



Conselho da
União Europeia

Bruxelas, 28 de maio de 2021
(OR. en)

9052/21

**Dossiê interinstitucional:
2020/0353(COD)**

ENV 333
ENT 91
MI 380
IND 155
ENER 249
CODEC 748

NOTA

de:	Secretariado-Geral do Conselho
para:	Comité de Representantes Permanentes/Conselho
n.º doc. Com.:	13944/20 + ADD 1
Assunto:	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 – Relatório intercalar

Tendo em vista a reunião dos ministros do Ambiente de 10 de junho de 2021, envia-se em anexo, à atenção das delegações, um relatório intercalar elaborado pela Presidência.

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

Relatório intercalar

Conselho (Ambiente), 10 de junho de 2021

I. INTRODUÇÃO

Em 10 de dezembro de 2020, a Comissão adotou a proposta de regulamento relativo às baterias e respetivos resíduos, com vista a substituir a atual Diretiva Pilhas e Acumuladores. A proposta visa modernizar o quadro legislativo da UE aplicável às baterias, no contexto da crescente procura registada nos domínios do desenvolvimento e da produção de baterias.

A proposta da Comissão baseia-se no artigo 114.º do TFUE.

A Comissão identifica como principais objetivos da proposta: reforçar o funcionamento do mercado interno, promover uma economia circular, e reduzir os impactos ambientais e sociais em todas as fases do ciclo de vida das baterias.

A proposta faz parte integrante das concretizações do Pacto Ecológico Europeu e assenta em algumas iniciativas da Comissão, como o Plano de Ação Estratégico para as Baterias, o novo Plano de Ação para a Economia Circular, a nova Estratégia Industrial para a Europa e a Estratégia de Mobilidade Sustentável e Inteligente. A proposta segue-se ainda ao relatório sobre a avaliação da atual Diretiva Pilhas e Acumuladores, publicado em abril de 2019. Para o efeito, a Comissão propõe um regulamento único que abranja o ciclo de vida completo das baterias, e que preveja:

- requisitos de sustentabilidade e de segurança, tais como regras relativas à pegada de carbono, quotas mínimas de conteúdo reciclado, critérios de desempenho e de durabilidade e parâmetros de segurança;
- requisitos de rotulagem e de informação, tais como o armazenamento de informações sobre sustentabilidade, e dados relativos ao estado e à vida útil esperada das baterias;

- disposições relativas à gestão do fim de vida, tais como requisitos em matéria de responsabilidade alargada do produtor, organização da recolha dos resíduos de baterias e respetivas metas de recolha, rendimento de reciclagem e valorização de materiais;
- obrigações dos operadores económicos relativas ao cumprimento dos requisitos aplicáveis a produtos e relativas aos regimes de dever de diligência;
- um sistema eletrónico de intercâmbio de informações e a criação do passaporte de bateria;
- critérios obrigatórios para os contratos públicos ecológicos;
- outras disposições destinadas a facilitar o cumprimento, bem como regras sobre a avaliação da conformidade, a notificação dos organismos de avaliação da conformidade, a fiscalização do mercado e os instrumentos económicos.

O regulamento proposto é constituído por 79 artigos e 14 anexos e prevê mais de 30 atos de direito derivado.

No Parlamento Europeu, na sequência de uma decisão da Conferência dos presidentes de 29 de abril de 2021, a Comissão do Ambiente, da Saúde Pública e da Segurança Alimentar (ENVI) é a comissão responsável pela proposta, a Comissão da Indústria, da Investigação e da Energia (ITRE) e a Comissão do Mercado Interno e da Proteção dos Consumidores (IMCO) atuam na qualidade de comissões associadas, em conformidade com o artigo 57.º do Regimento do Parlamento Europeu, e a Comissão dos Transportes e do Turismo (TRAN) é responsável por emitir um parecer. Prevê-se que a posição do Parlamento Europeu seja votada na sessão plenária de fevereiro de 2022.

Nas suas Conclusões de 17 de dezembro de 2020¹, intituladas "Tornar a recuperação circular e ecológica", o Conselho saudou "a proposta da Comissão de um novo quadro regulamentar para as baterias que tem como objetivo garantir uma cadeia de valor segura, circular e sustentável para todas as baterias e introduz medidas de preservação e otimização do valor desde a conceção e produção à utilização e reutilização, remanufatura e reciclagem, bem como incentivar, quando adequado, a utilização das baterias recarregáveis".

¹ Documento 14167/2020.

II. TRABALHOS NO CONSELHO

A proposta está a ser analisada pelo Grupo do Ambiente. A sua apresentação teve lugar sob a Presidência alemã, na videoconferência informal do Grupo do Ambiente realizada em 14 de dezembro de 2020. A Comissão também apresentou a sua proposta na reunião do Conselho (Ambiente) de 17 de dezembro de 2020.

Durante a Presidência portuguesa, realizaram-se até à data 19 videoconferências do Grupo do Ambiente dedicadas à proposta. A proposta foi igualmente apresentada ao Grupo da Competitividade e Crescimento (Indústria) em 13 de janeiro de 2021.

A avaliação de impacto foi apresentada pela Comissão e analisada na videoconferência do Grupo do Ambiente de 7 e 8 de janeiro de 2021. Nessa ocasião, a análise da proposta começou pelo capítulo II sobre os requisitos de sustentabilidade e de segurança (artigos 6.º a 12.º, anexos I a V e definições pertinentes) – que continuou a ser debatido na reunião de 18-19 de janeiro de 2021 –, e pelo artigo 71.º sobre o procedimento de alteração das restrições em matéria de substâncias perigosas, devido à sua relevância para o referido capítulo.

