo 35.º da Diretiva 2008/98/CE, as instalações de tratamento autorizadas devem conservar eletronicamente o registo das operações de tratamento de veículos em fim de vida 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.

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 devem solicitar que os veículos em fim de vida que lhes são entregues para retalhamento sejam acompanhados dos seguintes elementos:
 - (a) Documentação que inclua o número de identificação do veículo (NIV) respeitante ao veículo em fim de vida em causa;
 - (b) 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 recebam veículos em fim de vida que não cumpram os requisitos estabelecidos no n.º 1 devem:
 - (a) Comunicar o incumprimento à autoridade competente;
 - (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.
3. Os operadores de gestão de resíduos que procedam ao retalhamento de veículos em fim de vida não podem misturar veículos em fim de vida e respetivas peças, componentes e materiais com resíduos de embalagens e resíduos de equipamentos elétricos e eletrónicos.

Artigo 29.º

Despoluição de veículos em fim de vida

1. Logo que possível 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/[OP: Regulamento Baterias].
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.

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, uma vez concluídas as operações de despoluição a que se refere o artigo 29.º.
2. O n.º 1 não é aplicável se uma instalação de tratamento autorizada demonstrar que as tecnologias de pós-retalhamento separam os materiais das peças e componentes enumerados no anexo VII, parte C, entradas 13 a 19, de forma tão eficiente como os processos de desmantelamento manual ou os processos de desmontagem semiautomatizados.

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

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. Todas as peças e componentes removidos de um veículo em fim de vida nos termos do artigo 30.º, n.º 1, devem ser avaliados para 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.

As peças e componentes aptos para reutilização, refabrico ou recondicionamento não são considerados resíduos.

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.

A documentação que confirma a avaliação efetuada deve ser disponibilizada, mediante pedido, às autoridades nacionais competentes, incluindo quando as peças e componentes são transportados para efeitos de reutilização, refabrico ou recondiçãoamento.

2. As peças e componentes removidos aptos para reutilização, refabrico ou recondiçãoamento devem ser:
 - (e) Rotulados em conformidade com o anexo VII, parte D, ponto 2;
 - (f) Acompanhados de uma garantia, caso sejam transferidos para terceiros ou por estes utilizados.
3. As peças e componentes enumerados no anexo VII, parte E, não podem ser reutilizados.

Artigo 32.º

Comércio de peças e componentes usados, refabricados ou recondiçãoados

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 pessoa que comercialize componentes e peças sobresselentes usados, refabricados ou recondiçãoados deve, no ponto de venda:

- (a) Assegurar que as peças e componentes são rotulados em conformidade com o anexo VII, parte D, ponto 2;
- (b) Apresentar uma garantia relativa às peças e componentes utilizados, refabricados ou recondiçãoados.

Artigo 33.º

Reutilização, refabrico e recondiçãoamento 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 recondiçãoamento 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 n.º 1 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 recondiçãoados, 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, incluindo o estabelecimento de uma taxa reduzida de imposto sobre o valor acrescentado para componentes e peças sobresselentes usados, refabricados ou recondiçãoados.

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 assegurar que os operadores de gestão de resíduos cumprem as seguintes metas:
 - (a) A reutilização e a valorização, calculadas em conjunto, no mínimo de 95 %, em peso médio por veículo, excluindo as baterias, e por ano;
 - (b) A reutilização e a reciclagem, calculadas em conjunto, no mínimo de 85 %, em peso médio 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 assegurar que os operadores de gestão de resíduos cumprem uma meta anual de reciclagem de plásticos de, pelo menos, 30 % do peso total dos plásticos contidos nos veículos entregues aos operadores de gestão de resíduos.

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 frações de veículos em fim de vida retalhados que contenham resíduos não inertes e que não sejam processados com recurso a tecnologia de pós-retalhamento.

Artigo 36.º

Transferências de veículos em fim de vida

1. O tratamento de veículos em fim de vida pode ser efetuado fora da União, desde que a transferência de veículos em fim de vida esteja em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 1013/2006.
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

VEÍCULOS USADOS E RESPETIVA EXPORTAÇÃO

SECÇÃO 1

ESTATUTO DOS VEÍCULOS USADOS

Artigo 37.º

Distinção entre veículos usados e veículos em fim de vida

Para efeitos da transferência da propriedade de um veículo usado, o proprietário do veículo deve ter a capacidade de demonstrar a qualquer pessoa singular ou coletiva interessada em adquirir o veículo em causa ou às autoridades competentes que o veículo não é um veículo em fim de vida. Ao avaliar o estatuto de um veículo usado, o proprietário do veículo, outros operadores económicos e as autoridades competentes devem verificar se estão cumpridos os critérios estabelecidos no anexo I, a fim de determinar se se trata ou não de um veículo em fim de vida.

SECÇÃO 2

EXPORTAÇÃO DE VEÍCULOS USADOS

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 na presente secção.
2. A presente secção 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, com base nos critérios enumerados no anexo I;
 - (b) Forem considerados aptos a circular no Estado-Membro em que foram matriculados pela última vez, 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.
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 [...].
5. A fim de verificar a conformidade com a presente secção 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 devem 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:
- (a) Ser colocado sob um regime aduaneiro baseado numa declaração simplificada nos termos do artigo 166.º do Regulamento (UE) n.º 952/2013;
 - (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. A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados, em conformidade com o artigo 50.º do presente regulamento, a fim de alterar os critérios enumerados no anexo I para determinar se um veículo usado é um veículo em fim de vida.

Artigo 39.º

Verificação automatizada das informações sobre o estatuto do veículo

1. Antes de concederem autorização de saída para exportação a veículos usados, as autoridades aduaneiras devem verificar, eletrónica e automaticamente, através dos sistemas eletrónicos referidos no artigo 45.º, se, com base no número de identificação do veículo e nas informações sobre o Estado-Membro da última matrícula, o veículo é considerado apto a circular nos termos do artigo 38.º, n.º 3, alínea b).
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 o operador económico em causa através desses 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 os artigos 46.º e 47.º 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 artigo 46.º, n.º 2, do 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, as autoridades aduaneiras devem utilizar os sistemas eletrónicos referidos no artigo 45.º, n.º 1, para determinar 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 da presente secção, as autoridades aduaneiras devem suspender a autorização de saída para exportação desse veículo usado. Devem também notificar imediatamente a suspensão às autoridades competentes e transmitir todas as informações necessárias para determinar 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 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 informaram as autoridades aduaneiras da sua aprovação da autorização de saída para exportação nos termos da presente secção.
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. Após cada autorização de saída para exportação de um veículo usado, as autoridades aduaneiras devem notificá-la à autoridade competente do Estado-Membro em que o veículo em causa estava matriculado à data de exportação.

