

Bruxelas, 2 de dezembro de 2024
(OR. en)

16276/24

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

**ENV 1159
ENT 215
MI 985
CODEC 2236**

NOTA

de: Secretariado-Geral do Conselho
para: Comité de Representantes Permanentes/Conselho

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
– Debate de orientação

1. A fim de guiar o debate de orientação sobre o tema em epígrafe na reunião do Conselho (Ambiente) de 17 de dezembro de 2024, a Presidência elaborou a nota em anexo e as perguntas dirigidas aos ministros.
2. Convida-se o Comité de Representantes Permanentes a tomar conhecimento da nota e das perguntas da Presidência e a transmiti-las ao Conselho, tendo em vista o debate de orientação.

Proposta de regulamento relativo aos requisitos de circularidade para a conceção de veículos e a gestão dos veículos em fim de vida

– Debate de orientação –

INTRODUÇÃO

Em 13 de julho de 2023, a Comissão Europeia publicou uma proposta de regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho relativo aos requisitos de circularidade para a conceção de veículos e a gestão dos veículos em fim de vida, que altera os Regulamentos (UE) 2018/858 e (UE) 2019/1020 e que revoga as Diretivas 2000/53/CE e 2005/64/CE (a seguir designada por «proposta»).

A Comissão apresentou a sua proposta legislativa e a avaliação de impacto que a acompanha na reunião do Grupo do Ambiente de 3 de outubro de 2023, durante a Presidência espanhola do Conselho. Procedeu-se, nessa ocasião, a uma primeira troca de pontos de vista.

Posteriormente, a Presidência belga alcançou, no primeiro semestre de 2024, progressos substanciais nas negociações, com a realização de debates aprofundados em seis reuniões do Grupo do Ambiente.

Entre outras questões, os debates abordaram a definição de «veículos em fim de vida» (VFV) e a distinção entre veículos usados e veículos em fim de vida, juntamente com os critérios pertinentes estabelecidos no anexo I do regulamento, e ainda a recolha e o tratamento dos VFV, bem como o respetivo regime de exportação. Os resultados dos trabalhos durante a Presidência belga foram registados num texto de compromisso parcial da Presidência¹ e apresentados ao Conselho (Ambiente) em junho de 2024².

¹ 11733/24.

² 11019/24.

TRABALHOS DURANTE A PRESIDÊNCIA HÚNGARA

A Presidência dedicou mais seis reuniões do Grupo do Ambiente a esta proposta, tendo observado que, a par de uma forte ênfase nos aspetos da circularidade e na proteção do ambiente, os Estados-Membros prestam uma atenção cada vez maior ao impacto destas questões na competitividade da indústria automóvel da UE, tendência que é suscetível de marcar o atual ciclo legislativo no seu conjunto. Os resultados dos trabalhos realizados durante a Presidência húngara foram igualmente registados num texto de compromisso da Presidência³.

a. Base jurídica

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

b. Alargamento do âmbito de aplicação aos veículos pesados e aos motociclos

A Presidência dedicou uma parte significativa dos debates ao pedido de vários Estados-Membros no sentido de se aumentar o nível de ambição no que diz respeito aos veículos pesados, aos veículos de duas ou três rodas e aos quadriciclos. Esse alargamento inclui novas obrigações que inicialmente se previa aplicar apenas aos automóveis de passageiros e aos veículos comerciais ligeiros, tais como a conceção que possibilite a remoção de determinadas peças, a elaboração de uma estratégia de circularidade ou a rotulagem das peças. Ao mesmo tempo, o regime de responsabilidade alargada do produtor (RAP) no que toca aos veículos pesados e aos motociclos passaria a abranger não só a sua recolha e despoluição, tal como proposto pela Comissão, mas também os custos da cadeia de tratamento no seu conjunto, como já acontece com os automóveis de passageiros e os veículos comerciais ligeiros.

³ 16429/24.

c. Teor mínimo de material reciclado

A questão do teor mínimo de material reciclado também reflete o nível de ambição ambiental global da proposta. Embora alguns Estados-Membros pareçam dispostos a apoiar a meta de 25 % de teor de material reciclado para os plásticos nos automóveis de passageiros e nos veículos comerciais ligeiros, tal como proposto pela Comissão, outros alertam para o facto de que tal poderia conduzir a distorções do mercado em caso de escassez de material reciclado. Por outro lado, os ambiciosos objetivos em matéria de reciclagem estabelecidos noutros instrumentos, como o regulamento relativo às embalagens, recentemente concluído, poderão garantir a disponibilidade de quantidades suficientes de material reciclado. No que diz respeito à submeta conexa de 25 % provenientes da produção em circuito fechado, alguns Estados-Membros levantaram a possibilidade de que a sucata pré-consumo possa ser utilizada para cumprir uma parte da mesma.

No mesmo contexto, os Estados-Membros debateram igualmente a possibilidade de aumentar o nível de ambição da proposta através do estabelecimento de uma meta quantificada para o teor mínimo de aço reciclado, aplicável a partir da entrada em vigor, em vez de habilitar a Comissão a fazê-lo por meio de um ato delegado com base num futuro estudo de viabilidade. Além disso, esta questão requer mais orientações por parte do Conselho, a fim de perceber se as delegações poderão chegar desde já a acordo sobre uma meta de referência, por exemplo, em combinação com uma cláusula de revisão que seria aplicável uma vez concluído o estudo de viabilidade.

d. Concessão que possibilite a remoção de peças e componentes

Realizaram-se debates aprofundados sobre o âmbito das peças e componentes que têm de ser concebidos de forma a não impedir o seu desmantelamento obrigatório dos VFV. Embora alguns Estados-Membros pareçam dispostos a aceitar a lista proposta pela Comissão na parte C do anexo VII da proposta, ou mesmo a propor componentes adicionais a abranger (por exemplo, os sistemas de arranque/paragem, ou as bombas de direção assistida, ou quaisquer peças com peso superior a 10 kg), outros defendem que apenas as peças que despoletem um interesse genuíno no mercado da reutilização devem ser abrangidas, e propõem exclusões da lista. Volta-se a frisar que este debate reflete o objetivo comum de encontrar um equilíbrio entre os objetivos ambientais e a preservação da competitividade.

CONCLUSÃO

Com base no que precede, a Presidência considera que o aditamento do artigo 192.º, n.º 1, como base jurídica para os capítulos IV e V da proposta é amplamente apoiado pelas delegações. Contudo, os restantes temas exigem mais orientações por parte do Conselho, com base nas seguintes perguntas aos ministros:

- 1. Estão os Estados-Membros de acordo com o alargamento do âmbito de aplicação no que respeita às obrigações aplicáveis aos veículos pesados, aos veículos de duas ou três rodas e aos quadriciclos?*
- 2. Em que medida podem os Estados-Membros apoiar a meta de teor mínimo de plástico reciclado estabelecida no artigo 6.º da proposta? No que diz respeito à submeta em matéria de produção em circuito fechado, podem os Estados-Membros aceitar que a sucata resultante da produção seja incluída no seu cálculo? Em que medida?*
- 3. Em que medida poderiam os Estados-Membros apoiar uma meta para o teor de aço reciclado antes de serem conhecidos os resultados do estudo de viabilidade previsto no artigo 6.º, n.º 3?*
- 4. Podem os Estados-Membros concordar com a lista de peças e componentes constante da parte C do anexo VII da proposta? Que aditamentos ou exclusões consideram necessários?*