O capítulo III relativo aos requisitos de rotulagem e de informação (artigos 13.º e 14.º, anexos VI e VII e definições pertinentes) foi debatido em 19 de janeiro de 2021.

O Grupo do Ambiente analisou o capítulo VII sobre a gestão do fim de vida das baterias (artigos 46.º a 63.º, anexos XI e XII e definições pertinentes) nas reuniões de 2, 12, 15 e 19 de fevereiro de 2021.

Em 2 de fevereiro de 2021, a Comissão informou ainda o Grupo do Ambiente acerca dos trabalhos em curso relativos ao Regulamento Técnico Global da ONU sobre a durabilidade das baterias a bordo dos veículos.

As disposições relativas ao dever de diligência na cadeia de aprovisionamento (artigos 39.º e 72.º e anexo X) foram debatidas em 19 de fevereiro e 1 de março de 2021.

Em 1 de março de 2021, o Grupo do Ambiente abordou igualmente a base jurídica da proposta e o limiar de 2 KWh de capacidade para os requisitos aplicáveis às baterias de veículos elétricos e às baterias industriais recarregáveis com armazenamento interno, com base em documentos oficiais fornecidos pela Comissão. Os contratos públicos ecológicos (artigo 70.º) também foram debatidos.

Em 15 de março de 2021, o Grupo do Ambiente debruçou-se sobre o capítulo VIII relativo ao intercâmbio eletrónico de informações (artigos 64.º e 65.º e anexo XIII).

O capítulo IV relativo à conformidade das baterias (artigos 15.º a 20.º e anexos VIII e IX), o capítulo V relativo à notificação dos organismos de avaliação da conformidade (artigos 21.º a 37.º) e as definições pertinentes foram debatidos em 22 de março de 2021.

Na sua reunião de 29 de março de 2021, o Grupo do Ambiente analisou o capítulo VI sobre as obrigações dos operadores económicos além das incluídas no capítulo VII (artigos 38.º a 45.º, com exceção do artigo 39.º, que fora debatido anteriormente), o capítulo IX sobre a fiscalização do mercado da União, o controlo das baterias que entram no mercado da União e o procedimento de salvaguarda da União (artigos 66.º a 69.º), e o capítulo XII relativo às alterações (artigo 75.º).

Em 13 de abril de 2021, o Grupo do Ambiente concluiu a primeira leitura dos artigos debruçando-se sobre o capítulo I relativo às disposições gerais (artigos 1.º a 5.º) e o capítulo XIII relativo às disposições finais (artigos 76.º a 79.º).

A Presidência considerou que seria prematuro abordar os considerandos antes de serem debatidas as propostas de redação relativas aos artigos.

Na videoconferência informal dos ministros do Ambiente de 18 de março de 2021, realizou-se um debate de orientação sobre a proposta de regulamento com o objetivo de obter orientações políticas sobre o caminho a seguir nas negociações. O debate centrou-se na base jurídica e no âmbito de aplicação da proposta, nos requisitos de sustentabilidade e segurança e nas disposições relativas ao dever de diligência na cadeia de aprovisionamento e à gestão do fim de vida.

Os debates que tiveram lugar após a conclusão da primeira leitura dos artigos foram norteados por documentos oficiais da Presidência que refletem as orientações políticas fornecidas pelos ministros, os debates realizados até à data e as observações escritas complementares apresentadas pelos Estados-Membros. Nos seus documentos oficiais, a Presidência procurou resumir as principais questões levantadas pelos Estados-Membros, apresentar propostas alternativas, quando pertinente em função da fase dos debates, e identificar as questões que exigiam reações adicionais por parte dos Estados-Membros. Por conseguinte, os Estados-Membros foram convidados a responder às propostas formuladas e/ou a apresentar propostas de redação concretas para as questões identificadas nos documentos oficiais e para outras questões que, a seu ver, precisassem de ser resolvidas.

A Presidência optou por concentrar-se no capítulo II, relativo aos requisitos de sustentabilidade e segurança, e no capítulo VII, relativo à gestão do fim de vida das baterias, uma vez que contém disposições fundamentais da proposta de regulamento.

O Grupo do Ambiente dedicou duas reuniões ao documento oficioso da Presidência sobre o capítulo II² (20 e 21 de abril de 2021). Em 21 de abril de 2021, o Grupo do Ambiente examinou também uma possível abordagem transversal das baterias de veículos de transporte ligeiros.

O documento oficioso da Presidência sobre o capítulo VII³ foi debatido em cinco reuniões do Grupo do Ambiente (27 e 28 de abril e 6, 11 e 20 de maio de 2021).

O Grupo continuou a debater o capítulo VII na sua reunião de 26 de maio de 2021, tendo ouvido uma apresentação da Comissão sobre as ligações entre o artigo 8.º-A da Diretiva-Quadro Resíduos (DQR) e as disposições propostas em matéria de responsabilidade alargada do produtor no âmbito do regulamento proposto. A Presidência tenciona voltar a abordar este tema em junho, bem como realizar um debate sobre a reorientação e o refabrico de baterias, a fim de obter reações concretas dos Estados-Membros sobre as possíveis vias a seguir. Também em junho, a Comissão deverá apresentar ao Grupo do Ambiente o estudo do Centro Comum de Investigação sobre as baterias de veículos de transporte ligeiros, e o Serviço Jurídico do Conselho poderá apresentar o seu parecer sobre a base jurídica da proposta.