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 na presente secção, 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.

Artigo 44.º

Cooperação entre autoridades e intercâmbio de informações

1. Os Estados-Membros devem prestar assistência mútua na execução da presente secção 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 na presente secção.
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. 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.

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

CAPÍTULO VI EXECUÇÃO

Artigo 46.º Inspeções

1. Para efeitos de execução do presente regulamento, os Estados-Membros devem inspecionar:
 - (a) As instalações de tratamento autorizadas;
 - (b) Os operadores de reparação e manutenção;
 - (c) Outras instalações e operadores económicos que possam tratar veículos em fim de vida.
2. Em cada ano civil, as inspeções devem abranger, pelo menos, 10 % dos operadores enumerados no n.º 1, alíneas a) e c).
3. Os Estados-Membros devem realizar igualmente inspeções relativas à exportação de veículos usados, a fim de verificar o cumprimento do disposto no artigo 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 19.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 26.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 eficazes, 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 quantidade e a massa totais das peças, componentes e materiais removidos dos veículos em fim de vida para efeitos de:
 - i) Reutilização;
 - ii) Refabrico ou acondicionamento;
 - 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 o peso 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;
 - (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 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.º 4, no artigo 6.º, n.º 3, no artigo 6.º, n.º 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 21.º, n.º 2, no artigo 22.º, n.º 4, no artigo 27.º, n.º 4, no artigo 38.º, n.º 7, e no artigo 40.º, n.º 3, 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.º 4, no artigo 6.º, n.º 3, no artigo 6.º, n.º 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 21.º, n.º 2, no artigo 22.º, n.º 4, no artigo 27.º, n.º 4, no artigo 38.º, n.º 7, e

no artigo 40.º, n.º 3, 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.º 4, no artigo 6.º, n.º 3, no artigo 6.º, n.º 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 21.º, n.º 2, no artigo 22.º, n.º 4, no artigo 27.º, n.º 4, no artigo 38.º, n.º 7 e no artigo 40.º, n.º 3, 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 pode ser prorrogado por dois meses por iniciativa do Parlamento Europeu ou do Conselho.

Artigo 51.º

Procedimento de comité

1. A Comissão é assistida pelo comité criado pelo artigo 39.º da Diretiva 2008/98/CE. Este comité é um comité na aceção do Regulamento (UE) n.º 182/2011.
2. Caso se remeta para o presente número, aplica-se o artigo 5.º do Regulamento (UE) n.º 182/2011.

CAPÍTULO VIII ALTERAÇÕES

Artigo 53.º

Alteração do Regulamento (UE) 2019/1020

No anexo II do Regulamento (UE) 2019/1020, são suprimidos os pontos 10 e 11.

Artigo 54.º

Alteração do Regulamento (UE) 2018/858

O anexo II do Regulamento (UE) 2018/858 é alterado em conformidade com o anexo IX 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, bem como o capítulo IV, secção II, aos veículos das categorias L_{3e}, L_{4e}, L_{5e}, L_{6e} e L_{7e} definidas no artigo 4.º, n.º 2, alíneas c) a g), do Regulamento (UE) n.º 168/2013, e aos veículos das categorias M₂, M₃, N₂, N₃ e O definidas no artigo 4.º, n.º 1, do Regulamento (UE) 2018/858;
 - (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;
 - (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.

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 12 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) Artigo 4.º, n.º 2, até [*OP: inserir a data correspondente ao último 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];

- (c) Artigo 7.º, n.º 2, alínea b), até 31 de dezembro de 20** [OP: inserir a data 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.º 1-B, e artigo 9.º, n.º 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 último 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 último 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.

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 12 meses após a data de entrada em vigor do presente regulamento*].
- Contudo, o artigo 54.º é aplicável 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*].

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
A Presidente

Pelo Conselho
O Presidente

FICHA FINANCEIRA LEGISLATIVA

1. CONTEXTO DA PROPOSTA/INICIATIVA

1.1. Denominação da proposta/iniciativa

1.2. Domínio(s) de intervenção em causa

1.3. A proposta/iniciativa refere-se:

1.4. Objetivo(s)

1.4.1. Objetivo(s) geral(is)

1.4.2. Objetivo(s) específico(s)

1.4.3. Resultados e impacto esperados

1.4.4. Indicadores de desempenho

1.5. Justificação da proposta/iniciativa

1.5.1. Necessidade(s) a satisfazer a curto ou a longo prazo, incluindo um calendário pormenorizado para a aplicação da iniciativa

1.5.2. Valor acrescentado da intervenção da União (que pode resultar de diferentes fatores, por exemplo, ganhos decorrentes da coordenação, segurança jurídica, maior eficácia ou complementaridades). Para efeitos do presente ponto, entende-se por «valor acrescentado da intervenção da União» o valor resultante da intervenção da União que se acrescenta ao valor que teria sido criado pela ação isolada dos Estados-Membros.

1.5.3. Ensinaamentos retirados de experiências anteriores semelhantes

1.5.4. Compatibilidade com o quadro financeiro plurianual e eventuais sinergias com outros instrumentos adequados

1.5.5. Avaliação das diferentes opções de financiamento disponíveis, incluindo possibilidades de reafetação

1.6. Duração e impacto financeiro da proposta/iniciativa

1.7. Método(s) de execução orçamental previsto(s)

2. MEDIDAS DE GESTÃO

2.1. Disposições em matéria de acompanhamento e prestação de informações

2.2. Sistema(s) de gestão e de controlo

2.2.1. Justificação da(s) modalidade(s) de gestão, do(s) mecanismo(s) de execução do financiamento, das modalidades de pagamento e da estratégia de controlo propostos

2.2.2. Informações sobre os riscos identificados e o(s) sistema(s) de controlo interno criado(s) para os atenuar

2.2.3. Estimativa e justificação da relação custo-eficácia dos controlos (rácio «custos de controlo ÷ valor dos respetivos fundos geridos») e avaliação dos níveis previstos de risco de erro (no pagamento e no encerramento)

