Parlamento Europeu
2024-2029

TEXTOS APROVADOS

P10_TA(2025)0168

Requisitos de circularidade para a conceção de veículos e a gestão dos veículos em fim de vida

Alterações aprovadas pelo Parlamento Europeu, em 9 de setembro de 2025, sobre a 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 (COM(2023)0451 – C9-0308/2023 – 2023/0284(COD))[1]

(Processo legislativo ordinário: primeira leitura)

[1] O assunto foi devolvido às comissões competentes para negociações interinstitucionais, nos termos do artigo 60.º, n.º 4, quarto parágrafo, do Regimento (A10-0158/2025).

Alteração 1
Proposta de regulamento
Considerando 1

Texto da Comissão	*Alteração*
(1) A Comunicação da Comissão, de 11 de dezembro de 2019, intitulada «Pacto Ecológico Europeu»[37] 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 aprovisionados, fabricados e tratados no fim da sua vida útil de forma sustentável.	(1) A Comunicação da Comissão, de 11 de dezembro de 2019, intitulada «Pacto Ecológico Europeu»[37] 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, ***o mais tardar em*** 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 aprovisionados, fabricados e tratados no fim da sua vida útil de forma sustentável.
_____	_____
[37] 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]***.	[37] 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)***0640)***.

Alteração 2
Proposta de regulamento
Considerando 2

Texto da Comissão	*Alteração*
(2) O setor automóvel contribui de forma significativa para a	(2) O setor automóvel contribui de forma significativa para a

utilização de energia e de recursos materiais pela União e, por conseguinte, para a geração de gases com efeito de estufa. A produção de veículos em países terceiros colocados no mercado da União contribui para a geração de gases com efeito de estufa a nível mundial, o que, por sua vez, tem um impacto ambiental negativo na União. A transição da utilização de combustíveis fósseis nos veículos para uma mobilidade sem emissões, conforme previsto no pacote Objetivo 55, é uma das condições prévias para alcançar o objetivo de neutralidade climática em 2050 e reduzirá as emissões de gases com efeito de estufa do setor automóvel associadas à fase de utilização dos veículos. A indústria automóvel é um dos maiores utilizadores de alumínio 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

utilização de energia e de recursos materiais pela União e, por conseguinte, para a geração de gases com efeito de estufa. A produção de veículos em países terceiros colocados no mercado da União contribui para a geração de gases com efeito de estufa a nível mundial, o que, por sua vez, tem um impacto ambiental negativo na União. A transição da utilização de combustíveis fósseis nos veículos para uma mobilidade sem emissões, conforme previsto no pacote Objetivo 55, é uma das condições prévias para alcançar o objetivo de neutralidade climática em 2050 e reduzirá as emissões de gases com efeito de estufa do setor automóvel associadas à fase de utilização dos veículos. A indústria automóvel é um dos maiores utilizadores de alumínio 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 ***e o aumento contínuo do tamanho e do peso dos veículos***, bem como devido a uma utilização mais generalizada ***e à complexidade dos*** 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

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»[38], 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 Conselho[39] e o Parlamento[40] 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.

fase de utilização dos veículos***, e a indústria poderá tornar-se cada vez mais dependente da importação de matérias-primas críticas e vulnerável a perturbações do aprovisionamento e, por conseguinte, poderá perder competitividade***. 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 ***reparar,*** reutilizar, refabricar, recondicionar***, reconverter*** ou reciclar a partir ***tanto de veículos em fase de utilização como*** de veículos em fim de vida. A fim de fazer face a estes impactos ambientais***,*** contribuir para a descarbonização do setor ***e apoiar a competitividade através do aumento da capacidade de resistência da indústria automóvel***, 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»[38], 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 Regulamento (UE) 2024/1252 do Parlamento Europeu e do Conselho[38-A] dispõe no mesmo sentido.*** O Conselho[39] e o Parlamento[40] 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.
_____	_____
[38] 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]***.	[38] 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)***0098)***.
	[38-A] Regulamento (UE) 2024/1252 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de abril de 2024, que estabelece um regime 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 (JO L, 2024/1252, 3.5.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1252/oj).
[39] Conclusões do Conselho, de 17 de dezembro de 2020, intituladas «Tornar a recuperação circular e ecológica».	[39] Conclusões do Conselho, de 17 de dezembro de 2020, intituladas «Tornar a recuperação circular e ecológica».
[40] Resolução do Parlamento Europeu, de 10 de fevereiro de	[40] Resolução do Parlamento Europeu, de 10 de fevereiro de

2021, sobre o novo plano de ação para a economia circular.	2021, sobre o novo plano de ação para a economia circular.
Alteração 3 **Proposta de regulamento** **Considerando 6**	
Texto da Comissão	*Alteração*
(6) O Regulamento (UE) 2018/858 do Parlamento Europeu e do Conselho[44] 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,	(6) O Regulamento (UE) 2018/858 do Parlamento Europeu e do Conselho[44] 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***, às cláusulas***

são aplicáveis às homologações emitidas em conformidade com os requisitos do presente regulamento.	***de salvaguarda*** e às sanções, são aplicáveis às homologações emitidas em conformidade com os requisitos do presente regulamento.
_____	_____
[44] 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).	[44] 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).

Alteração 4
Proposta de regulamento
Considerando 6-A (novo)

Texto da Comissão	*Alteração*
	(6-A) Para evitar a aplicação retroativa dos requisitos, é importante distinguir entre homologações alteradas e novas homologações. Por conseguinte, importa esclarecer que as alterações não requerem sistematicamente uma nova homologação nos termos do Regulamento (UE) 2018/858.

Alteração 5
Proposta de regulamento
Considerando 7

Texto da Comissão	*Alteração*
(7) A fim de melhorar o	(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 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

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 ***e a exportação de veículos usados***. 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 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

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).

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).

Alteração 6
Proposta de regulamento
Considerando 8

Texto da Comissão	*Alteração*
(8) As Diretivas 2000/53/CE e 2005/64/CE são aplicáveis unicamente a veículos de passageiros (M_1) e veículos comerciais ligeiros (N_1), 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 M_1 e N_1, mas também, parcialmente, a ***determinados*** veículos da categoria L ***(L_3e a L_7e)*** e a veículos pesados e reboques destes (M_2, M_3, N_2, N_3 e O). Não existem informações completas sobre o tratamento desses veículos em fim de vida na União,	(8) As Diretivas 2000/53/CE e 2005/64/CE são aplicáveis unicamente a veículos de passageiros (M_1) e veículos comerciais ligeiros (N_1), 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 M_1 e N_1, mas também, parcialmente, a veículos da categoria L e a veículos pesados e reboques destes (M_2, M_3, N_2, N_3 e O). Não existem informações completas sobre o tratamento desses veículos em fim de vida na União, o que impede que lhes seja

o que impede que lhes seja aplicado o mesmo regime que o aplicável aos veículos das categorias M_1 e N_1 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 a L_7e) e*** a veículos pesados e reboques destes (M_2, M_3, N_2, N_3 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.	aplicado o mesmo regime que o aplicável aos veículos das categorias M_1 e N_1 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 ***tanto*** a veículos da categoria L ***como*** a veículos pesados e reboques destes (M_2, M_3, N_2, N_3 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. ***Demais, devem aplicar-se requisitos adicionais aos veículos da categoria L, designadamente quanto à rotulagem, à remoção obrigatória ou à reutilização, ao refabrico e ao recondicionamento.***

Alteração 7
Proposta de regulamento
Considerando 8-A (novo)

Texto da Comissão	*Alteração*
	(8-A) Para assegurar a coerência regulamentar e evitar a fragmentação no mercado único, é necessário alargar o âmbito de aplicação

do presente regulamento aos veículos das categorias L1 e L2, na aceção do Regulamento (UE) n.º 168/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho[1-A]. Os veículos das categorias L1e e L2e não estão sujeitos da mesma forma a matrícula administrativa em todos os Estados-Membros nos termos da Diretiva 1999/37/CE do Conselho[1-B], apesar de serem homologados ao abrigo do Regulamento (UE) n.º 168/2013. Essa incoerência regulamentar pode dar azo a práticas nacionais fragmentadas, o que se traduziria em encargos desproporcionados para os fabricantes e comprometeria a competitividade da indústria. No intuito de assegurar a coerência e a harmonização da regulamentação, o presente regulamento deve prever que, caso esses veículos não estejam sujeitos a matrícula administrativa, seja criado um sistema alternativo para registar as suas informações de identificação, designadamente aquando da colocação no mercado, durante a sua utilização ou em fim de vida. Desta forma, seria possível evitar o tratamento diferenciado de veículos semelhantes e harmonizar as obrigações aplicáveis a todos os veículos da categoria L, o que contribuiria para um quadro coerente para efeitos de cumprimento do presente regulamento.

[1-A] Regulamento (UE) n.º 168/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de janeiro de 2013, relativo

à homologação e fiscalização do mercado dos veículos de duas ou três rodas e dos quadriciclos (JO L 60 de 2.3.2013, p. 52, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2013/168/oj).

[1-B] 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, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/1999/37/oj).

Alteração 8
Proposta de regulamento
Considerando 9-A (novo)

Texto da Comissão	*Alteração*
	(9-A) Os veículos concebidos e construídos ou adaptados para utilização exclusiva pelos serviços das forças armadas, assim como os veículos concebidos e construídos para utilização pelos serviços das forças armadas, da proteção civil e dos bombeiros, das forças responsáveis pela manutenção da ordem pública e pelos serviços de emergência médica devem ser excluídos do âmbito de aplicação do presente regulamento. Esses veículos cumprem funções operacionais especializadas e estão sujeitos a requisitos técnicos específicos, além de a sua conceção, construção e utilização diferirem consideravelmente das dos veículos destinados ao transporte rodoviário geral. Por conseguinte, não seria

	adequado aplicar requisitos gerais de circularidade à conceção e à gestão em fim de vida desses veículos, e a sua exclusão do âmbito de aplicação do presente regulamento está em consonância com a natureza específica das funções que desempenham.