Para além das apresentações exaustivas feitas no Grupo do Ambiente, a Comissão apresentou documentos oficiosos sobre a base jurídica, a escolha do instrumento jurídico e a margem de manobra dos Estados-Membros na nova legislação sobre baterias⁴ e sobre o limiar de 2 kWh de capacidade⁵. A Comissão disponibilizou igualmente uma tabela de correspondência entre os requisitos de responsabilidade alargada do produtor estabelecidos no artigo 8.º-A da DQR e as obrigações decorrentes da responsabilidade alargada do produtor estabelecidas na Diretiva Pilhas e Acumuladores e na proposta de Regulamento Baterias⁶, e deverá apresentar um documento oficioso sobre a reorientação e o refabrico de baterias tendo em vista os debates do Grupo do Ambiente previstos para junho.

Os Estados-Membros apresentaram reservas de análise sobre a totalidade ou parte da proposta e salientaram a necessidade de coordenar as suas posições entre as várias entidades responsáveis pelas matérias reguladas pela proposta. Os Estados-Membros solicitaram igualmente um parecer do Serviço Jurídico do Conselho sobre a base jurídica da proposta.

² Documento 4964/2021.

³ Documento 5372/2021.

⁴ Documento 2635/2021 REV 1.

⁵ Documento 2440/2021.

⁶ Documento 6858/2021.

Ao longo dos debates, a Presidência procurou dar aos Estados-Membros a oportunidade de obterem esclarecimentos pormenorizados da Comissão sobre a totalidade da proposta, devido à sua complexidade técnica, natureza inovadora e vasto âmbito de aplicação. A análise cuidadosa da proposta durante as reuniões semanais e as observações enviadas pelos Estados-Membros no seu seguimento permitiram identificar as principais questões que suscitam preocupação em cada capítulo do regulamento proposto. Além disso, o debate aprofundado adicional sobre o capítulo II, relativo aos requisitos de sustentabilidade e segurança, e sobre o capítulo VII, relativo à gestão do fim de vida das baterias, permitiu identificar as questões que precisam de ser resolvidas e as possíveis vias a seguir.

III. CONTEÚDO DOS DEBATES REALIZADOS

Por ocasião da videoconferência informal dos ministros do Ambiente de 18 de março de 2021, os Estados-Membros congratularam-se com a proposta de regulamento relativo às baterias e respetivos resíduos. Os ministros salientaram a natureza inovadora e ambiciosa da proposta e a importância de a UE dispor de um quadro jurídico duradouro para as baterias, para que possam ser alcançados os objetivos de descarbonização, garantindo simultaneamente a sustentabilidade das baterias ao longo do seu ciclo de vida.

Destacando embora a importância do bom funcionamento do mercado interno das baterias, os ministros manifestaram interesse em estudar a possibilidade de prever uma dupla base jurídica (mercado interno e ambiente), tendo em conta os objetivos ambientais perseguidos pelo regulamento proposto.

No que diz respeito ao âmbito de aplicação da proposta, várias delegações apelaram à antecipação do estabelecimento de uma meta de recolha das baterias de veículos de transporte ligeiros. Quanto aos requisitos de sustentabilidade e segurança e às disposições em matéria de dever de diligência, e embora reconhecessem a sua importância, algumas delegações mostraram-se preocupadas com os prazos e as metodologias propostas pela Comissão e com os eventuais encargos administrativos. Relativamente à gestão do fim de vida, várias delegações interrogaram-se quanto à exequibilidade de alcançar as metas dentro do prazo proposto.

Os debates no Grupo do Ambiente permitiram analisar a proposta em pormenor e identificar uma série de questões que têm de ser resolvidas com vista à adoção de uma orientação geral. **A Presidência destaca as seguintes questões como sendo de particular importância, sem prejuízo de outros pontos de interesse de natureza mais técnica e de outros contributos de Estados-Membros individuais:**

Base jurídica

Um grande número de Estados-Membros pôs em causa o facto de a Comissão ter escolhido uma única base jurídica, nomeadamente o artigo 114.º do TFUE, e solicitou um parecer do Serviço Jurídico do Conselho sobre a matéria. Os Estados-Membros manifestaram interesse em estudar a possibilidade de recorrer a uma dupla base jurídica aditando o artigo 192.º do TFUE, pois consideraram que as preocupações ambientais também estão no cerne da proposta. A referência ao artigo 114.º do TFUE foi particularmente posta em causa no que toca ao capítulo VII sobre a gestão do fim de vida das baterias. Foi salientado que a Diretiva Pilhas e Acumuladores em vigor também se baseia numa dupla base jurídica, constituída pelos artigos equivalentes aos artigos 192.º e 114.º do TFUE.

Disposições gerais (capítulo I)

No que respeita às **definições (artigo 2.º)**, os Estados-Membros solicitaram que fossem alinhadas, tanto quanto possível, pelas definições utilizadas na legislação pertinente em vigor. Alguns Estados-Membros puseram em questão a lógica de identificar um peso máximo de 5 kg na definição de "bateria portátil". Os Estados-Membros manifestaram o seu apoio às propostas da Presidência relativas: à alteração das definições dos termos "bateria com armazenamento interno" (6), "substância perigosa" (41), "produtor" (37), "organização competente em matéria de responsabilidade do produtor" (38) e "operador de reciclagem" (46); à supressão do ponto "nível de reciclagem" (48); e ao aditamento de uma definição de "mandatário" (53) distinta aplicável ao capítulo VII. Além disso, os Estados-Membros consideraram necessário introduzir uma definição de "refabrico".