2.3. Medidas de prevenção de fraudes e irregularidades

- 3. IMPACTO FINANCEIRO ESTIMADO DA PROPOSTA/INICIATIVA**
- 3.1. Rubrica(s) do quadro financeiro plurianual e rubrica(s) orçamental(ais) de despesas envolvida(s)**
- 3.2. Impacto financeiro estimado da proposta nas dotações**
 - 3.2.1. Síntese do impacto estimado nas dotações operacionais*
 - 3.2.2. Estimativa das realizações financiadas com dotações operacionais*
 - 3.2.3. Síntese do impacto estimado nas dotações administrativas*
 - 3.2.3.1. Necessidades estimadas de recursos humanos*
 - 3.2.4. Compatibilidade com o atual quadro financeiro plurianual*
 - 3.2.5. Participação de terceiros no financiamento*
- 3.3. Impacto estimado nas receitas**

CONTEXTO DA PROPOSTA/INICIATIVA

1.1. Denominação da proposta/iniciativa

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.

1.2. Domínio(s) de intervenção em causa

Domínios de intervenção: 03 Mercado Único
09 Ambiente

Atividades: 09 02 02 – Programa para o Ambiente e a Ação Climática (LIFE) – Economia circular e qualidade de vida
03 02 01 01 – Funcionamento e desenvolvimento do mercado interno dos produtos e serviços

1.3. A proposta/iniciativa refere-se:

- a uma nova ação
- a uma nova ação na sequência de um projeto-piloto/ação preparatória⁷¹
- à prorrogação de uma ação existente
- à fusão ou reorientação de uma ou mais ações para outra/uma nova ação

1.4. Objetivo(s)

1.4.1. Objetivo(s) geral(is)

Melhorar o funcionamento do mercado interno da UE, ao reduzir os impactos ambientais negativos associados à conceção, produção, vida útil e tratamento em fim de vida dos veículos, bem como contribuindo para a sustentabilidade dos setores automóvel e da reciclagem.

1.4.2. Objetivo(s) específico(s)

Conceção e produção

- Facilitar e aumentar a remoção, reutilização, refabrico e reciclagem de materiais, peças e componentes presentes nos veículos,
- aumentar a utilização de materiais reciclados na produção de veículos, incentivando assim a reciclagem, reduzindo as dependências estratégicas de matérias-primas e apoiando a descarbonização da indústria automóvel,
- aumentar a circularidade de camiões, autocarros, reboques e determinados veículos da categoria L não abrangidos atualmente pelo âmbito de aplicação da legislação relativa aos VFV e à homologação 3R.

Tratamento em fim de vida

- Melhorar o tratamento de veículos em fim de vida mediante o aumento da quantidade e da qualidade dos materiais reutilizados, refabricados e reciclados, reduzindo assim a pegada ambiental associada à fase de fim de vida,

⁷¹ Tal como referido no artigo 58.º, n.º 2, alínea a) ou b), do Regulamento Financeiro.

– aumentar a recolha de VFV na UE e assegurar a aptidão para circular dos veículos usados exportados da UE, de modo a reduzir o número de «veículos desaparecidos» e a respetiva pegada ambiental.

1.4.3. *Resultados e impacto esperados*

Especificar os efeitos que a proposta/iniciativa poderá ter nos beneficiários/grupos visados.

– Alinhar melhor a fase de produção e a fase de resíduos dos veículos,
– incentivar a reciclagem, reduzindo as dependências estratégicas de matérias-primas e energia,
– apoiar a descarbonização da indústria automóvel,
– reduzir a pegada ambiental associada à reciclagem de veículos,
– reduzir a pegada de poluição externa da UE e os riscos para a segurança rodoviária associados à exportação de veículos usados e em condições de circulação inadequadas,
– aumentar a circularidade e garantir um tratamento adequado dos veículos não abrangidos atualmente pelo âmbito de aplicação.

1.4.4. *Indicadores de desempenho*

Especificar os indicadores que permitem acompanhar os progressos e os resultados.

– Melhoria da potencial reciclagem e reutilização de veículos,
– informações mais simplificadas sobre o desmantelamento para os operadores de tratamento,
– custos mais baixos de reparação decorrentes da utilização de peças sobresselentes usadas,
– melhoria da recolha de veículos e redução das exportações de veículos usados e veículos em fim de vida de qualidade inferior,
– redução do número de veículos tratados ilegal e informalmente,
– maiores quantidades de peças e componentes reutilizados e reciclados,
– maiores quantidades de materiais reciclados, reciclados com maior qualidade e mais materiais críticos e estratégicos reciclados, reduzindo as dependências,
– redução da dependência energética na produção de metais e plásticos,
– redução das quantidades depositadas em aterro,
– níveis mais elevados de utilização de teor de plásticos reciclados e, eventualmente, outros materiais em veículos novos,
– reduções significativas nas emissões de gases com efeito de estufa resultantes de uma melhor eficiência na utilização dos recursos,
– redução da poluição atmosférica e dos acidentes rodoviários nos países importadores decorrente de veículos de maior qualidade e aptos a circular,
– custos de reparação mais baixos para os proprietários de veículos,
– aumento das receitas decorrentes da melhoria da recolha e do tratamento,
– melhoria dos mercados de matérias-primas secundárias, especialmente plásticos,
– redução da poluição atmosférica resultante do aumento da reciclagem de plásticos,
– aumento significativo do emprego,
– redução das externalidades ambientais de resíduos deficientemente geridos,

- mais rendimentos legítimos e aumento das receitas fiscais,
- melhoria da reutilização e reciclagem de veículos atualmente fora do âmbito de aplicação.

1.5. Justificação da proposta/iniciativa

1.5.1. Necessidade(s) a satisfazer a curto ou a longo prazo, incluindo um calendário pormenorizado para a aplicação da iniciativa

Os requisitos pormenorizados terão de ser adotados por meio de atos de execução/delegados num horizonte temporal de um a oito anos. Da presente proposta de regulamento decorrerá uma série de ações em termos de mandatos, decisões delegadas ou de execução e relatórios de avaliações de impacto.