Alteração 9
Proposta de regulamento
Considerando 9-B (novo)

Texto da Comissão	*Alteração*
	(9-B) Com vista a preservar o património cultural da Europa, os veículos de interesse histórico devem ser excluídos do âmbito de aplicação do presente regulamento. Os veículos de interesse cultural especial devem também poder ser excluídos do âmbito de aplicação do presente regulamento, contanto que sejam oficialmente reconhecidos como tal pela autoridade competente do Estado-Membro em que estão registados, de acordo com critérios específicos. A exclusão do âmbito de aplicação não dispensa uma manutenção e um manuseamento desses veículos de forma respeitadora do ambiente, em conformidade com o direito aplicável da União ou nacional. Deste modo, os Estados-Membros devem assegurar que os veículos abrangidos por esta isenção sejam devidamente geridos.

Alteração 10
Proposta de regulamento
Considerando 9-C (novo)

Texto da Comissão	*Alteração*
	(9-C) No intuito de assegurar que o âmbito de aplicação do presente regulamento seja adaptado às realidades do mercado, devem também ser excluídos do presente regulamento outros tipos de veículos, como veículos da categoria L produzidos em pequenas séries ou determinados velocípedes concebidos para se pedalar.

Alteração 11
Proposta de regulamento
Considerando 10

Texto da Comissão	*Alteração*
(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	(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 veículos completados. Assim, é conveniente exigir que apenas o veículo de base seja conforme ao presente regulamento.	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. ***Todavia, os veículos para fins especiais produzidos por pequenos fabricantes devem ser totalmente excluídos do âmbito de aplicação do presente regulamento. Os fabricantes*** de segunda fase***, como os que produzem a carroçaria,*** de veículos homologados no âmbito de uma homologação em várias fases não ***estão*** em condições de calcular as taxas de reutilização potencial, reciclagem potencial e valorização potencial de veículos completados. Assim, é conveniente exigir que apenas o veículo de base seja conforme ao presente regulamento ***nesta fase. Por conseguinte, a carroçaria de veículos construídos em várias fases que não esteja incluída no veículo de base não deve ser incluída no âmbito da responsabilidade alargada do produtor.***

Alteração 12
Proposta de regulamento
Considerando 10-A (novo)

Texto da Comissão	*Alteração*
	(10-A) As autocaravanas e as caravanas distinguem-se dos veículos ou reboques convencionais por terem como função principal o alojamento e não o transporte. Muitas caravanas encontram-se permanentemente fixadas como casas de férias utilizadas

	para alojamento sazonal e permanecem operacionais durante décadas. Estas unidades não devem ser classificadas como veículos em fim de vida, porquanto continuam a servir de habitação, muitas vezes sem matrícula, o que leva a que sejam incorretamente classificados como «veículos desaparecidos». Estas caravanas são construídas com componentes não automóveis, como madeira, móveis, sistemas de água e sistemas elétricos domésticos, que não são tratados por instalações de reciclagem de veículos. Tratando-se de veículos destinados a fins especiais, e tendo em conta os materiais diferentes que as compõem e a sua utilização permanente, as autocaravanas e as caravanas devem ser excluídas do âmbito de aplicação do presente regulamento.

Alteração 13
Proposta de regulamento
Considerando 11

Texto da Comissão	*Alteração*
(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 orientações[46] sobre esta matéria, essa avaliação continua a ser problemática. Por conseguinte, importa definir critérios precisos	(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 nos casos de transferências transfronteiras ***e de exportações*** de veículos. Apesar da emissão de orientações[46] 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.

---

[46] 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.

e juridicamente vinculativos que permitam determinar que um veículo se encontra em fim de vida. Esses critérios devem ser utilizados por ***todas as autoridades competentes envolvidas,*** operadores económicos e proprietários de veículos que lidam com veículos em fim de vida.

---

[46] 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.

Alteração 14
Proposta de regulamento
Considerando 13

Texto da Comissão	*Alteração*
(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	(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.

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 ***tendo em conta a norma ISO 22628:2002***. 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. ***Para evitar incompatibilidade com a metodologia da UE e reduzir os encargos para os fabricantes, a Comissão deve procurar que a metodologia pertinente da ONU seja***

atualizada em conformidade.

Alteração 15
Proposta de regulamento
Considerando 13-A (novo)

Texto da Comissão	*Alteração*
	(13-A) Um dos pilares fundamentais de uma economia automóvel verdadeiramente sustentável e circular é a salvaguarda da reparabilidade dos veículos ao longo da sua vida útil. Caso ainda possam ser reparados, os veículos não devem ser prematuramente classificados como veículos em fim de vida, caso contrário gerar-se-ão resíduos desnecessários, ineficiências económicas e encargos indevidos para os proprietários dos veículos. Um veículo só deve ser considerado em fim de vida se não for possível recuperá-lo razoavelmente para que cumpra os requisitos de inspeção técnica e se, por esse motivo, comportar riscos para a segurança dos utentes da estrada.

Alteração 16
Proposta de regulamento
Considerando 13-B (novo)

Texto da Comissão	*Alteração*
	(13-B) A longevidade dos veículos depende não só da sua conceção inicial, como também da disponibilidade de serviços de reparação e manutenção competitivos e a preços acessíveis. As oficinas

	de reparação independentes devem poder operar em condições equitativas e transparentes para garantir que os consumidores não dependam exclusivamente de redes de reparação controladas pelos fabricantes, o que poderia limitar a concorrência, aumentar os custos e reduzir a disponibilidade de serviços. A fim de garantir que os consumidores continuem a ter escolha e assegurar a utilização eficiente dos recursos, cumpre evitar obstáculos à reparação, entre eles restrições no acesso a peças sobresselentes, a ferramentas de diagnóstico e a informações técnicas, bem como a associação injustificada de peças a um veículo específico.

Alteração 17
Proposta de regulamento
Considerando 15

Texto da Comissão	*Alteração*
(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	(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 Conselho[48]. Do mesmo modo, importa ***introduzir*** restrições à utilização de substâncias reguladas ao abrigo do Regulamento (UE) 2019/1021 do Parlamento Europeu e do Conselho[49], 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.***	Regulamento (CE) n.º 1907/2006 do Parlamento Europeu e do Conselho[48]. Do mesmo modo, importa ***respeitar as*** restrições à utilização de substâncias reguladas ao abrigo do Regulamento (UE) 2019/1021 do Parlamento Europeu e do Conselho[49], com base nas disposições desse regulamento.
_____	_____
[48] 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).	[48] 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).
[49] 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).	[49] 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).

Alteração 18
Proposta de regulamento
Considerando 15-A (novo)

Texto da Comissão	*Alteração*
	(15-A) Com vista a facilitar o cumprimento do presente regulamento e proporcionar orientações sobre as restrições de substâncias que suscitam preocupação presentes nos veículos, mas também das que dificultam a reciclagem de matérias-primas secundárias seguras e de elevada qualidade, afigura-se adequado inventariar essas substâncias. Esta medida deve ser levada a cabo pela Comissão, apoiada pela Agência Europeia dos Produtos Químicos, criada pelo Regulamento (CE) n.º 1907/2006 («Agência»). A Comissão deve tomar medidas de acompanhamento adequadas a este respeito, em que se inclui a possibilidade de adotar atos delegados.

Alteração 19
Proposta de regulamento
Considerando 16

Texto da Comissão	*Alteração*
(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 Conselho[50]. Por conseguinte, essas substâncias devem ser abrangidas e,	(16) A Diretiva 2000/53/CE prevê isenções relativas às restrições à utilização de chumbo e cádmio em baterias utilizadas em veículos, que são retomadas no presente regulamento. No entanto, a utilização de substâncias em baterias é regulamentada de forma abrangente no Regulamento (UE) 2023/***1542*** do Parlamento Europeu e do Conselho[50]. 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.	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.
_____	_____
[50] 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. ***[...]***).	[50] Regulamento ***(UE) 2023/1542*** do Parlamento Europeu e do Conselho, de ***12 de julho*** de 2023, relativo às baterias e respetivos resíduos, que altera a Diretiva 2008/98/CE e o Regulamento (UE) 2019/1020 e revoga a Diretiva 2006/66/CE (JO L ***191*** de ***28.7.2023***, p. ***1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2023/1542/oj***).

Alteração 20
Proposta de regulamento
Considerando 17

Texto da Comissão	*Alteração*
(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	(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 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.	dos impactos socioeconómicos dessa alteração, que não consta da Diretiva 2000/53/CE, incluindo a ponderação sobre a disponibilidade de substâncias alternativas e os impactos na saúde humana e no ambiente ao longo do ciclo de vida dos veículos. ***Antes de adotar atos delegados dessa natureza, a Comissão deve consultar os peritos e as partes interessadas pertinentes para assegurar que, além dos efeitos na saúde humana e no ambiente, sejam também tidas em conta as repercussões socioeconómicas mais vastas.*** 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.

Alteração 21
Proposta de regulamento
Considerando 18

Texto da Comissão	*Alteração*
(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	(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***, sem descurar as características de segurança dos veículos***. A utilização de materiais reciclados permite uma utilização mais eficiente dos materiais,

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.