Alguns Estados-Membros solicitaram a prorrogação do prazo para comunicar à Comissão qual a **autoridade competente (artigo 5.º)** designada.

Dada a sua natureza transversal, foi também posto em causa o **limiar de 2 KWh de capacidade** para os requisitos aplicáveis às baterias de veículos elétricos e às baterias industriais recarregáveis com armazenamento interno. A Comissão apresentou um documento oficioso⁷ em que justifica essa decisão com base na análise custo-benefício efetuada no âmbito da avaliação de impacto.

⁷ Documento 2440/2021.

No que diz respeito às **baterias de veículos de transporte ligeiros**, a Presidência perguntou aos Estados-Membros se seria útil uma referência às categorias de veículos abrangidas pelo Regulamento (UE) n.º 168/2013; no entanto, os Estados-Membros consideraram que tal abordagem não permitiria abranger todas as categorias de baterias de veículos de transporte ligeiros. A Comissão informou que solicitou ao Centro Comum de Investigação (JRC) que elaborasse um relatório sobre as baterias de veículos de transporte ligeiros. Espera-se que o relatório do JRC permita prever a introdução de uma nova categoria intermédia de baterias para os veículos de transporte ligeiros, bem como a introdução de limiares de capacidade e peso definidos de modo mais bem informado entre baterias portáteis e baterias de veículos de transporte ligeiros e entre baterias de veículos de transporte ligeiros e baterias de veículos elétricos. Esta questão deverá continuar a ser analisada, assim que o documento for apresentado ao Grupo do Ambiente.

Requisitos de sustentabilidade e de segurança (capítulo II e artigo 71.º)

Os Estados-Membros interrogaram-se quanto à necessidade e ao valor acrescentado de prever novas disposições específicas em matéria de **restrições ao uso de substâncias perigosas em baterias (artigo 6.º, anexo I e artigo 71.º)**, tendo em conta os procedimentos existentes ao abrigo do Regulamento REACH. Os Estados-Membros manifestaram preocupações quanto à duplicação da legislação e das estruturas existentes. Os Estados-Membros rejeitaram igualmente o facto de não terem a possibilidade de dar início ao procedimento previsto no artigo 71.º, o que, por conseguinte, o distingue do procedimento estabelecido ao abrigo do Regulamento REACH. Foi também mencionada a importância da participação de peritos em resíduos, bem como posta em causa a utilização de um ato delegado para alterar as restrições constantes do anexo I. Os Estados-Membros consideraram não ser suficiente a introdução de um novo artigo que preveja a consulta do Comité de Gestão de Resíduos antes de a Comissão solicitar à ECHA a elaboração de um dossiê em conformidade com o artigo 71.º. Em vez disso, os Estados-Membros manifestaram interesse em estudar a possibilidade de suprimir o artigo 71.º e de remeter para o procedimento previsto no Regulamento REACH para alterar as restrições a substâncias perigosas.

A Comissão justificou a necessidade de incluir disposições específicas no Regulamento Baterias chamando a atenção para o facto de o Regulamento REACH não abranger os resíduos, bem como para as especificidades das baterias e o número mais limitado de substâncias em causa. Defendeu igualmente a necessidade de dispor de um procedimento sólido e ágil para a alteração das restrições em matéria de substâncias perigosas e salientou que os Estados-Membros, mais especificamente os peritos em resíduos, seriam consultados antes da adoção do ato delegado, como indicado no artigo 73.º, n.º 4.

Os Estados-Membros expressaram opiniões divergentes sobre os **requisitos relativos à pegada de carbono (artigo 7.º, anexo II)** e os prazos propostos. Embora alguns tenham apoiado a abordagem proposta pela Comissão, foram vários os que manifestaram preocupações quanto aos impactos na indústria e declararam preferir períodos mais longos para a adaptação aos requisitos, que proporcionem tempo suficiente após a adoção da metodologia de cálculo.

No que diz respeito ao **conteúdo reciclado (artigo 8.º)**, os Estados-Membros consideraram que o impacto e a exequibilidade das metas mínimas fixadas para o cobalto, chumbo, lítio ou níquel valorizados seriam difíceis de avaliar antes da adoção de uma metodologia para o seu cálculo e verificação, tendo em conta a incerteza quanto à disponibilidade de quantidades suficientes de materiais reciclados. A Comissão explicou que a abordagem faseada proposta e a possibilidade de rever as metas através do direito derivado permitem manter o calendário proposto e, assim, proporcionar segurança ao mercado. Alguns Estados-Membros pronunciaram-se a favor de períodos mais longos para a adaptação aos requisitos e da redução dos encargos administrativos decorrentes da sua aplicação. Alguns Estados-Membros propuseram a introdução de um sistema de circuito fechado para o conteúdo reciclado, enquanto outros manifestaram reservas devido às implicações em termos de exequibilidade de se alcançarem as metas propostas.

O estabelecimento de **requisitos de desempenho e de durabilidade aplicáveis às baterias portáteis (artigo 9.º e anexo III)** mereceu um apoio generalizado, embora tenham sido expressas opiniões divergentes sobre o tempo necessário para os operadores económicos e as autoridades se adaptarem a esses requisitos.