As ações abrangerão uma definição coerente e uma melhor verificação, com requisitos de informação em matéria da potencial reciclagem, reutilização, remoção e circularidade, bem como declarações sobre o teor de material reciclado. No caso da recolha e do tratamento, várias disposições exigem o estabelecimento de especificações adicionais, incluindo regras de cálculo das metas de reutilização e reciclagem e o intercâmbio eletrónico de informações entre os Estados-Membros, a fim de permitir a interoperabilidade dos registos e a simplificação dos controlos aduaneiros. Outros elementos de harmonização dizem respeito ao estabelecimento de critérios uniformes para a modulação das taxas da RAP e da RAP transfronteiras.

Com mais pormenor (cronologia para a conclusão das tarefas em meses após a entrada em vigor):

- melhoria da metodologia para a determinação das taxas 3R (36 meses),
- melhoria da avaliação dos riscos das restantes isenções à utilização de substâncias perigosas com o apoio da ECHA (24 meses), transferência de isenções à restrição da utilização de substâncias relacionadas com baterias para o Regulamento Baterias, revisão geral e alinhamento com o Regulamento REACH/«Omnibus» (96 meses),
- regras de cálculo e verificação do teor de plásticos reciclados (24 meses), estudo de viabilidade para a fixação de metas relativas ao teor de aço reciclado (36 meses) e ao teor de outros materiais reciclados (36 meses), formatos de declaração para outros materiais, incluindo matérias-primas críticas (60 meses),
- especificação dos requisitos da potencial remoção de baterias e motores de veículos elétricos e informações gerais sobre a remoção de outros componentes pertinentes, incluindo a alteração do anexo VII relativo ao tratamento seletivo (36 meses), atualização dos requisitos de informação (72 meses),
- especificação dos requisitos da estratégia de circularidade e harmonização da comunicação de informações (36 meses),
- requisitos de rotulagem das peças de plástico (atualizados decorridos 72 meses), bem como das baterias e dos motores de veículos elétricos, em conformidade com os requisitos do Regulamento Baterias e do Regulamento MPC (36 meses),
- alteração das obrigações de comunicação de informações sobre as regras de exportação e cálculo do desempenho do tratamento (24 meses),

- atualização da comunicação de informações existente e dos respetivos formatos sobre o desempenho do tratamento, atualmente com base na Decisão 2005/293/CE da Comissão (executada pelo ESTAT), em especial no que se refere às baterias e aos motores elétricos removidos (36 meses),
 - atualização dos formatos de homologação e do dossiê de fabrico a fornecer às entidades homologadoras (entre 24 e 48 meses, utilizando a habilitação existente),
 - desenvolvimento de critérios relativos ao passaporte de circularidade do veículo (84 meses),
 - harmonização da taxa da RAP (60 meses) e dos critérios de cooperação da RAP transfronteiras (36 meses),
- critérios para a exportação de veículos usados, requisitos de inspeção técnica e interoperabilidade das informações relativas à matrícula dos veículos (48 meses),
 - desenvolvimento informático do sistema «Janela Única» e apoio da DG TAXUD para a transmissão de informações às autoridades aduaneiras no âmbito do MOVE-HUB (84 meses), – avaliação do funcionamento do mercado de peças sobresselentes (96 meses, cláusula de revisão),
 - abordagem faseada ao alargamento do âmbito de aplicação às categorias de veículos e preparação para a revisão (96 meses).

1.5.2. *Valor acrescentado da intervenção da União (que pode resultar de diferentes fatores, por exemplo, ganhos decorrentes da coordenação, segurança jurídica, maior eficácia ou complementaridades). Para efeitos do presente ponto, entende-se por «valor acrescentado da intervenção da União» o valor resultante da intervenção da União que se acrescenta ao valor que teria sido criado pela ação isolada dos Estados-Membros.*

Razões para uma ação a nível europeu (ex ante):

A modernização da atual Diretiva Veículos em Fim de Vida, adotada há mais de 20 anos, é necessária para assegurar que os fabricantes, os importadores e os operadores económicos são incentivados a cumprir os objetivos do Pacto Ecológico e ficam em condições de contribuir para o Plano de Ação para a Economia Circular.

As avaliações destas diretivas demonstraram que eram necessárias melhorias consideráveis para impulsionar a transição do setor automóvel para uma economia circular, reduzindo assim a pegada ambiental associada à produção e ao tratamento em fim de vida dos veículos e reforçando a sustentabilidade da indústria da reciclagem e automóvel na Europa.

Tendo em conta que o setor automóvel está a passar por uma profunda transformação, dada a transição para veículos elétricos, a principal percentagem da pegada ambiental dos veículos passará da fase de utilização para as fases de produção e reciclagem, e que serão necessários fornecimentos importantes de matérias-primas críticas (MPC).

Valor acrescentado previsto para a intervenção da UE (ex post):

A presente ação reduz o conseqüente aumento da vulnerabilidade das cadeias de abastecimento da indústria da UE, especialmente no que respeita às matérias-primas

críticas essenciais para a autonomia estratégica da UE. Paralelamente, a melhoria da qualidade da recolha e do tratamento facilita melhores taxas de utilização de materiais reciclados, apoiando a transição para uma economia neutra em carbono que poderá atingir, em 2040, 14 milhões de toneladas de equivalente CO₂ por ano.

O valor acrescentado de uma abordagem da UE sob a forma de um regulamento único reside no facto de assegurar a coerência do conjunto de requisitos das fases de conceção e produção de veículos no âmbito da homologação com os requisitos das fases de recolha e resíduos. É necessária uma melhor sincronização para assegurar a preservação da qualidade económica e ambiental das peças, componentes e materiais resultantes da reutilização, refabrico e reciclagem.

1.5.3. Ensinaamentos retirados de experiências anteriores semelhantes

O presente regulamento segue o exemplo do Regulamento Baterias, que proporciona um quadro abrangente para melhorar a circularidade das baterias. Um conjunto de disposições complementa os requisitos de sustentabilidade para as baterias dos veículos elétricos que constituem o maior subsetor futuro ao abrigo do Regulamento Baterias. Especifica ainda nesta legislação setorial em matéria de resíduos, a integrar plenamente no quadro de homologação, as necessidades pormenorizadas de melhorar a conceção, a produção e a valorização de matérias-primas críticas e estratégicas, enunciadas no Regulamento MPC recentemente adotado, nomeadamente no que se refere aos materiais de ímanes permanentes nos motores elétricos para veículos.