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, ***fortalece a autonomia estratégica e a competitividade da União através da redução das*** dependências de matérias-primas e energéticas associadas ao aprovisionamento de matérias-primas primárias***, sobretudo ao contribuir para manter matérias-primas críticas valiosas no território da União,*** e, ao mesmo tempo, ***reforçar*** 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, ***designadamente através de mercados em linha,*** 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. ***A transição para a economia circular no setor automóvel deve ser acompanhada de medidas que salvaguardem a segurança no emprego e criem novas oportunidades de emprego. É necessário que o presente regulamento possa apoiar os trabalhadores numa transição justa e que, para esse efeito, integre aspetos de sustentabilidade social, económica e ambiental.***

Alteração 22
Proposta de regulamento
Considerando 19

Texto da Comissão	*Alteração*
(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,***	(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 ***20*** % de plástico reciclado a partir de resíduos de plástico pós-consumo. Desta meta de teor de plásticos reciclados, ***15*** % devem ser alcançados pela inclusão, no modelo de veículo em causa, de plásticos reciclados provenientes de veículos em fim de vida. ***Para garantir uma necessária perspetiva de longo prazo para a indústria e***

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.***	***desbloquear investimentos, os fabricantes devem, numa fase posterior, visar incluir, no mínimo, 25 % de plástico reciclado proveniente de*** resíduos ***de plástico*** pós-consumo***, a menos que a falta de disponibilidade ou o preço excessivo dos plásticos reciclados necessários dificulte excessivamente o cumprimento desta meta. A fim de proporcionar flexibilidade suficiente aos fabricantes para lograrem este objetivo, até 50 % dessa meta deve poder ser alcançada mediante a utilização de resíduos pré-consumo.***

Alteração 23
Proposta de regulamento
Considerando 19-A (novo)

Texto da Comissão	*Alteração*
	(19-A) Para completar determinados elementos não essenciais do presente regulamento, 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 metodologia de cálculo e verificação da percentagem de plásticos valorizados a partir de resíduos pré-consumo e pós-consumo e de veículos em fim de vida, respetivamente, presentes e incorporados num modelo de veículo, que tenha em conta a melhor tecnologia de reciclagem disponível, em que se inclui reciclagem mecânica e química. Para

	garantir condições de concorrência equitativas, é necessário dar resposta de forma não discriminatória às preocupações ambientais relacionadas com o plástico reciclado de produção nacional e importado. Para o efeito, os plásticos reciclados provenientes de resíduos pré-consumo integrados em veículos importados para a União devem estar sujeitos a condições equivalentes no que diz respeito às emissões e aos critérios de recolha seletiva e sustentabilidade aplicáveis às tecnologias de reciclagem.

Alteração 24
Proposta de regulamento
Considerando 20

Texto da Comissão	*Alteração*
(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	(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, ***cumpre fixar uma meta para a integração, em veículos novos, de aço reciclado proveniente de sucata ferrosa. Além disso,*** 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 ***proveniente de sucata***

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.

ferrosa — em que se incluem famílias de ***produtos planos e longos de aço-carbono e*** de aço ***inoxidável —*** 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 ***e inclua as repercussões noutros setores utilizadores de aço e nas emissões mundiais de gases com efeito de estufa***. ***É importante distinguir entre as várias famílias de produtos de aço presentes no veículo, uma vez que são produzidos com tecnologias diferentes, em que a utilização de sucata ferrosa está sujeita a várias restrições, dependendo da sua capacidade para tolerar a presença de cobre e outras inclusões indesejadas de oligoelementos.*** A fim de ***completar determinados elementos não essenciais do presente regulamento, 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 metodologia de cálculo e verificação da percentagem de aço valorizado a partir de ***sucata ferrosa*** presente e incorporado no modelo de veículo.

Alteração 25
Proposta de regulamento
Considerando 20-A (novo)

Texto da Comissão	*Alteração*
	(20-A) O setor automóvel é também um dos maiores utilizadores de alumínio — representa mais de 40 % da procura total na União —, e esta utilização está a aumentar. A atual utilização de alumínio reciclado em veículos novos é reduzida. Com vista a contribuir para a redução da pegada de carbono associada à produção de veículos novos, apoiar a transição da indústria automóvel para a neutralidade climática, reduzir o consumo de energia e o custo desta e aumentar a capacidade de resistência mediante a redução das dependências de aprovisionamento de matérias-primas primárias, afigura-se adequado aumentar a utilização de alumínio reciclado nos veículos. Para esse efeito, 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 alumínio reciclado 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 completar determinados elementos não essenciais do presente regulamento, 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 metodologia de cálculo e verificação da percentagem de alumínio e ligas de alumínio valorizados a partir de resíduos presentes e incorporados no modelo de veículo.

Alteração 26
Proposta de regulamento
Considerando 21

Texto da Comissão	*Alteração*
(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	(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 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.	permanentes e magnésio e ligas de magnésio. No que respeita à viabilidade 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.

Alteração 27
Proposta de regulamento
Considerando 22

Texto da Comissão	*Alteração*
(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***	(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 magnésio e ligas de magnésio, neodímio, disprósio, praseodímio, térbio, samário e boro reciclados a partir de resíduos ***pré-consumo e*** pós-consumo, que devem estar presentes e ser incorporados nos modelos de veículos. A fim de ***completar determinados elementos não essenciais do presente regulamento, o poder de adotar atos em conformidade com o***

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.	***artigo 290.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia deve ser delegado na Comissão no que respeita ao estabelecimento de*** uma metodologia de cálculo e verificação das percentagens de materiais reciclados a partir de resíduos ***pré-consumo e*** 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.

Alteração 28
Proposta de regulamento
Considerando 23

Texto da Comissão	*Alteração*
(23) Em consonância com os requisitos do Regulamento (UE) ***[Regulamento MPC] do Parlamento Europeu e do Conselho[51]***, 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	(23) Em consonância com os requisitos do Regulamento (UE) ***2024/1252***, 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

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.

qualidade de execução setorial específica das disposições do Regulamento (UE) ***2024/1252***. Tal assegurará a simplificação e integração de várias obrigações em matéria de informação, rotulagem e remoção ao abrigo dos procedimentos do presente regulamento com as de outras peças, componentes e materiais.

_____ _____

[51] 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].

Alteração 29
Proposta de regulamento
Considerando 24

Texto da Comissão	*Alteração*
(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	(24) A fim de assegurar que as baterias são recicladas em conformidade com os requisitos do Regulamento (UE) 2023/***1542,*** e que os motores elétricos, que contêm quantidades importantes de elementos de terras raras, também podem ser substituídos e reciclados, é necessário introduzir requisitos de conceção para os novos modelos de veículos, assegurando que essas baterias e motores elétricos possam ser removidos de forma

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.

rápida por instalações de tratamento autorizadas ou operadores de reparação e manutenção em qualquer fase do ciclo de vida de um veículo***. A Comissão deve também incentivar a elaboração de normas aplicáveis às técnicas de conceção e montagem que facilitem a manutenção, reparação e reconversão de baterias e baterias de pilhas. Em termos mais gerais, para otimizar o potencial de substituição, reutilização, reciclagem, refabrico ou recondicionamento de peças e componentes de veículos e minimizar os resíduos, os veículos devem ser concebidos de forma que permita remover o maior número possível de peças e componentes. A noção de viabilidade técnica deve ser interpretada de um modo que secunde e facilite o cumprimento desses objetivos, não deixando de reconhecer que, em certos casos, os requisitos de segurança ou funcionais associados a uma peça podem justificar soluções alternativas que limitem a potencial remoção de uma peça ou componente. Nesses casos, os fabricantes devem provar que essa escolha é efetivamente necessária***. 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.

Alteração 30
Proposta de regulamento
Considerando 26

Texto da Comissão	*Alteração*
(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***	(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 ***ao nível do fabricante*** e fornecê-la à ***Comissão. Todavia, os fabricantes devem também poder preparar uma estratégia de circularidade por categoria de veículo. Importa que*** essa estratégia ***não resulte em encargos desproporcionados para os fabricantes e seja*** periodicamente ***atualizada***. A Comissão deve apresentar regularmente relatórios sobre a circularidade do setor automóvel com base nas estratégias de circularidade fornecidas pelos fabricantes.

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.

Alteração 31
Proposta de regulamento
Considerando 28

Texto da Comissão	*Alteração*
(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 recondicionamento 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	(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 recondicionamento 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***, assim como aos serviços de emergência,*** acesso ilimitado, normalizado e não discriminatório ***às informações referidas no ponto 66 da Comunicação da Comissão, de 28 de maio de 2010, intitulada «Orientações complementares relativas às restrições verticais nos acordos de venda e reparação de veículos a motor e de distribuição de peças sobresselentes para veículos a motor», que permitem*** a remoção e substituição seguras

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***.

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 ***e baterias de pilhas*** 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) ***2024/1252. É importante salvaguardar o devido respeito pelos direitos de propriedade intelectual e assegurar que o acesso a informações técnicas não comprometa tecnologias exclusivas ou segredos comerciais***. Tal deve ser feito através de plataformas de comunicação criadas pelos fabricantes e as informações devem ser fornecidas gratuitamente, excluindo custos administrativos ***não proibitivos***. As entidades homologadoras devem verificar se as informações exigidas foram apresentadas pelos fabricantes. ***Tendo em conta que é necessário fomentar a reconversão dos veículos como forma de reduzir as emissões***, ***prolongar***

	a vida útil dos veículos e promover a sustentabilidade, os fabricantes devem também assegurar uma cooperação adequada com os operadores de reconversão.

Alteração 32
Proposta de regulamento
Considerando 29

Texto da Comissão	*Alteração*
(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 recondicionamento 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.	(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 recondicionamento 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 ***e aos operadores de reparação e manutenção*** 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.

Alteração 33
Proposta de regulamento
Considerando 31

Texto da Comissão	*Alteração*
(31) A fim de facilitar o	(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 Conselho[54] e do Regulamento ***[Euro 7]*** do Parlamento Europeu e do Conselho[55]. 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.