Em relação aos **requisitos de desempenho e de durabilidade aplicáveis às baterias industriais e às baterias de veículos elétricos (artigo 10.º e anexo IV)**, os Estados-Membros puseram em causa o âmbito de aplicação, concretamente a exclusão das baterias de veículos de transporte ligeiros. Além disso, foi proposto que o ato delegado não se limitasse aos critérios estabelecidos no anexo IV, mas incluísse a possibilidade de rever os requisitos, se necessário. A Comissão clarificou as interligações entre essas disposições e os regulamentos da ONU sobre a durabilidade das baterias a bordo dos veículos e os regulamentos relativos à segurança das baterias.

No que diz respeito à **removibilidade e substituibilidade das baterias portáteis (artigo 11.º)**, alguns Estados-Membros mostraram-se preocupados com eventuais lacunas devido a algumas das isenções previstas e consideraram importante que a data prevista para a adoção das orientações fosse fixada de modo a facilitar a aplicação harmonizada das derrogações.

Os Estados-Membros puseram em causa o âmbito de aplicação do **artigo 12.º e do anexo V sobre a segurança das baterias estacionárias de sistemas de armazenamento de energia** e propuseram que as disposições de segurança fossem aplicáveis ao longo de todas as fases do ciclo de vida da bateria. Os Estados-Membros propuseram igualmente complementar os parâmetros de segurança estabelecidos no anexo V. A Comissão argumentou que o âmbito de aplicação se baseava na avaliação de impacto e observou que os parâmetros de segurança das baterias de veículos elétricos estavam abrangidos pela legislação-quadro da UE sobre a homologação de veículos e que a segurança da recolha de baterias era tratada no capítulo VII. A Comissão esclareceu igualmente que a segurança das pilhas de uso geral está abrangida pela Diretiva 2001/95/CE relativa à segurança geral dos produtos.

Os Estados-Membros apoiaram uma série de alterações de natureza técnica propostas pela Presidência no seu documento oficioso⁸.

Requisitos de rotulagem e de informação (capítulo III)

Houve preocupações quanto à exequibilidade dos prazos propostos para a entrada em vigor das obrigações em matéria de **rotulagem das baterias (artigo 13.º e anexo VI)**, tendo em conta o calendário apertado previsto para a adoção do direito derivado. Alguns Estados-Membros interrogaram-se quanto à pertinência das informações a incluir tendo em conta os encargos administrativos conexos, enquanto outros propuseram a inclusão de informações adicionais, tais como o peso e a composição química das baterias. A Comissão propôs a apresentação de um documento comparativo das diferentes disposições relativas às informações que devem constar dos rótulos, códigos QR e passaportes digitais das baterias. A Comissão confirmou que a omissão do mercúrio no artigo 13.º, n.º 4, é um lapso que deverá ser retificado através de uma retificação. No que respeita às **informações sobre o estado e a vida útil esperada das baterias (artigo 14.º e anexo VII)**, um Estado-Membro solicitou que o âmbito de aplicação do artigo fosse alargado às baterias de produtos eletrónicos. A Comissão justificou a decisão de incluir apenas as baterias industriais e as baterias de veículos elétricos pelo facto de serem estas as baterias que podem ter uma segunda vida útil, para a qual o estado é uma informação relevante.

⁸ Documento 4964/2021.

Conformidade das baterias e Notificação dos organismos de avaliação da conformidade (capítulos IV e V)

Vários Estados-Membros apresentaram reservas de análise sobre o capítulo IV relativo à conformidade das baterias (artigos 15.º a 20.º e anexos VIII e IX) e sobre o capítulo V relativo à notificação dos organismos de avaliação da conformidade (artigos 21.º a 37.º), tendo assinalado que ainda estavam em curso consultas internas. Diversos Estados-Membros defenderam que o mecanismo previsto no âmbito das **especificações comuns (artigo 16.º)** seja utilizado apenas como opção de recurso, em casos excecionais ou de atrasos extremos, e manifestaram a sua preferência pela adoção de normas harmonizadas. A Comissão confirmou a sua intenção de só recorrer a tal procedimento em casos excecionais, em que a ausência de normas possa pôr em risco a execução do regulamento, ou a título temporário. Quanto ao capítulo V, a Comissão salientou a importância das disposições para reforçar a independência dos organismos de avaliação da conformidade, em especial no que diz respeito aos requisitos verificados por entidades externas, tais como a pegada de carbono, o conteúdo reciclado e o dever de diligência na cadeia de aprovisionamento.

Obrigações dos operadores económicos além das incluídas no capítulo VII (capítulo VI)

Os Estados-Membros levantaram várias questões de natureza técnica. Os debates centraram-se principalmente nas obrigações dos mandatários (artigo 40.º), tendo os Estados-Membros considerado importante distinguir a definição de "mandatários" da utilizada na Diretiva Resíduos de Equipamentos Elétricos e Eletrónicos (REEE). A Comissão observou que não tinha sido atribuída qualquer competência aos mandatários ao abrigo do capítulo VII.

O artigo 39.º é tratado mais adiante no âmbito das disposições relativas ao dever de diligência.