1.5.4. Compatibilidade com o quadro financeiro plurianual e eventuais sinergias com outros instrumentos adequados

A Comissão Europeia está a propor um importante plano de recuperação baseado num orçamento de longo prazo reforçado para o próximo quadro financeiro plurianual e um novo instrumento de recuperação, designado por NextGenerationEU.

O Pacto Ecológico Europeu será a base da estratégia de recuperação da UE. Inclui o objetivo de tornar mais ecológicos os setores dos transportes e da logística, incluindo a eletromobilidade, que são o principal motor do crescimento exponencial da procura de baterias, motores elétricos e muitas outras matérias-primas estratégicas e MPC, incluindo a respetiva energia de produção incorporada.

Os objetivos do presente regulamento são apoiados pelo quadro financeiro plurianual e pelo NextGenerationEU, os quais colocam uma ênfase substancial no financiamento e nos investimentos para apoiar a transição da economia europeia para modelos circulares e com impacto neutro no clima, incluindo investimentos para modernizar a gestão de resíduos, aumentar a capacidade de reciclagem de fluxos de resíduos específicos e promover a reciclagem e a inovação de elevada qualidade.

A economia circular está também integrada na matriz do programa Horizonte Europa para a investigação, nomeadamente a sua parceria em matéria de circularidade, e é um dos pilares do Programa para o Ambiente e a Ação Climática (LIFE) 2021-2027. Estes serão essenciais para assegurar a sustentabilidade enquanto fator de competitividade da Europa neste domínio, bem como para impulsionar a economia, o

crescimento e o bem-estar. Prevê-se que a UE continue a promover a investigação neste domínio e em domínios relacionados no próximo QFP.

1.5.5. *Avaliação das diferentes opções de financiamento disponíveis, incluindo possibilidades de reafetação*

Para efeitos de simplificação e melhoria da coerência na avaliação das restrições à utilização de substâncias, os conhecimentos especializados da ECHA (avaliações de risco de substâncias) e do JRC (desenvolvimento de metodologias e procedimentos) seriam os mais adequados para assegurar a coerência na execução da abordagem proposta em relação a dossiês conexos, como o Pilar Europeu dos Direitos Sociais (PEDS), o Regulamento Baterias e o Regulamento MPC, que recorrem igualmente aos seus conhecimentos especializados.

No que respeita ao JRC, os trabalhos poderiam basear-se na investigação anterior do JRC para a avaliação dos impactos das metas relativas ao teor de material reciclado e das regras de verificação das taxas de reciclagem de baterias, bem como nas atividades em curso do JRC para o PEDS e para a DG GROW sobre futuras medidas estratégicas para as MPC (0,837 milhões de EUR). O JRC estudará a melhor forma de criar sinergias e apoiar o trabalho em cooperação com a DG ENV e a DG GROW.

Para o desenvolvimento do sistema informático e do intercâmbio de dados para os controlos aduaneiros, as necessidades de pessoal e de recursos da DG TAXUD e da DG MOVE estão relacionadas com a digitalização, ao nível da plataforma MOVE-HUB, das informações de matrícula de veículos e refletem a ambição de restringir a exportação de veículos de baixa qualidade e em condições de circulação inadequadas para países terceiros, a fim de resolver o problema persistente dos veículos desaparecidos. A longo prazo, este desenvolvimento informático apoia uma maior digitalização das informações de matrícula de veículos em estudo para a revisão em curso das diretivas da DG MOVE sobre esta matéria, cuja adoção está prevista para o final de 2023.

No que respeita à estratégia de circularidade, aos critérios para o passaporte de circularidade do veículo e aos requisitos relacionados com a RAP, os contratantes externos estão em melhor posição para prestar o apoio técnico necessário (0,500 milhões de EUR pela DG GROW). O mesmo acontece no caso dos estudos de apoio relativos aos requisitos de tratamento, ao funcionamento dos mercados de peças sobresselentes, à preparação para a revisão das isenções às restrições à utilização de substâncias (0,075 milhões de EUR) e à abordagem faseada prevista de alargamento do âmbito de aplicação (0,575 milhões de EUR pela DG ENV para 2024-2027).

1.6. **Duração e impacto financeiro da proposta/iniciativa**

duração limitada

– em vigor entre [DD/MM]AAAA e [DD/MM]AAAA

- Impacto financeiro no período compreendido entre AAAAA e AAAAA para as dotações de autorização e entre AAAAA e AAAAA para as dotações de pagamento.

duração ilimitada

- aplicação com um período de arranque entre 2025 e 2028,
- seguido de um período de aplicação a um ritmo de cruzeiro e de uma execução completa por volta de 2032.

1.7. Método(s) de execução orçamental previsto(s)⁷²

Gestão direta pela Comissão:

- pelos seus serviços, incluindo o pessoal nas delegações da União,
- pelas agências de execução.

Gestão partilhada com os Estados-Membros

Gestão indireta por delegação de tarefas de execução orçamental:

- em países terceiros ou nos organismos por estes designados,
 - em organizações internacionais e respetivas agências (a especificar),
 - no BEI e no Fundo Europeu de Investimento,
 - nos organismos referidos nos artigos 70.º e 71.º do Regulamento Financeiro,
 - em organismos de direito público,
 - em organismos regidos pelo direito privado com uma missão de serviço público desde que prestem garantias financeiras adequadas,
 - em organismos regidos pelo direito privado de um Estado-Membro com a responsabilidade pela execução de uma parceria público-privada e que prestem garantias financeiras adequadas,
 - em organismos ou pessoas encarregadas da execução de ações específicas no quadro da PESC por força do título V do Tratado da União Europeia, identificadas no ato de base pertinente.
- *Se assinalar mais de uma modalidade de gestão, queira especificar na secção «Observações».*

Observações

Gestão direta pela DG ENV, DG GROW, DG MOVE, DG TAXUD e convénios administrativos com o JRC.

⁷² Para mais explicações sobre os métodos de execução orçamental e as referências ao Regulamento Financeiro, consultar o sítio BUDGpedia: <https://myintracomm.ec.europa.eu/corp/budget/financial-rules/budget-implementation/Pages/implementation-methods.aspx>.

2. MEDIDAS DE GESTÃO

2.1. Disposições em matéria de acompanhamento e prestação de informações

Especificar a periodicidade e as condições.

A iniciativa implica contratação pública, um convénio administrativo com o JRC e impacto nos recursos humanos.