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 ***digital*** de circularidade do veículo como suporte de dados para essas informações, de forma coerente com outras ferramentas e plataformas digitais de informação existentes ou em desenvolvimento no setor automóvel, no que se refere ao desempenho ambiental dos veículos e alinhado com as disposições correspondentes do Regulamento (UE) 2023***/1542***, do Regulamento ***(UE) 2024/1781*** do Parlamento Europeu e do Conselho[54] e do Regulamento ***(UE) 2024/1257*** do Parlamento Europeu e do Conselho[55]. 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. ***Ao estabelecer as regras aplicáveis ao passaporte digital de circularidade do veículo, a Comissão deve ter em conta a necessidade de garantir um elevado nível de segurança e privacidade, nomeadamente dos dados de funcionamento dos veículos,***

para evitar ameaças à cibersegurança.

---

54 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.

54 Regulamento ***(UE) 2024/1781*** do Parlamento Europeu e do Conselho***, de 13 de junho de 2024,*** que estabelece um ***regime*** para ***a definição de*** requisitos de conceção ecológica dos produtos sustentáveis***, altera a Diretiva (UE) 2020/1828*** e ***o Regulamento (UE) 2023/1542 e*** revoga a Diretiva 2009/125/CE ***(JO L, 2024/1781, 28.6.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1781/oj)***.

55 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.

55 Regulamento ***(UE) 2024/1257*** do Parlamento Europeu e do Conselho***, de 24 de abril de 2024,*** relativo à homologação de veículos a motor e motores e dos sistemas, componentes e unidades técnicas destinados a esses veículos, no que respeita às suas emissões e à durabilidade da bateria (Euro 7)***, que altera o Regulamento (UE) 2018/858 do Parlamento Europeu e do Conselho*** e que revoga os Regulamentos (CE) n.º 715/2007 e (CE) n.º 595/2009 ***do Parlamento Europeu e do Conselho, o Regulamento (UE) n.º 582/2011 da Comissão, o Regulamento (UE) 2017/1151 da Comissão, o Regulamento (UE) 2017/2400 da Comissão e o Regulamento de Execução (UE) 2022/1362 da Comissão (JO L, 2024/1257, 8.5.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1257/oj)***.

Alteração 34
Proposta de regulamento
Considerando 33

Texto da Comissão	*Alteração*
(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.	(33) ***O presente regulamento baseia-se nas regras de gestão de resíduos e nos princípios gerais estabelecidos na Diretiva 2008/98/CE, que devem ser adaptados de modo que reflitam a natureza específica dos veículos em fim de vida.*** 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 ***— em que se incluem a recolha, a despoluição e a remoção de peças e componentes desses*** 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, ***apenas*** as instalações de tratamento autorizadas devem ter competência para emitir certificados de destruição em conformidade com o presente regulamento.

Alteração 35
Proposta de regulamento
Considerando 33-A (novo)

Texto da Comissão	*Alteração*
	(33-A) Os Estados-Membros devem ser autorizados a adotar medidas ao abrigo da sua legislação nacional para exigir que os produtores ou as organizações competentes em matéria de responsabilidade do produtor celebrem contratos com instalações de tratamento autorizadas para efeitos do cumprimento das suas obrigações decorrentes da responsabilidade do produtor. Com vista a alcançar os objetivos do presente regulamento, entre os quais a promoção de uma economia circular, devem ser atribuídas competências de execução à Comissão para estabelecer regras destinadas a assegurar que esses contratos possam funcionar em condições justas, transparentes e não discriminatórias no que diz respeito às várias categorias de produtores e às organizações competentes em matéria de responsabilidade do produtor.

Alteração 36
Proposta de regulamento
Considerando 35

Texto da Comissão	*Alteração*
(35) A fim de facilitar o controlo do cumprimento dos produtores das respetivas obrigações em matéria de responsabilidade alargada do produtor, os	(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.	Estados-Membros devem criar um registo de produtores ***ou utilizar um registo já existente***. 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/***1542***, a fim de permitir que os produtores de veículos e os produtores de baterias utilizem um único e mesmo registo. ***Para facilitar o registo dos produtores em todos os Estados-Membros, a Comissão deve também criar um portal único que contenha ligações para todos os registos nacionais.***

Alteração 37
Proposta de regulamento
Considerando 36

Texto da Comissão	*Alteração*
(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.	(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 ***autorizado*** para efeitos da responsabilidade alargada do produtor.

Alteração 38
Proposta de regulamento
Considerando 37

Texto da Comissão	*Alteração*
(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.	(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. ***Em particular, os operadores de gestão de resíduos devem ser selecionados mediante um procedimento não discriminatório assente em critérios de adjudicação transparentes.***

Alteração 39
Proposta de regulamento
Considerando 39

Texto da Comissão	*Alteração*
(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.***	(39) As contribuições financeiras dos produtores devem***, nomeadamente,*** cobrir os custos das campanhas educativas destinadas a ***informar os cidadãos e*** aumentar a recolha de veículos em fim de vida ***ou*** a recolha e comunicação de dados às autoridades competentes.

Alteração 40
Proposta de regulamento
Considerando 42

Texto da Comissão	*Alteração*
(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	(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***, mas, ao mesmo tempo, garantir que o***

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.	***produtor não pague a taxa duas vezes***. 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 ***e de transferência de custos*** 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.

Alteração 41
Proposta de regulamento
Considerando 44

Texto da Comissão	*Alteração*
(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	(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 ***assegurar a recolha de todos os veículos em fim de vida que disponibilizaram no mercado no território de um Estado-Membro. Para o efeito, os produtores ou as organizações competentes em matéria de responsabilidade***

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.	***do produtor devem*** criar sistemas de recolha***, designadamente pontos 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 ***e garantir a devida disponibilidade das instalações de tratamento autorizadas e dos pontos de recolha autorizados***. Devem também permitir a recolha de todas as marcas de veículos em fim de vida, bem como de resíduos provenientes da reparação de veículos.

Alteração 42
Proposta de regulamento
Considerando 46

Texto da Comissão	*Alteração*
(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	(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.	recolha ou a uma instalação de tratamento autorizada. ***Se o veículo elétrico não tiver bateria, a entrega do veículo em fim de vida deve continuar a ser gratuita contanto que o último proprietário apresente documentação que comprove que a bateria foi manuseada por um operador profissional em conformidade com o Regulamento (UE) 2023/1542.*** 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.

Alteração 43
Proposta de regulamento
Considerando 47

Texto da Comissão	*Alteração*
(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[57] da Comissão 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	(47) A instalação de tratamento autorizada deve ***ser responsável por*** 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[57] da Comissão 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

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

---

[57] 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).

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

---

[57] 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).

Alteração 44
Proposta de regulamento
Considerando 48

Texto da Comissão	*Alteração*
(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	(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

a sua cooperação, a fim de reduzir o número de veículos desaparecidos. O reconhecimento dos certificados de destruição emitidos noutro 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.	***também*** reforçar ***as medidas nacionais e*** a sua cooperação, a fim de reduzir o número de veículos desaparecidos. O reconhecimento dos certificados de destruição emitidos noutro 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.

Alteração 45
Proposta de regulamento
Considerando 49-A (novo)

Texto da Comissão	*Alteração*
	(49-A) Para melhorar o fluxo de informação, combater o problema dos «veículos desaparecidos» e clarificar as responsabilidades dos proprietários dos veículos, é primordial reforçar os sistemas de anulação da matrícula dos veículos. Desta forma, os veículos continuarão a ser passíveis de ser rastreados e o seu estado poderá ser verificado até à emissão de um certificado de destruição ou à exportação dos veículos. Para o efeito, os Estados-Membros que autorizam a anulação temporária da matrícula de veículos devem estabelecer um período máximo de duração da anulação e assegurar que quaisquer renovações da anulação temporária da matrícula sejam concedidas apenas por um período definido e limitado e apenas se

	for possível verificar que o veículo cuja matrícula foi anulada ainda existe. Demais, a Comissão deve avaliar se é necessário existirem requisitos mínimos harmonizados para anulação da matrícula dos veículos à escala da União para reforçar a responsabilização pelos veículos e evitar o seu tratamento ilegal.

Alteração 46
Proposta de regulamento
Considerando 51

Texto da Comissão	*Alteração*
(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.	(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***,*** contribua para a consecução dos objetivos da União em matéria de economia circular ***e seja economicamente justificável***, 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.

Alteração 47
Proposta de regulamento
Considerando 52

Texto da Comissão	*Alteração*
(52) A fim de assegurar a rastreabilidade das suas atividades, as instalações de tratamento autorizadas devem	(52) A fim de assegurar a rastreabilidade das suas atividades, ***em particular a qualidade da sucata ou de***

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.	***outras matérias de base pertinentes,*** 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.

Alteração 48
Proposta de regulamento
Considerando 53

Texto da Comissão	*Alteração*
(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 removidos do veículo em fim de vida, de modo a evitar efeitos adversos para os seres humanos ou para o ambiente.	(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. ***Os fluidos dos sistemas de ar condicionado utilizados em sistemas de gestão térmica também devem ser recolhidos e armazenados separadamente dos outros fluidos e, se viável, devem ser reciclados ou revalorizados e reutilizados.*** Além disso, as peças, componentes e materiais que contêm chumbo, cádmio,

	mercúrio e crómio hexavalente devem ser removidos do veículo em fim de vida, de modo a evitar efeitos adversos para os seres humanos ou para o ambiente.

Alteração 49
Proposta de regulamento
Considerando 54

Texto da Comissão	*Alteração*
(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.	(54) A fim de assegurar a correta execução do Regulamento (UE) 2023/***1542***, todas as baterias incorporadas em veículos devem ser removidas separadamente de um veículo em fim de vida e armazenadas numa área designada para tratamento posterior.