Gestão do fim de vida das baterias (capítulo VII)

Os Estados-Membros salientaram a importância fundamental deste capítulo. As principais questões que suscitam preocupação dizem respeito às ligações com a legislação em vigor em matéria de resíduos, nomeadamente a Diretiva-Quadro Resíduos, e, relativamente aos regimes de responsabilidade dos produtores, à necessidade de dar flexibilidade aos regimes existentes que funcionam bem e já são aplicados a nível nacional. Foram expressas opiniões divergentes sobre o nível de ambição das metas e dos prazos para a recolha de resíduos de baterias portáteis. De um modo geral, os Estados-Membros puseram em causa a exclusão das baterias de veículos de transporte ligeiros das metas de recolha. Foram solicitados esclarecimentos adicionais acerca das disposições sobre a reorientação e o refabrico de baterias. Além disso, os Estados-Membros fizeram novas observações sobre uma série de questões de natureza técnica identificadas no documento officioso da Presidência.

No que se refere à **responsabilidade alargada do produtor (artigo 47.º)**, os Estados-Membros interrogaram-se quanto à necessidade de estabelecer medidas específicas para além dos requisitos definidos nos artigos 8.º e 8.º-A da Diretiva-Quadro Resíduos (DQR). Consideraram a abordagem do regulamento demasiado prescritiva e pediram flexibilidade para atender às especificidades dos vários regimes que já estão operacionais e funcionam eficazmente a nível nacional. Essa abordagem foi ainda considerada contrária ao objetivo da DQR de harmonizar os regimes de responsabilidade alargada do produtor nos diferentes fluxos de resíduos. Alguns Estados-Membros expressaram interesse em incluir no regulamento disposições complementares das da DQR. Foi igualmente sugerido que se estudasse a possibilidade de o regulamento estabelecer requisitos mínimos e dar aos Estados-Membros a possibilidade de definirem disposições complementares. Foram manifestadas as mesmas preocupações em relação ao **registo de produtores (artigo 46.º)**, tendo os Estados-Membros sublinhado a necessidade de ter em conta os sistemas de registo já existentes a nível nacional e as respetivas especificidades. A Comissão salientou a importância de estabelecer regras comuns em todos os Estados-Membros, a fim de promover a circularidade das baterias.

No que diz respeito à **recolha de resíduos de baterias portáteis (artigos 48.º e 55.º e anexo XI)**, as opiniões divergiram: enquanto alguns Estados-Membros consideraram os prazos demasiado ambiciosos, outros apoiaram a proposta da Comissão e outros ainda mostraram-se flexíveis em relação à eventual prorrogação do prazo intermédio. A Comissão reconheceu a natureza ambiciosa das metas propostas, mas entendeu que são atingíveis, com base nas experiências e valores já comunicados em alguns Estados-Membros. Diversos Estados-Membros puseram em causa a metodologia de cálculo das taxas de recolha baseada nas baterias disponíveis no mercado, e declararam preferir uma metodologia baseada nas baterias disponíveis para recolha, a fim de ter em conta o tempo de vida útil cada vez maior das baterias portáteis. Houve ainda Estados-Membros que consideraram problemática a duplicação de obrigações tanto para os produtores como para os Estados-Membros no que diz respeito ao cumprimento das metas de recolha dos resíduos de baterias e salientaram a importância de atribuir de forma clara a responsabilidade pela consecução dessas metas, tendo em conta que o instrumento jurídico é um regulamento. Foi proposta a supressão do artigo 55.º, uma vez que se entendeu que a responsabilidade pela consecução das referidas metas deveria ser dos produtores. A Comissão opôs-se a essa supressão, considerando que a imposição da obrigação aos Estados-Membros é necessária para assegurar o carácter vinculativo das metas de recolha.

Uma série de Estados-Membros contestou a exclusão dos resíduos de baterias de veículos de transporte ligeiros das taxas de recolha. A Comissão reiterou que, durante o processo legislativo, será finalizado um estudo do JRC sobre este tema, que poderá constituir uma base para uma análise mais aprofundada com vista à definição de uma meta de recolha para essas baterias.

No que respeita à **recolha de resíduos de baterias de automóvel, baterias industriais e baterias de veículos elétricos (artigo 49.º)**, alguns Estados-Membros solicitaram a inclusão de uma meta de recolha explícita ou a possibilidade de os Estados-Membros decidirem a introdução de uma meta de recolha a nível nacional. A Comissão considerou que uma meta explícita para estes tipos de baterias não poderia ser inferior a 100 %.

Foram feitas observações sobre uma série de questões de natureza técnica com o objetivo de clarificar **as obrigações dos distribuidores (artigo 50.º), as obrigações dos utilizadores finais (artigo 51.º), as obrigações das instalações de tratamento (artigo 52.º), a participação de autoridades públicas de gestão de resíduos (artigo 53.º) e a participação de pontos de recolha voluntária (artigo 54.º)**. Alguns Estados-Membros consideraram que as baterias recolhidas só deveriam ser entregues aos produtores ou às organizações competentes em matéria de responsabilidade do produtor, a fim de assegurar a sustentabilidade dos regimes de responsabilidade alargada do produtor. Por outro lado, a Comissão salientou a importância de abrir o mercado da reciclagem a novos operadores, a fim de contribuir para um aumento da recolha de baterias. Os Estados-Membros salientaram igualmente a dificuldade em fazer os consumidores cumprir a obrigação de separarem os resíduos de baterias.

Em matéria de **tratamento e reciclagem (artigo 56.º e anexo XII)**, os Estados-Membros apresentaram várias propostas para complementar a parte A do anexo XII no que diz respeito a precauções específicas e medidas de segurança para o armazenamento e o tratamento de resíduos de baterias à base de lítio durante o manuseamento, a triagem e o armazenamento.