2.2. Sistema(s) de gestão e de controlo

2.2.1. *Justificação da(s) modalidade(s) de gestão, do(s) mecanismo(s) de execução do financiamento, das modalidades de pagamento e da estratégia de controlo propostos*

N.A.

2.2.2. *Informações sobre os riscos identificados e o(s) sistema(s) de controlo interno criado(s) para os atenuar*

N.A.

2.2.3. *Estimativa e justificação da relação custo-eficácia dos controlos (rácio «custos de controlo ÷ valor dos respetivos fundos geridos») e avaliação dos níveis previstos de risco de erro (no pagamento e no encerramento)*

N.A.

2.3. Medidas de prevenção de fraudes e irregularidades

Especificar as medidas de prevenção e de proteção existentes ou previstas, por exemplo, a título da estratégia antifraude.

N.A.

3. IMPACTO FINANCEIRO ESTIMADO DA PROPOSTA/INICIATIVA

3.1. Rubrica(s) do quadro financeiro plurianual e rubrica(s) orçamental(ais) de despesas envolvida(s)

- Atuais rubricas orçamentais

Segundo a ordem das rubricas do quadro financeiro plurianual e das respetivas rubricas orçamentais.

Rubrica do quadro financeiro plurianual	Rubrica orçamental	Natureza das despesas	Participação			
	Número	DD/DND ⁷³	dos países da EFTA ⁷⁴	de países candidatos e países candidatos potenciais ⁷⁵	de outros países terceiros	outras receitas afetadas
1	03.02.01.01 Funcionamento e desenvolvimento do mercado interno dos produtos e serviços	DD	SIM	NÃO	NÃO	NÃO
3	09.02.02 – Economia circular e qualidade de vida	DD	SIM	NÃO	NÃO	NÃO
7	20.02.01.01 Agentes contratuais	DND	NÃO	NÃO	NÃO	NÃO
7	20.02.01.03 Funcionários nacionais destacados temporariamente nos serviços da instituição	DND	NÃO	NÃO	NÃO	NÃO

- Novas rubricas orçamentais, cuja criação é solicitada

Segundo a ordem das rubricas do quadro financeiro plurianual e das respetivas rubricas orçamentais.

Rubrica do quadro financeiro plurianual	Rubrica orçamental	Natureza das despesas	Participação			
	Número	DD/DND	dos países da EFTA	de países candidatos e países candidatos potenciais	de outros países terceiros	outras receitas afetadas
	N.A.					

⁷³ DD = dotações diferenciadas / DND = dotações não diferenciadas.

⁷⁴ EFTA: Associação Europeia de Comércio Livre.

⁷⁵ Países candidatos e, se aplicável, países candidatos potenciais dos Balcãs Ocidentais.

3.2. Impacto financeiro estimado da proposta nas dotações

3.2.1. Síntese do impacto estimado nas dotações operacionais

- A proposta/iniciativa não acarreta a utilização de dotações operacionais
- A proposta/iniciativa acarreta a utilização de dotações operacionais, tal como explicitado seguidamente:

Em milhões de EUR (três casas decimais)

Rubrica do quadro financeiro plurianual	1	Mercado Único, Inovação e Digital
------------------------------------------------	---	-----------------------------------

DG: GROW	03.02.01.01		2024 N-1	2025 N	2026 N+1	2027 N+2	TOTAL 2024-2027
Despesas operacionais, estudos de apoio	Autorizações	(1a)	-	0,250	-	0,250	0,500
	Pagamentos	(2a)	-	0,250	-	0,250	0,500
TOTAL das dotações para a DG GROW	Autorizações	= 1a + 1b + 3	-	0,250	-	0,250	0,500
	Pagamentos	= 2a + 2b + 3	-	0,250	-	0,250	0,500

A DG GROW estimou que o desenvolvimento da metodologia atualizada para as taxas 3R e para os critérios da potencial remoção de baterias e motores elétricos, bem como do intercâmbio eletrónico de informações para o passaporte de circularidade do veículo proposto exigem, respetivamente, 0,250 milhões de EUR e 0,250 milhões de EUR.

Serão necessários alguns recursos adicionais no período 2028-2033 a fim de fazer progressos nos trabalhos após o termo do atual QFP em 2027: para a DG GROW, está previsto um montante total para o período compreendido entre 2028 e a plena execução por volta de 2032 de 0,150 milhões de EUR para estudos técnicos.

O montante referido *supra* seria igualmente necessário para financiar a parte relevante dos convénios administrativos, a debater entre a DG ENV/DG GROW e o JRC, e para a aquisição de estudos e dados relacionados com as disposições da DG GROW (metodologia atualizada para as taxas 3R e para os critérios da potencial remoção de baterias e motores elétricos, bem como do intercâmbio eletrónico de informações para o passaporte de circularidade do veículo proposto). Seriam tidas em conta sinergias significativas com o apoio estratégico em curso do JRC para o Regulamento MPC.

Em milhões de EUR (três casas decimais)

Rubrica do quadro financeiro plurianual	3	Recursos Naturais e Ambiente
------------------------------------------------	---	------------------------------

DG: ENV	09.02.02		2024 N-1	2025 N	2026 N+1	2027 N+2	TOTAL 2024- 2027
Despesas operacionais da DG ENV, estudos de apoio	Autorizações	(1a)	0,025	0,200	0,050	0,300	0,575
	Pagamentos	(2a)	0,025	0,200	0,050	0,300	0,575
Codelegação à DG TAXUD, desenvolvimento da Janela Única Aduaneira	Autorizações	(1b)	-	0,030	0,260	0,260	0,550
	Pagamentos	(2b)	-	0,030	0,260	0,260	0,550
Codelegação à DG MOVE, apoio informático	Autorizações	(1a)	0,225	0,080	0,080	0,080	0,465
	Pagamentos	(2a)	0,225	0,080	0,080	0,080	0,465
Convénio administrativo com o JRC	Autorizações	(1a)	-	0,209	0,293	0,335	0,837
	Pagamentos	(2a)	-	0,209	0,293	0,335	0,837
TOTAL das dotações para a DG ENV	Autorizações	= 1a + 1b + 3	0,250	0,519	0,683	0,975	2,427
	Pagamentos	= 2a + 2b + 3	0,250	0,519	0,683	0,975	2,427

A DG ENV estimou a necessidade de estudos de apoio técnico (de 2024 a 2031) sobre o teor de plástico reciclado e as perspetivas de reciclagem química (0,100 milhões de EUR), o estudo para determinar os níveis das metas de teor de aço reciclado (0,100 milhões de EUR), o estudo de viabilidade mais amplo sobre o teor reciclado de MPC, alumínio e magnésio (0,100 milhões de EUR em 2027), os critérios para a modulação das taxas da RAP (0,050 milhões de EUR), os requisitos de qualidade para as tecnologias de tratamento pós-retalhamento (0,050 milhões de EUR), o mecanismo de cooperação da RAP transfronteiras (0,100 milhões de EUR), a preparação para a revisão das isenções às restrições de utilização de substâncias (0,075 milhões de EUR) e as regras de cálculo e verificação do desempenho de reciclagem (num total de 0,575 milhões de EUR) para o período 2024-2027.