Alteração 50
Proposta de regulamento
Considerando 55

Texto da Comissão	*Alteração*
(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***	(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. Deve ser possível, em

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.	determinados casos excecionais, desviar-se do requisito relativo à remoção obrigatória de peças e componentes***, nomeadamente se não houver procura no mercado para reutilização, refabrico ou recondicionamento ou se a instalação de tratamento autorizada puder demonstrar*** que é possível remover as peças e componentes em causa tão eficazmente com essas tecnologias ***como*** com processos manuais ou semiautomatizados e sem reduzir a qualidade das frações resultantes do tratamento. ***Para esse efeito, os critérios para o retalhamento com outros resíduos e valores-limite para melhorar a qualidade das frações de saída devem ser definidos pela Comissão.*** 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 ***e à completação do presente regulamento mediante o estabelecimento de requisitos de qualidade para o retalhamento de frações de saída***.

Alteração 51
Proposta de regulamento
Considerando 57

Texto da Comissão	*Alteração*
(57) O Regulamento (UE) 2023/***[Baterias]*** estabelece regras relativas à	(57) O Regulamento (UE) 2023/***1542*** estabelece regras relativas à sustentabilidade, ao

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.	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 ***contanto que o último proprietário apresente documentação que comprove que a bateria foi manuseada por um operador profissional em conformidade com o Regulamento (UE) 2023/1542***.

Alteração 52
Proposta de regulamento
Considerando 58

Texto da Comissão	*Alteração*
(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	(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 ***ou durante a fase de utilização do veículo, designadamente os que são removidos durante uma operação de reparação e manutenção,*** que sejam adequados para reutilização, refabrico ou recondicionamento não devem ser considerados

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.

resíduos, o que é necessário para facilitar a expedição, o transporte ou qualquer outra transferência dessas peças e componentes***. Por outro lado, as peças e componentes que não sejam adequados para reutilização, refabrico ou recondicionamento devem ser considerados resíduos, e a sua exportação deve ser regulada pelo Regulamento (UE) 2024/1157 do Parlamento Europeu e do Conselho***[1-A]. 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.

_____

[1-A] Regulamento (UE) 2024/1157 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de abril de 2024, relativo às transferências de resíduos e que altera os Regulamentos (UE) n.º 1257/2013 e (UE) 2020/1056 e que revoga o Regulamento (CE) n.º 1013/2006 (JO L, 2024/1157, 30.4.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1157/oj).

Alteração 53
Proposta de regulamento
Considerando 61

Texto da Comissão	*Alteração*
(61) A fim de incentivar o desenvolvimento e o bom funcionamento do mercado de peças e componentes reutilizáveis, recondicionados e refabricados na União, os Estados-Membros devem ser incentivados a adotar, a nível nacional, os incentivos necessários para promover a reutilização, o recondicionamento 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.	(61) A fim de incentivar o desenvolvimento e o bom funcionamento do mercado de peças e componentes reutilizáveis, recondicionados***, reconvertidos*** e refabricados na União, os Estados-Membros devem ser incentivados a adotar, a nível nacional, os incentivos necessários para promover a reutilização, o recondicionamento***, a reconversão*** 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. ***O intercâmbio de dados deve ser efetuado sem demora injustificada.***

Alteração 54
Proposta de regulamento
Considerando 63

Texto da Comissão	*Alteração*
(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	(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 complementaria 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.	veículos em fim de vida. Esta meta complementaria 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. ***O peso do plástico reciclado e o peso total dos plásticos não incluem os elastómeros e os termoendurecíveis, com exceção das espumas de poliuretano.***

Alteração 55
Proposta de regulamento
Considerando 64

Texto da Comissão	*Alteração*
(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	(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 devem ***poder*** 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***.	elétricos e eletrónicos ***apenas se cumprirem determinados critérios quanto à qualidade do material de saída***.

Alteração 56
Proposta de regulamento
Considerando 66

Texto da Comissão	*Alteração*
(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***.	(66) Os veículos em fim de vida são classificados como resíduos perigosos e não podem ser exportados para países não membros da OCDE. Os veículos em fim de vida objeto de despoluição podem continuar a ser tratados fora da União, desde que esses veículos sejam transferidos em conformidade com o Regulamento (UE) ***2024/1157***.

Alteração 57
Proposta de regulamento
Considerando 67

Texto da Comissão	*Alteração*
(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	(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 ***consideradas*** equivalentes aos requisitos do presente regulamento e aos requisitos de proteção da saúde humana e do ambiente estabelecidos noutra legislação da União, em consonância com o Regulamento (UE) ***2024/1157. Para distinguir entre transferências***

Resíduos].	***de veículos usados e de veículos em fim de vida, as autoridades competentes dos Estados-Membros devem poder efetuar inspeções sempre que suspeitem que veículos declarados como usados são, na verdade, veículos em fim de vida. Se essas inspeções confirmarem que os veículos em questão se qualificam como veículos em fim de vida, os custos da inspeção e de qualquer armazenamento conexo podem ser imputados ao operador económico responsável pela transferência***.

Alteração 58
Proposta de regulamento
Considerando 68

Texto da Comissão	*Alteração*
(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	(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. ***Quando a propriedade*** de um veículo ***usado é transferida por um operador económico na União***, ***o operador económico deve informar o adquirente de que o veículo não é*** um veículo em fim de vida ***e apresentar um certificado de inspeção técnica ou informar que o veículo cumpre os critérios de reparabilidade estabelecidos. O proprietário de um veículo que pretenda exportar um***

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.***	***veículo usado para fora da União deve ser obrigado a apresentar documentação que comprove que não se trata de um veículo em fim de vida. Essa documentação deve consistir num certificado de inspeção técnica válido ou, na sua ausência, numa avaliação efetuada pelas autoridades competentes responsáveis pelos certificados de inspeção técnica***. 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.

Alteração 59
Proposta de regulamento
Considerando 68-A (novo)

Texto da Comissão	*Alteração*
	(68-A) É igualmente importante preservar o direito de todos os proprietários de decidirem livremente sobre os seus bens. O proprietário de um veículo usado deve ter liberdade para decidir, após avaliação dos critérios indicativos aplicáveis aos veículos, se o veículo tem de ser declarado em fim de vida e entregue num ponto de recolha ou numa instalação de tratamento autorizada ou se vale a pena reparar o veículo.

Alteração 60
Proposta de regulamento
Considerando 69

Texto da Comissão	*Alteração*
(69) O Plano de ação da UE: «Rumo à poluição zero no ar, na água e no solo»[59] 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 Ambiente[60], 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 Conselho[61], 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	(69) O Plano de ação da UE: «Rumo à poluição zero no ar, na água e no solo»[59] 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 Ambiente[60], 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 ***ou*** deve estar apto a circular nos termos da Diretiva 2014/45/UE do Parlamento Europeu e do Conselho[61] ***e deve ser incluído num registo nacional de veículos***, 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

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.

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 ***ou*** que é considerado apto a circular.

---

[59] COM(2021)400

[60] https://www.unep.org/resources/report/global-trade-used-vehicles-report

[61] 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).

---

[59] COM(2021)***0400.***

[60] https://www.unep.org/resources/report/global-trade-used-vehicles-report***.***

[61] 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).

Alteração 61
Proposta de regulamento
Considerando 70

Texto da Comissão	*Alteração*
(70) É importante estabelecer um mecanismo que permita a verificação efetiva da conformidade dos veículos usados com os requisitos de exportação, sem impedir o comércio entre a União e países terceiros. Por conseguinte, a Comissão 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	(70) É importante estabelecer um mecanismo que permita a verificação efetiva da conformidade dos veículos usados com os requisitos de exportação, sem impedir o comércio entre a União e países terceiros. Por conseguinte, a Comissão deve criar um sistema eletrónico que permita às autoridades dos Estados-Membros trocar ***e verificar*** informações em tempo real sobre o número de identificação dos veículos e a situação da inspeção técnica dos veículos usados destinados a

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 Conselho[62]. Esse regulamento prevê um quadro abrangente de controlos automatizados, aplicável a uma formalidade não aduaneira específica da União. Por

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. ***Os Estados-Membros devem poder utilizar o Sistema Europeu de Informação sobre Veículos e Cartas de Condução (EUCARIS) para se ligarem ao sistema eletrónico MOVE-HUB.*** 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 ***trocar e verificar*** 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

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.

(UE) 2022/2399 do Parlamento Europeu e do Conselho[62]. 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.

---

[62] 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).

[62] 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).

Alteração 62
Proposta de regulamento
Considerando 73

Texto da Comissão

(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 Conselho[63]. 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

Alteração

(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 Conselho[63]. Uma parte significativa dos veículos usados que saem da União destina-se a países onde estão estabelecidos requisitos de importação, ou podem vir a ser estabelecidos, tais como requisitos relativos à idade do veículo ou às suas emissões. É importante que as autoridades aduaneiras possam verificar, eletrónica e

automaticamente, através do Ambiente de Janela Única Aduaneira da UE, se um veículo usado destinado a exportação cumpre esses requisitos, quando as informações sobre esses requisitos forem oficialmente comunicadas à Comissão pelos países terceiros em causa. A fim de proteger o ambiente e a segurança rodoviária em países terceiros, o poder de adotar atos delegados em conformidade com o artigo 290.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia deve ser delegado na Comissão no que respeita ao estabelecimento desses requisitos.	automaticamente, através do Ambiente de Janela Única Aduaneira da UE, se um veículo usado destinado a exportação cumpre esses requisitos, quando as informações sobre esses requisitos forem oficialmente comunicadas à Comissão pelos países terceiros em causa. ***Com vista a facilitar o cumprimento dos requisitos, a Comissão deve publicar e atualizar, num portal em linha específico, as condições exatas impostas por países terceiros relacionadas com a proteção do ambiente ou a segurança rodoviária.*** 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.
_____	_____
[63] 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).	[63] 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).