Ao debaterem **os rendimentos de reciclagem e as metas de valorização de materiais (artigo 57.º e anexo XII)**, os Estados-Membros salientaram as relações com as disposições em matéria de reorientação e refabrico e consideraram necessário dispor de uma definição clara do momento em que se entende que uma bateria entra num processo de reciclagem. Vários Estados-Membros contestaram o facto de as metas já terem sido fixadas, uma vez que a sua metodologia de cálculo só será definida mais tarde, tendo sido proposto incluir no regulamento os princípios que deverão orientar a metodologia. Além disso, na opinião dos Estados-Membros, as metas de reciclagem para 2025 deveriam estar condicionadas à adoção de um ato de execução que estabeleça regras pormenorizadas para o seu cálculo dentro do prazo previsto. Foi igualmente proposto autorizar a eliminação de determinadas baterias que não devem ser recicladas (por exemplo, baterias que contenham mercúrio).

Os Estados-Membros assinalaram a necessidade de analisar as disposições relativas à **transferência de resíduos de baterias (artigo 58.º)** à luz da revisão prevista do Regulamento Transferências de Resíduos. Foi proposto aditar uma referência às baterias exportadas para fins de reorientação e refabrico.

Os Estados-Membros consideraram de particular importância os **requisitos relativos à reorientação e ao refabrico de baterias industriais e baterias de veículos elétricos (artigo 59.º e anexo VII)**. Insistiram na necessidade de clarificar a natureza destas operações, os procedimentos de registo ou de licenciamento que os operadores devem seguir e o momento em que é aplicado o fim do estatuto de resíduo, e solicitaram a introdução de uma definição de "refabrico". Os Estados-Membros manifestaram o seu apoio ao quadro apresentado na proposta, nomeadamente à exigência de que as baterias reorientadas e refabricadas cumpram todos os requisitos aplicáveis, e assinalaram que era essencial atribuir de forma clara a responsabilidade alargada do produtor para as baterias sujeitas a essas operações. Espera-se que o Grupo do Ambiente continue a debater o tema com base num documento oficioso que a Comissão irá preparar.

Os Estados-Membros consideraram que as campanhas de sensibilização junto dos utilizadores finais deveriam ser tornadas obrigatórias no âmbito das **informações relativas ao fim de vida (artigo 60.º)**. Alguns Estados-Membros manifestaram preocupações quanto a uma "taxa visível" que indique em separado ao utilizador final, no ponto de venda de uma bateria nova, os custos suportados pelo produtor, e propuseram a supressão desta disposição.

Quanto à **comunicação de informações às autoridades competentes (artigo 61.º)** e à **comunicação de informações à Comissão (artigo 62.º)**, os Estados-Membros levantaram várias questões, nomeadamente no que toca à exequibilidade e à responsabilidade de prestar, no ano subsequente, informações sobre as baterias portáteis que tenham saído do território de um Estado-Membro, bem como à partilha de informações sobre as operações de gestão de resíduos realizadas noutro Estado-Membro. Foram levantadas, em especial, questões relativas à aplicabilidade da obrigação de os Estados-Membros comunicarem informações sobre os rendimentos de reciclagem e a valorização de materiais das baterias recolhidas no seu território para os Estados-Membros que não dispõem de instalações de reciclagem de baterias. A Comissão esclareceu que seguiu as obrigações de comunicação de informações em vigor (Decisão 2008/763/CE), mas reconheceu a complexidade da questão e a eventual necessidade de reforçar as disposições, a fim de garantir que as autoridades competentes possam assegurar o cumprimento da obrigação por parte do primeiro operador das instalações de reciclagem. Foram igualmente expressas preocupações quanto aos prazos para o cumprimento das obrigações de comunicação de informações.

Por último, no que diz respeito à **aplicação do capítulo VII (artigo 63.º)**, alguns Estados-Membros solicitaram o adiamento da data de aplicação do capítulo VII. A Comissão sublinhou as implicações que tal adiamento teria para várias disposições do regulamento.

Para além das questões acima referidas, os Estados-Membros apoiaram uma série de alterações de natureza técnica propostas pela Presidência no seu documento oficioso⁹.

Intercâmbio eletrónico de informações (capítulo VIII)

De um modo geral, os Estados-Membros acolheram favoravelmente este capítulo. Os Estados-Membros apresentaram sobretudo pedidos de esclarecimento relativos à articulação entre o **sistema de intercâmbio eletrónico (artigo 64.º e anexo XIII)** e o **passaporte de bateria (artigo 65.º)**, relativamente a outras obrigações de comunicação de informações definidas nos capítulos III e VII. A Comissão esclareceu que o sistema de intercâmbio eletrónico dirá respeito ao modelo de bateria, ao passo que o passaporte de bateria consistirá num registo específico para cada bateria, que conterà um conjunto de informações dinâmicas, para além do que está previsto no anexo XIII. A Comissão partilhará informações adicionais sobre a articulação entre as várias disposições. Outras questões que suscitaram preocupação dizem respeito ao acesso às informações recolhidas (nomeadamente ao acesso das organizações competentes em matéria de responsabilidade do produtor, dos operadores que realizam atividades de reparação, reorientação ou refabrico e de potenciais compradores), bem como à transferência da responsabilidade pelo passaporte em função da alteração do estado da bateria.