É provável que o JRC desempenhe um papel importante no apoio à Comissão em alguns dos trabalhos técnicos necessários, conforme referido *supra*, para o desenvolvimento das especificações do teor de material reciclado, da potencial remoção de baterias e motores elétricos ricos em MPC, bem como das regras de cálculo e verificação relacionadas com o tratamento. Um eventual convénio administrativo pode abranger as necessidades estimadas (0,837 milhões de EUR para 2024-2027), maximizando simultaneamente as sinergias com as tarefas conexas ao abrigo

das propostas de Regulamento MPC, Regulamento Conceção Ecológica de Produtos Sustentáveis, Diretiva Plásticos de Uso Único e Regulamento relativo a embalagens e resíduos de embalagens.

A delegação conjunta é efetuada da DG ENV à DG TAXUD e à DG MOVE para digitalizar as informações de matrícula de veículos, ao alargar os sistemas informáticos para criar a interoperabilidade da digitalização dos registos de veículos e, numa segunda etapa, estabelecer controlos das exportações em tempo real através da ligação ao sistema Janela Única Aduaneira para o período 2024-2027.

Serão necessários alguns recursos adicionais no período 2028-2033 a fim de fazer progressos nos trabalhos após o termo do atual QFP em 2027:

- (c) Para a DG ENV, está previsto um montante total para o período compreendido entre 2028 e a plena execução por volta de 2032 de 0,550 milhões de EUR para estudos técnicos;
- (d) Para a DG TAXUD, está previsto um montante total para o período compreendido entre 2028 e a plena execução por volta de 2032 de 0,500 milhões de EUR para a implementação informática;
- (e) Recursos para o JRC sob a forma de eventuais convénios administrativos adicionais num montante total de 0,335 milhões de EUR para 2028-2032.

TOTAL das dotações das RUBRICAS 1 a 6 do quadro financeiro plurianual (montante de referência)	Autorizações	=4+ 6	0,250	0,769	0,683	1,225	2,927
	Pagamentos	=5+ 6	0,250	0,769	0,683	1,225	2,927

Em milhões de EUR (três casas decimais)

Rubrica do quadro financeiro plurianual		7	Despesas administrativas				
DG ENV, DG TAXUD			2024 N-1	2025 N	2026 N+1	2027 N+2	TOTAL 2024-2027
Recursos humanos, DG ENV	Autorizações	(1a)	0,139	0,275	0,321	0,321	1,055
	Pagamentos	(2a)	0,139	0,275	0,321	0,321	1,055
Recursos humanos, DG TAXUD	Autorizações	(1a)	-	0,091	0,137	0,137	0,364
	Pagamentos	(2a)	-	0,091	0,137	0,137	0,364
TOTAL das dotações da RUBRICA 7 do quadro financeiro plurianual para DG GROW, DG TAXUD	Autorizações	= 1a + 1b + 3	0,139	0,366	0,457	0,457	1,419
	Pagamentos	= 2a + 2b + 3	0,139	0,366	0,457	0,457	1,419

A justificação das necessidades de pessoal é apresentada na secção 3.2.3 *infra*.

		2024 N-1	2025 N	2026 N+1	2027 N+2	TOTAL 2024-2027
TOTAL das dotações das RUBRICAS 1 a 7 do quadro financeiro plurianual	Autorizações	0,389	1,135	1,140	1,682	4,346
	Pagamentos	0,389	1,135	1,140	1,682	4,346

3.2.2. Estimativa das realizações financiadas com dotações operacionais

Dotações de autorização em milhões de EUR (três casas decimais)

Indicar os objetivos e as realizações ↓			Ano N	Ano N+1	Ano N+2	Ano N+3	Inserir os anos necessários para refletir a duração do impacto (ver ponto 1.6)										TOTAL		
	REALIZAÇÕES																		
	Tipo ⁷⁶	Custo médio	N.º	Custo	N.º	Custo	N.º	Custo	N.º	Custo	N.º	Custo	N.º	Custo	N.º	Custo	N.º	Custo	N.º total
OBJETIVO ESPECÍFICO N.º 1 ⁷⁷ ...																			
- Realização																			
- Realização																			
- Realização																			
Subtotal objetivo específico n.º 1																			
OBJETIVO ESPECÍFICO N.º 2...																			
- Realização																			
Subtotal objetivo específico n.º 2																			
TOTAIS																			

⁷⁶ As realizações dizem respeito aos produtos fornecidos e serviços prestados (exemplo: número de intercâmbios de estudantes financiados, número de quilómetros de estradas construídas, etc.).

⁷⁷ Tal como descrito no ponto 1.4.2. «Objetivo(s) específico(s)...».

3.2.3. Síntese do impacto estimado nas dotações administrativas

3.2.3.1. Requisitos estimados sobre as dotações de natureza administrativa na Comissão

- A proposta/iniciativa não acarreta a utilização de recursos humanos.
- A proposta/iniciativa acarreta a utilização de recursos humanos, tal como explicitado seguidamente:

As estimativas devem ser expressas em termos de equivalente a tempo completo

	2024 N-1	2025 N	2026 N+1	2027 N+2	TOTAL 2024- 2027
20 01 02 01 (na sede e nos gabinetes de representação da Comissão) DG GROW: AT					
20 01 02 01 (na sede e nos gabinetes de representação da Comissão) DG ENV: AT					
20 01 02 03 (nas delegações)					
01 01 01 01 (investigação indireta)					
01 01 01 11 (investigação direta)					
Outras rubricas orçamentais (especificar)					
20 02 01 (AC, PND e TT da «dotação global») DG ENV	1,5	3	3,5	3,5	11,5
20 02 01 (AC, PND e TT da «dotação global») DG TAXUD	0,0	1,0	1,5	1,5	4,0
– nas delegações					
01 01 01 02 (AC, PND e TT – investigação indireta)					
01 01 01 12 (AC, PND e TT – investigação direta)					
Outras rubricas orçamentais (especificar)					
TOTAL	1,5	4,0	5,0	5,0	15,5

As necessidades de recursos humanos serão cobertas pelos efetivos da DG já afetados à gestão da ação e/ou reafetados internamente a nível da DG, completados, caso necessário, por eventuais dotações adicionais que sejam atribuídas à DG gestora no âmbito do processo de afetação anual e atendendo às disponibilidades orçamentais.