Alteração 63
Proposta de regulamento
Considerando 76

Texto da Comissão	*Alteração*
(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,	(76) ***Os Estados-Membros devem elaborar planos de inspeção para controlar o tratamento ilegal de veículos.*** As inspeções devem abranger o cumprimento das disposições

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]***.	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***, os pontos de recolha e outras instalações e os operadores económicos que possam tratar veículos em fim de vida ou vender veículos usados ou as respetivas peças sobresselentes e componentes*** devem ser igualmente ***sujeitos*** 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 ***(UE) 2024/1157***.

Alteração 64
Proposta de regulamento
Considerando 77

Texto da Comissão	*Alteração*
(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.	(77) Os Estados-Membros devem estabelecer mecanismos de cooperação a nível nacional e internacional para que as inspeções possam ser realizadas de forma eficiente***, com vista a facilitar a prevenção e a deteção do tratamento e da exportação ilegais de veículos em fim de vida e a resolver de forma permanente o problema dos «veículos desaparecidos»***. 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. ***Para facilitar a cooperação entre os Estados-Membros, a Comissão deve criar uma rede específica que assegure uma coordenação eficaz das políticas nacionais de execução.***

Alteração 65
Proposta de regulamento
Considerando 86

Texto da Comissão	*Alteração*
(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 veículos[67]. 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,	(86) Reconheceu-se que os veículos desaparecidos são um dos principais desafios de execução da Diretiva 2000/53/CE. A ausência de um sistema eficiente que permita o intercâmbio de informações em tempo real entre os Estados-Membros sobre a situação de matrícula dos veículos dificulta a rastreabilidade e foi identificada como uma razão para o elevado número de «veículos desaparecidos» na União. A fim de resolver este problema, a Comissão ***propôs*** uma revisão da Diretiva 1999/37/CE do Conselho relativa aos documentos de matrícula dos veículos[67]. 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.

_____

[67] 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).

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.

_____

[67] 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).

Alteração 66
Proposta de regulamento
Considerando 87

Texto da Comissão	*Alteração*
(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	(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.	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***, como caravanas, veículos construídos em várias fases ou*** 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 ***e nos efeitos das medidas relativas às disposições aplicáveis a processos que podem afetar a reciclagem de alta qualidade dos veículos em fim de vida, nas medidas destinadas a resolver o problema dos «veículos desaparecidos» e, em particular, no problema do tratamento e da exportação ilegais de veículos em fim de vida, além das consequências de se aplicarem diferentes critérios nacionais de inspeção técnica à exportação de veículos usados e ao mercado interno***.

Alteração 67
Proposta de regulamento
Considerando 88

Texto da Comissão	*Alteração*
(88) O relatório da Comissão deve também incluir uma avaliação das medidas relativas à prestação de informações sobre substâncias	(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]***.	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) ***2024/1781***.

Alteração 68
Proposta de regulamento
Considerando 88-A (novo)

Texto da Comissão	*Alteração*
	(88-A) Cabe também à Comissão avaliar se os fabricantes estão a fazer progressos no sentido de cumprirem as metas relacionadas com o plástico reciclado com base nas suas declarações. A avaliação deve determinar, em particular, se existem tecnologias adequadas disponíveis para a reciclagem de plástico, se o plástico reciclado disponível é suficiente, o nível de qualidade do plástico reciclado em comparação com o nível de segurança exigido e as dificuldades técnicas e económicas para cumprir a meta. Se necessário, a avaliação deve ser acompanhada de uma proposta legislativa da Comissão para alterar as disposições pertinentes do presente regulamento.

Alteração 69
Proposta de regulamento
Considerando 95

Texto da Comissão	*Alteração*
(95) A aplicação de todas as disposições relativas aos veículos das categorias L_3***e a*** L_7***e***, M_2, M_3, N_2, N_3 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.	(95) A aplicação de todas as disposições relativas aos veículos das categorias L, M_2, M_3, N_2, N_3 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.

Alteração 70
Proposta de regulamento
Artigo 2 – n.º 1 – alínea c)

Texto da Comissão	*Alteração*
(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_3***e,*** L_4***e,*** L_5***e,*** L_6***e e*** L_7***e***, conforme estabelecido no artigo 4.º, n.º 2, alíneas c) a g), do Regulamento (UE) n.º 168/2013.	(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, conforme estabelecido no artigo 4.º, n.º 2, alíneas c) a g), do Regulamento (UE) n.º 168/2013.

Alteração 71
Proposta de regulamento
Artigo 2 – n.º 2 – alínea c-A) (nova)

Texto da Comissão	*Alteração*
	(c-A) Aos veículos para fins especiais, na aceção do artigo 3.º, ponto 31, do

Regulamento (UE) 2018/858, produzidos por pequenos fabricantes;

Alteração 72
Proposta de regulamento
Artigo 2 – n.º 2 – alínea c-B) (nova)

Texto da Comissão	*Alteração*
	(c-B) Aos veículos das categorias L produzidos em pequenas séries, tal como referido no artigo 42.º do Regulamento (UE) n.º 168/2013;

Alteração 73
Proposta de regulamento
Artigo 2 – n.º 2 – alínea c-C) (nova)

Texto da Comissão	*Alteração*
	(c-C) Aos veículos concebidos e construídos ou adaptados para serem utilizados exclusivamente pelas forças armadas, tal como referido no artigo 2.º, n.º 2, alínea d), do Regulamento (UE) 2018/858;

Alteração 74
Proposta de regulamento
Artigo 2 – n.º 2 – alínea c-D) (nova)

Texto da Comissão	*Alteração*
	(c-D) Aos veículos concebidos e construídos para utilização pelos serviços das forças armadas, da proteção civil e dos bombeiros, das forças responsáveis pela manutenção da ordem pública e pelos serviços de emergência

	médica, tal como referido no artigo 2.º, n.º 2, alínea e), do Regulamento (UE) n.º 168/2013;

Alteração 75
Proposta de regulamento
Artigo 2 – n.º 2 – alínea c-E) (nova)

Texto da Comissão	*Alteração*
	(c-E) Aos velocípedes concebidos para se pedalar de veículos da categoria L1e-B, tal como referido no anexo XIX, ponto 1.1.2, do Regulamento Delegado (UE) n.º 3/2014;

Alteração 76
Proposta de regulamento
Artigo 2 – n.º 2 – alínea d)

Texto da Comissão	*Alteração*
(d) Aos veículos de interesse histórico, na aceção do artigo 3.º, ponto 7, da Diretiva 2014/45/UE***.***	(d) Aos veículos de interesse histórico, na aceção do artigo 3.º, ponto 7, da Diretiva 2014/45/UE***, e a todas as peças, componentes e peças sobresselentes necessários para as suas atividades de manutenção e para assegurar o seu estatuto histórico;***

Alteração 77
Proposta de regulamento
Artigo 2 – n.º 2 – alínea d-A) (nova)

Texto da Comissão	*Alteração*
	(d-A) Aos veículos de interesse cultural especial, contanto que sejam oficialmente reconhecidos como tal pela autoridade

	competente do Estado-Membro em que estão matriculados, em conformidade com as condições estabelecidas no anexo X-A do presente regulamento.

Alteração 78
Proposta de regulamento
Artigo 2 – n.º 4 – parte introdutória

Texto da Comissão	*Alteração*
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 L***3e, L4e, L5e, L6e e L7e***:	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 L:

Alteração 79
Proposta de regulamento
Artigo 2 – n.º 4 – alínea a)

Texto da Comissão	*Alteração*
(a) Artigos enumerados no n.º 3;	***Suprimido***

Alteração 80
Proposta de regulamento
Artigo 2 – n.º 4 – alínea a)

Texto da Comissão	*Alteração*
(a) ***Artigos enumerados no n.º 3***;	(a) ***Artigo 4.º relativo à potencial reutilização, reciclagem e valorização de veículos***;

Alteração 81
Proposta de regulamento
Artigo 2 – n.º 4 – alínea a-A) (nova)

Texto da Comissão	*Alteração*
	(a-A) Artigo 5.º relativo aos requisitos aplicáveis às substâncias presentes nos veículos;

Alteração 82
Proposta de regulamento
Artigo 2 – n.º 4 – alínea a-B) (nova)

Texto da Comissão	*Alteração*
	(a-B) Artigo 6.º relativo ao teor mínimo de material reciclado nos veículos;

Alteração 83
Proposta de regulamento
Artigo 2 – n.º 4 – alínea a-C) (nova)

Texto da Comissão	*Alteração*
	(a-C) Artigo 9.º relativo à estratégia de circularidade;

Alteração 84
Proposta de regulamento
Artigo 2 – n.º 4 – alínea a-D) (nova)

Texto da Comissão	*Alteração*
	(a-D) Artigo 10.º relativo à declaração sobre o teor de material reciclado presente nos veículos;

Alteração 85
Proposta de regulamento
Artigo 2 – n.º 4 – alínea a-E) (nova)

Texto da Comissão	*Alteração*
	(a-E) Artigo 13.º relativo ao

passaporte de circularidade do veículo;

Alteração 86
Proposta de regulamento
Artigo 2 – n.º 4 – alínea a-F) (nova)

Texto da Comissão	*Alteração*
	(a-F) Artigo 21.º relativo à modulação das taxas;

Alteração 87
Proposta de regulamento
Artigo 2 – n.º 4 – alínea a-G) (nova)

Texto da Comissão	*Alteração*
	(a-G) Artigo 22.º relativo ao mecanismo de repartição dos custos para os veículos que se tornam veículos em fim de vida noutro Estado-Membro;

Alteração 88
Proposta de regulamento
Artigo 2 – n.º 4 – alínea a-H) (nova)

Texto da Comissão	*Alteração*
	(a-H) Artigo 28.º relativo aos requisitos gerais aplicáveis ao retalhamento;