Fiscalização do mercado da União, controlo das baterias que entram no mercado da União e procedimento de salvaguarda da União (capítulo IX) e alterações (capítulo XII)

Alguns Estados-Membros apresentaram reservas de análise sobre estes capítulos. As intervenções dos Estados-Membros foram mínimas e consistiram em pedidos de esclarecimento e propostas muito específicas. A Comissão destacou o alinhamento das disposições com o "novo" quadro legislativo para os produtos. Será necessária uma análise mais aprofundada do capítulo a fim de avaliar questões que possam suscitar preocupação.

Contratos públicos ecológicos (artigo 70.º)

De um modo geral, os Estados-Membros acolheram favoravelmente a inclusão das disposições relativas aos contratos públicos ecológicos no regulamento. No entanto, foram levantadas questões quanto ao cumprimento das obrigações previstas no artigo antes da adoção dos atos delegados que estabelecerão os critérios ou metas mínimos obrigatórios em matéria de contratos públicos ecológicos. A Comissão indicou que os Estados-Membros poderiam seguir os requisitos estabelecidos nos artigos 7.º a 10.º.

⁹ Documento 5372/2021.

Dever de diligência na cadeia de aprovisionamento (artigos 39.º e 72.º e anexo X)

Os Estados-Membros reconheceram a importância do tema, mas interrogaram-se quanto à relação com a futura proposta legislativa sobre a governação sustentável das empresas e o dever de diligência. Os Estados-Membros manifestaram igualmente preocupação com os encargos administrativos conexos, em especial para as PME, e com a exequibilidade e a verificação das cadeias de valor nos países terceiros. A Comissão reconheceu os procedimentos administrativos necessários para a verificação, mas observou que, de acordo com a avaliação de impacto, as disposições deverão ser aplicáveis apenas às grandes empresas. Sublinhou igualmente a referência, no considerando 70, à possível adaptação do regulamento à luz de futuras alterações legislativas.

Na discussão do artigo 4.º sobre os requisitos de sustentabilidade, de segurança, de rotulagem e de informação, a Comissão esclareceu que as disposições relativas ao dever de diligência não foram incluídas nesse artigo por não constituírem, em sentido estrito, requisitos aplicáveis a produtos, mas sim obrigações dos operadores económicos.

Delegação de poderes e procedimento de comité (capítulo XI)

Os atos delegados previstos no artigo 73.º foram debatidos durante a análise dos artigos pertinentes. Os Estados-Membros apresentaram reservas sobre alguns dos atos delegados, especificamente no contexto do capítulo II, e, em alguns casos, a Presidência propôs uma revisão da delegação de poderes. De um modo geral, os Estados-Membros manifestaram-se bastante preocupados com os prazos propostos para a adoção de vários atos delegados e atos de execução e com a entrada em vigor das disposições conexas.

Disposições finais (capítulo XIII)

Os Estados-Membros interrogaram-se quanto à interação entre a revogação da Diretiva Pilhas e Acumuladores em vigor e as respetivas regras transitórias, os requisitos de responsabilidade alargada do produtor previstos na DQR e a proposta de regulamento.

A data de aplicação do Regulamento (janeiro de 2022) foi considerada irrealista, tendo em conta, em especial, a complexidade das negociações sobre o regulamento, pelo que os Estados-Membros solicitaram o adiamento dessa data.

IV. CONCLUSÃO

Segundo o atual planeamento da Presidência portuguesa, o Grupo do Ambiente terá realizado, até ao final de junho, 21 videoconferências informais dedicadas ao Regulamento Baterias.

A Presidência considera que a análise exaustiva da proposta permitiu clarificar todo o seu alcance e identificar as principais questões que preocupam os Estados-Membros, o que facilitará a racionalização dos futuros trabalhos necessários com vista à adoção de uma orientação geral.

Com base nos debates realizados até à data, e sem prejuízo dos futuros trabalhos necessários sobre as questões descritas na secção III, a Presidência considera que é necessário continuar a trabalhar, de um ponto de vista político e jurídico, nas seguintes questões principais:

- a base jurídica;
- a abordagem a adotar no que diz respeito às baterias de veículos de transporte ligeiros;
- o procedimento de alteração das restrições em matéria de substâncias perigosas;
- os prazos propostos para os requisitos de sustentabilidade e segurança, tendo em conta o extenso trabalho necessário em matéria de direito derivado;
- a articulação com a legislação em vigor em matéria de resíduos e o nível de flexibilidade para os Estados-Membros no que toca à responsabilidade alargada do produtor para as baterias;
- o nível de ambição das metas de recolha;
- as disposições em matéria de dever de diligência à luz da futura proposta legislativa sobre a governação sustentável das empresas e o dever de diligência.

A Presidência portuguesa está empenhada em trabalhar em estreita colaboração com a próxima Presidência eslovena, a fim de facilitar a continuação dos debates no Grupo do Ambiente e de assegurar o bom andamento do dossiê no Conselho. Para o efeito, a Presidência tenciona trabalhar no sentido de chegar a uma proposta de compromisso sobre os capítulos II e VII até ao final do semestre.

A Presidência expressa os seus sinceros agradecimentos à Comissão pela excelente cooperação com o Grupo do Ambiente, pelas explicações pormenorizadas e pelos documentos officiosos que forneceu, bem como aos Estados-Membros pelo seu empenho e pelos seus contributos valiosos durante as reuniões semanais, e pela apresentação de extensas observações escritas adicionais.

Convida-se o Coreper a tomar nota do presente relatório intercalar da Presidência, tendo em vista a sua apresentação ao Conselho (Ambiente) na sua reunião de 10 de junho de 2021.