Descrição das tarefas a executar:

Funcionários e agentes temporários	Não são necessários lugares de AT adicionais para a gestão geral. A supervisão prevista de todas as tarefas de negociação em 2024 e para a preparação, elaboração e adoção do direito derivado de acordo com os prazos propostos será coberta pelo pessoal AT existente.
Pessoal externo	As tarefas técnicas adicionais conduzidas pela DG GROW serão cobertas pelo pessoal existente, complementado com o apoio da DG ENV e os conhecimentos técnicos do JRC (quando acordado): <ul style="list-style-type: none"> – melhoria da metodologia para a determinação das taxas 3R, – melhoria da avaliação dos riscos das restantes isenções à utilização de substâncias perigosas com o apoio da ECHA, transferência de isenções à restrição da utilização de substâncias relacionadas com baterias para o Regulamento Baterias, revisão geral e alinhamento com o Regulamento REACH/«Omnibus», – especificação dos requisitos da potencial remoção de baterias e motores de veículos elétricos e informações gerais sobre a remoção de outros componentes pertinentes,

[incluindo a alteração do anexo IV relativo ao tratamento seletivo, atualização dos requisitos de informação (apoio do JRC)],

- especificação dos requisitos da estratégia de circularidade,
- requisitos de rotulagem das peças de plástico (atualizados decorridos 72 meses), bem como das baterias e dos motores de veículos elétricos, em conformidade com os requisitos do Regulamento Baterias e do Regulamento MPC (36 meses),
- atualização dos formatos de homologação e do dossiê de fabrico a fornecer às entidades homologadoras,
- desenvolvimento de critérios relativos ao passaporte de circularidade do veículo.

Para a DG ENV, as tarefas adicionais terão de ser cobertas por lugares adicionais de AC e PND. Para a DG ENV, deve tratar-se de 1,0 PND ETC a partir de 2024, complementado por, respetivamente, 0,5 lugares de AC ETC para 2024, 2,0 lugares de AC ETC em 2025 e 2,5 lugares de AC ETC em 2026 e 2027 para executar o trabalho técnico, com o apoio do JRC, quando acordado, incluindo:

- regras de cálculo e verificação do teor de plásticos reciclados, estudo de viabilidade para a fixação de metas relativas ao teor de aço reciclado, estudo de viabilidade técnica e económica mais vasto sobre MPC e outros materiais, formatos de declaração para outros materiais, incluindo MPC (apoio da DG GROW e do JRC),
- alteração das obrigações de comunicação de informações sobre as regras de exportação e cálculo do desempenho do tratamento (apoio do JRC),
- requisitos de qualidade para os operadores de tratamento e o tratamento pós-retalhamento,
- harmonização da taxa da RAP e dos critérios de cooperação da RAP transfronteiras,
- critérios para a exportação de veículos usados,
- avaliação do funcionamento do mercado de peças sobresselentes (96 meses, cláusula de revisão),
- abordagem faseada ao alargamento do âmbito de aplicação às categorias de veículos e preparação para a revisão (96 meses).

Para a DG TAXUD, estão previstos 1,0 lugar ETC para 2025 e 1,5 lugares AC ETC para 2026 e 2027 e as tarefas da DG MOVE serão cobertas por pessoal existente, com o apoio técnico da DG ENV (coberto pelo pessoal da DG ENV enumerado *supra*):

- execução dos requisitos de inspeção técnica e interoperabilidade das informações relativas à matrícula dos veículos,
- desenvolvimento informático do sistema «Janela Única» e apoio da DG TAXUD para a transmissão de informações às autoridades aduaneiras no âmbito do MOVE-HUB.

3.2.4. *Compatibilidade com o atual quadro financeiro plurianual*

A proposta/iniciativa:

- pode ser integralmente financiada no âmbito da rubrica pertinente do quadro financeiro plurianual (QFP).
- requer o recurso à margem não afetada na rubrica em causa do QFP e/ou o recurso a instrumentos especiais definidos no Regulamento QFP.
- requer uma revisão do QFP.

3.2.5. *Participação de terceiros no financiamento*

A proposta/iniciativa:

- não prevê o cofinanciamento por terceiros
- prevê o cofinanciamento por terceiros, a seguir estimado:

Dotações em milhões de EUR (três casas decimais)

	Ano N ⁷⁸	Ano N+1	Ano N+2	Ano N+3	Inserir os anos necessários para refletir a duração do impacto (ver ponto 1.6)			Total
Especificar o organismo de cofinanciamento								
TOTAL das dotações cofinanciadas								

⁷⁸ O ano N é o do início da aplicação da proposta/iniciativa. Substituir «N» pelo primeiro ano de aplicação previsto (por exemplo: 2021). Proceder do mesmo modo relativamente aos anos seguintes.

3.3. Impacto estimado nas receitas

- A proposta/iniciativa não tem impacto financeiro nas receitas.
- A proposta/iniciativa tem o impacto financeiro a seguir descrito:
 - nos recursos próprios
 - noutras receitas
 - indicar, se as receitas forem afetadas a rubricas de despesas

Em milhões de EUR (três casas decimais)

Rubrica orçamental das receitas:	Dotações disponíveis para o atual exercício	Impacto da proposta/iniciativa						
		Ano N	Ano N+1	Ano N+2	Ano N+3	Inserir os anos necessários para refletir a duração do impacto (ver ponto 1.6)		
Artigo.....								

Relativamente às receitas afetadas, especificar a(s) rubrica(s) orçamental(ais) de despesas envolvida(s).

Outras observações (p. ex., método/fórmula de cálculo do impacto nas receitas ou quaisquer outras informações).