Alteração 89
Proposta de regulamento
Artigo 2 – n.º 4 – alínea a-I) (nova)

Texto da Comissão	*Alteração*
	(a-I) Artigo 34.º relativo às metas de reutilização, reciclagem e valorização;

Alteração 90
Proposta de regulamento
Artigo 2 – n.º 4 – alínea a-J) (nova)

Texto da Comissão	*Alteração*
	(a-J) Artigo 35.º relativo à proibição da deposição em aterro de resíduos não inertes;

Alteração 91
Proposta de regulamento
Artigo 2 – n.º 4 – alínea a-K) (nova)

Texto da Comissão	*Alteração*
	(a-K) Artigo 36.º relativo às transferências de veículos em fim de vida;

Alteração 92
Proposta de regulamento
Artigo 2 – n.º 5 – parte introdutória

Texto da Comissão	*Alteração*
5. Sem prejuízo do disposto no n.º 2, alínea a), as seguintes disposições são aplicáveis ***aos*** veículos para fins especiais:	5. Sem prejuízo do disposto no n.º 2, alínea a), as seguintes disposições são aplicáveis ***a todos os*** veículos para fins especiais***, com exceção das autocaravanas e das caravanas, na aceção do anexo I, parte A, pontos 5.1 e 5.6, do Regulamento (UE) 2018/858***:

Alteração 93
Proposta de regulamento
Artigo 2 – n.º 6 – parte introdutória

Texto da Comissão	*Alteração*
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	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 L***3, L4, L5, L6 L7***, M_2, M_3, N_2, N_3 e O com as seguintes alterações:	a 49.º são aplicáveis aos veículos e aos veículos em fim de vida das categorias L, M_2, M_3, N_2, N_3 e O com as seguintes alterações:
Alteração 94 **Proposta de regulamento** **Artigo 2 –n.º 6-A (novo)**	
Texto da Comissão	*Alteração*
	6-A. Sem prejuízo do disposto no n.º 1, alínea c), do presente artigo, os artigos 7.º e 30.º são aplicáveis aos veículos e aos veículos em fim de vida das categorias L com as seguintes alterações:
	(a) O artigo 7.º é aplicável aos veículos das categorias L apenas no que diz respeito ao anexo VII, parte C, entradas 1, 3, 5, 8 e 9;
	(b) O artigo 30.º é aplicável aos veículos das categorias L apenas no que diz respeito às entradas do anexo VII, parte C, entradas 1, 3, 5, 8 e 9.
Alteração 95 **Proposta de regulamento** **Artigo 3 – n.º 1 – ponto 1**	
Texto da Comissão	*Alteração*
(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;	(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, do Regulamento (UE) n.º 168/2013;

Alteração 96
Proposta de regulamento
Artigo 3 – n.º 1 – ponto 2

Texto da Comissão	*Alteração*
(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***;	(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, ***ponto*** 1***, do presente regulamento***;

Alteração 97
Proposta de regulamento
Artigo 3 – n.º 1 – ponto 7-A (novo)

Texto da Comissão	*Alteração*
	(7-A) «Revalorização», a retransformação do fluido de um sistema de ar condicionado valorizado para obter um nível de desempenho equivalente ao de uma substância virgem, tendo em conta o fim a que se destina, em instalações de revalorização autorizadas que disponham de equipamentos e procedimentos adequados para possibilitar a revalorização desses fluidos e que possam avaliar e atestar o nível de qualidade exigido;

Alteração 98
Proposta de regulamento
Artigo 3 – n.º 1 – ponto 9

Texto da Comissão	*Alteração*
(9) «Plástico», um polímero na aceção do artigo 3.º, ***ponto 5***, do Regulamento (***CE***) n.º ***1907/2006,*** ao qual podem	(9) «Plástico», um polímero na aceção do artigo 3.º, ***pontos 2 e 3***, do Regulamento (***UE***) n.º ***10/2011 da Comissão[1-A]*** ao

ter sido adicionados aditivos ou outras substâncias;	qual podem ter sido adicionados aditivos ou outras substâncias***, que pode constituir o componente estrutural principal de materiais e objetos finais***;
	_____
	[1-A] Regulamento (UE) n.º 10/2011 da Comissão, de 14 de janeiro de 2011, relativo aos materiais e objetos de matéria plástica destinados a entrar em contacto com os alimentos (JO L 12 de 15.1.2011, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2011/10/oj).

Alteração 99
Proposta de regulamento
Artigo 3 – n.º 1 – ponto 9-A (novo)

Texto da Comissão	*Alteração*
	(9-A) «Plástico reciclado», plástico que era um resíduo antes da reciclagem na aceção do artigo 3.º, ponto 17, da Diretiva 2008/98/CE e que foi produzido por reciclagem;

Alteração 100
Proposta de regulamento
Artigo 3 – n.º 1 – ponto 10-A (novo)

Texto da Comissão	*Alteração*
	(10-A) «Resíduos pré-consumo», materiais retirados do fluxo de resíduos durante um processo de fabrico, com exceção da reutilização de materiais como os resultantes do reprocessamento, restos de moagem ou sucata gerados no

	processo que possam ser revalorizados no mesmo processo que os gerou;

Alteração 101
Proposta de regulamento
Artigo 3 – n.º 1 – ponto 11-A (novo)

Texto da Comissão	*Alteração*
	(11-A) «Fluxo de resíduos de plástico pós-consumo», um fluxo que inclui, nomeadamente, resíduos de termoplásticos, resinas termoendurecíveis e elastómeros na aceção do artigo 3.º, ponto 1, da Diretiva 2008/98/CE, gerado a partir de produtos que contenham plásticos após a sua colocação no mercado;

Alteração 102
Proposta de regulamento
Artigo 3 – n.º 1 – ponto 14

Texto da Comissão	*Alteração*
(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]***;	(14) «Bateria de veículo elétrico», uma bateria de veículo elétrico na aceção do artigo 3.º, ponto 14, do Regulamento (UE) 2023/***1542***;

Alteração 103
Proposta de regulamento
Artigo 3 – n.º 1 – ponto 14-A (novo)

Texto da Comissão	*Alteração*
	(14-A) «Bateria de meios de transporte ligeiros», uma bateria de meios de transporte ligeiros na aceção do

	artigo 3.º, ponto 11), do Regulamento (UE) 2023/1542;

Alteração 104
Proposta de regulamento
Artigo 3 – n.º 1 – ponto 15

Texto da Comissão	*Alteração*
(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;	(15) «instalação de tratamento autorizada», qualquer empresa ou estabelecimento autorizado, em conformidade com a Diretiva 2008/98/CE e o presente regulamento, a proceder***, individualmente ou em cooperação com outras instalações de tratamento,*** à recolha***, ao armazenamento*** e ao tratamento de veículos em fim de vida ***ou das suas peças e componentes***;

Alteração 105
Proposta de regulamento
Artigo 3 – n.º 1 – ponto 18

Texto da Comissão	*Alteração*
(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;	(18) «Operador de reparação e manutenção», ***uma*** pessoa singular ou coletiva ***direta ou indiretamente envolvida na reparação e manutenção de veículos, designadamente oficinas de reparação, fabricantes ou distribuidores de equipamentos, de ferramentas ou de peças sobresselentes de reparação***, ***bem como editores de informações técnicas***, ***clubes automobilísticos***, ***empresas de assistência rodoviária***, ***prestadores de*** serviços de ***inspeção e ensaios, prestadores de serviços de***

	formação a empresas de instalação, fabricantes e oficinas de reparação ***de equipamentos destinados a veículos movidos a combustíveis alternativos; as oficinas de reparação***, ***os concessionários e os distribuidores autorizados que fazem parte do sistema de distribuição de um fabricante de veículos são também considerados operadores de reparação e manutenção, contanto que prestem serviços dessa natureza a veículos de*** fabricantes ***de cujo sistema de distribuição não sejam membros***;

Alteração 106
Proposta de regulamento
Artigo 3 – n.º 1 – ponto 21

Texto da Comissão	*Alteração*
(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;	(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 ***ou das suas peças e componentes***;

Alteração 107
Proposta de regulamento
Artigo 3 – n.º 1 – ponto 22

Texto da Comissão	*Alteração*
(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	(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;	2011/83/UE, fornece pela primeira vez, a título profissional, um veículo para distribuição ou utilização no território de um Estado-Membro; ***no caso dos veículos construídos em várias fases, o produtor é o fabricante do veículo de base;***

Alteração 108
Proposta de regulamento
Artigo 3 – n.º 1 – ponto 23

Texto da Comissão	*Alteração*
(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;	(23) «Organização competente em matéria de responsabilidade do produtor», uma entidade jurídica ***sem fins lucrativos*** que organiza, financeiramente ou financeira e operacionalmente, o cumprimento das obrigações decorrentes da responsabilidade alargada do produtor em nome de vários produtores;

Alteração 109
Proposta de regulamento
Artigo 3 – n.º 1 – ponto 24

Texto da Comissão	*Alteração*
(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	(24) «Representante ***autorizado*** 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;	desse produtor previstas no capítulo IV do presente regulamento;

Alteração 110
Proposta de regulamento
Artigo 3 – n.º 1 – ponto 27

Texto da Comissão	*Alteração*
(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;	(27) «Tecnologia de pós-retalhamento», as técnicas e tecnologias utilizadas para processar materiais provenientes de veículos em fim de vida para posterior valorização ***e reciclagem***, após terem sido retalhados;

Alteração 111
Proposta de regulamento
Artigo 3 – n.º 1 – ponto 28

Texto da Comissão	*Alteração*
(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;	(28) «Refabrico», uma operação ***industrial normalizada e documentada*** em que uma peça ou componente novo é fabricado ***para ser reposto na mesma condição que tinha quando novo*** 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; ***o processo respeita especificações técnicas concretas, como normas de engenharia, qualidade e ensaio, e gera produtos com garantia total;***

Alteração 112
Proposta de regulamento
Artigo 3 – n.º 1 – ponto 29

Texto da Comissão	*Alteração*
(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***;	(29) «Recondicionamento», as ações realizadas para preparar, limpar, ensaiar e, se necessário, reparar uma peça ou componente removido de veículos, a fim de restabelecer o ***seu*** desempenho ou funcionalidade;

Alteração 113
Proposta de regulamento
Artigo 3 – n.º 1 – ponto 35

Texto da Comissão	*Alteração*
(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***.***	(35) «Operadores económicos», produtores, operadores de recolha, ***operadores de desmantelamento, operadores de reciclagem,*** companhias de seguro automóvel, fornecedores, operadores de reparação e manutenção***, operadores de refabrico***, 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 ***e das suas peças, componentes, produtos ou peças essenciais e materiais;***

Alteração 114
Proposta de regulamento
Artigo 3 – n.º 1 – ponto 35-A (novo)

Texto da Comissão	*Alteração*
	(35-A) «Operador de refabrico», uma pessoa singular ou coletiva ou uma entidade jurídica que leva a cabo o processo de refabrico;

Alteração 115
Proposta de regulamento
Artigo 3 – n.º 1 – ponto 35-B (novo)

Texto da Comissão	*Alteração*
	(35-B) «Operador de reconversão», qualquer pessoa coletiva autorizada a fabricar um kit de conversão elétrica ou a efetuar a conversão de veículos com motor de combustão interna em veículos elétricos a bateria ou a pilha de combustível;

Alteração 116
Proposta de regulamento
Artigo 3 – n.º 1 – ponto 35-C (novo)

Texto da Comissão	*Alteração*
	(35-C) «Ponto de recolha», um operador económico que não seja uma instalação de tratamento autorizada, que armazene temporariamente veículos em fim de vida e prepare a transferência de veículos em fim de vida para instalações de tratamento autorizadas;

Alteração 117
Proposta de regulamento
Artigo 3 – n.º 1 – ponto 35-D (novo)

Texto da Comissão	*Alteração*
	(35-D) «Matrícula», uma matrícula na aceção do artigo 2.º, alínea b), da Diretiva 1999/37/CE; no caso dos veículos das categorias L1 e L2 que não estejam sujeitos a matrícula administrativa nos termos da Diretiva 1999/37/CE num determinado Estado-Membro, entende-se por «matrícula» o registo de veículos num sistema que permita a sua identificação, nomeadamente aquando da colocação no mercado, durante a utilização ou em fim de vida, com vista a garantir o cumprimento do presente regulamento;

Alteração 118
Proposta de regulamento
Artigo 3 – n.º 1 – ponto 35-E (novo)

Texto da Comissão	*Alteração*
	(35-E) «Reparabilidade», a possibilidade de reparar peças ou componentes retirados de um veículo.

Alteração 119
Proposta de regulamento
Artigo 3 – n.º 2 – alínea e)

Texto da Comissão	*Alteração*
(e) «Substância que suscita preocupação» e «suporte de dados» estabelecidas no artigo 2.º, pontos ***28***) e ***30***), do	(e) «Substância que suscita preocupação» e «suporte de dados» estabelecidas no artigo 2.º, pontos ***27***) e ***29***), do

Regulamento ***[Conceção Ecológica de Produtos Sustentáveis].***	Regulamento ***(UE) 2024/1781;***

Alteração 120
Proposta de regulamento
Artigo 3 – n.º 2 – alínea e-A) (nova)

Texto da Comissão	*Alteração*
	(e-A) «Pequeno fabricante» estabelecida no artigo 3.º, ponto 48), do Regulamento (UE) 2024/1257.

Alteração 121
Proposta de regulamento
Artigo 4 – n.º 1 – parte introdutória

Texto da Comissão	*Alteração*
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:	1. Cada veículo de um ***novo*** 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:

Alteração 122
Proposta de regulamento
Artigo 4 – n.º 2 – alínea c)

Texto da Comissão	*Alteração*
(c) Verificar a ***exatidão e a*** exaustividade das informações recebidas dos fornecedores;	(c) Verificar a exaustividade das informações recebidas dos fornecedores;

Alteração 123
Proposta de regulamento
Artigo 4 – n.º 2-A (novo)

Texto da Comissão	*Alteração*
	2-A. A obrigação prevista no n.º 2, alíneas a) e c), está sujeita à disponibilidade de informações e dados ao longo da cadeia de abastecimento, tendo em conta a dimensão e as características organizativas específicas das PME.

Alteração 124
Proposta de regulamento
Artigo 4 – n.º 3 – parágrafo 1

Texto da Comissão	*Alteração*
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.	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 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 ***e a norma ISO 22628:2002***.

Alteração 125
Proposta de regulamento
Artigo 5 – n.º 1

Texto da Comissão	*Alteração*
1. A presença de substâncias que suscitam preocupação nos veículos e nas peças e	1. A presença de substâncias que suscitam preocupação nos veículos e nas peças e

componentes destes deve ser minimizada tanto quanto possível.

componentes destes deve ser minimizada tanto quanto possível ***e necessário ao longo do seu ciclo de vida para evitar efeitos adversos para a saúde humana e para o ambiente***.

Até ... [OP: inserir a data correspondente ao último dia do mês seguinte a um período de 18 meses após a data de entrada em vigor do presente regulamento], a Comissão, apoiada pela Agência Europeia dos Produtos Químicos, criada pelo Regulamento (CE) n.º 1907/2006, elaborará um relatório sobre as substâncias que suscitam preocupação, isto é, as substâncias que tenham efeitos adversos na saúde ou no ambiente ou dificultem a reciclagem de matérias-primas secundárias seguras e de alta qualidade, presentes em veículos. A Comissão apresentará este relatório, de que constarão as suas conclusões, ao Parlamento Europeu e ao Conselho e ponderará adotar atos delegados que estabeleçam uma lista de substâncias que suscitam preocupação aplicáveis especificamente aos veículos, assim como medidas de acompanhamento adequadas.

O relatório a que se refere o segundo parágrafo não abrange peças nem componentes de veículos para os quais já se exija uma identificação ou avaliação ao abrigo de outra legislação da União.

Alteração 126
Proposta de regulamento
Artigo 5 – n.º 2

Texto da Comissão	*Alteração*
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.	2. ***Nem os modelos*** de veículo ***novos homologados*** a partir de ***...*** [OP: inserir a data correspondente ao primeiro dia do mês seguinte a um período de 72 meses após a data de entrada em vigor do presente regulamento], nos termos do Regulamento (UE) 2018/858, ***nem as peças ou componentes novos colocados no mercado para esses veículos podem*** conter chumbo, mercúrio, cádmio ou crómio hexavalente.

Alteração 127
Proposta de regulamento
Artigo 5 – n.º 5

Texto da Comissão	*Alteração*
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.	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***, com base na consulta das partes interessadas e dos peritos da indústria,*** 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.

Alteração 128
Proposta de regulamento
Artigo 5 – n.º 6

Texto da Comissão	*Alteração*
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.	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 ***12*** semanas a contar da data de publicação do anúncio. A Agência publica no seu sítio Web todas as observações recebidas das partes interessadas.

Alteração 129
Proposta de regulamento
Artigo 5 – n.º 7

Texto da Comissão	*Alteração*
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.	7. O mais tardar ***12*** 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.

Alteração 130
Proposta de regulamento
Artigo 6 – n.º 1 – parágrafo 1

Texto da Comissão	*Alteração*
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.	O plástico contido em cada ***novo*** 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, ***20*** % de plástico reciclado, em massa, proveniente de ***fluxos de*** resíduos de plástico pós-consumo ***atribuídos através de uma cadeia de custódia de acordo com a norma ISO 22095:2020***.

Alteração 131
Proposta de regulamento
Artigo 6 – n.º 1 – parágrafo 1-A (novo)

Texto da Comissão	*Alteração*
	Todas as peças e componentes de veículos em fim de vida removidos para substituição durante a fase de utilização de um veículo devem ter em conta o fluxo de resíduos de plástico pós-consumo como matéria-prima para plásticos reciclados.

Alteração 132
Proposta de regulamento
Artigo 6 – n.º 1 – parágrafo 1-B (novo)

Texto da Comissão	*Alteração*
	O peso do plástico reciclado e o peso total dos plásticos referidos no primeiro parágrafo não incluem os elastómeros e os termoendurecíveis, com

	exceção das espumas de poliuretano.

Alteração 133
Proposta de regulamento
Artigo 6 – n.º 1-A (novo)

Texto da Comissão	*Alteração*
	1-A. Cada novo modelo de veículo homologado a contar de [OP: inserir a data correspondente ao primeiro dia do mês seguinte a um período de 120 meses após a data de entrada em vigor do presente regulamento] deve cumprir uma meta que seja, pelo menos, cinco pontos percentuais superior à meta definida no primeiro parágrafo do n.º 1, a menos que a falta de disponibilidade ou o preço excessivo de determinados plásticos reciclados dificulte excessivamente o cumprimento desta meta.

Alteração 134
Proposta de regulamento
Artigo 6 – n.º 1-B (novo)

Texto da Comissão	*Alteração*
	1-B. Os fabricantes podem cumprir até 50 % da meta estabelecida no primeiro parágrafo do n.º 1 e no n.º 1-A utilizando resíduos pré-consumo.

Alteração 135
Proposta de regulamento
Artigo 6 – n.º 1-C (novo)

Texto da Comissão	*Alteração*
	1-C.Pelo menos 15 % da meta fixada no primeiro parágrafo do n.º 1 e no n.º 1-A devem ser alcançados mediante a inclusão de plásticos reciclados provenientes de veículos em fim de vida no modelo de veículo em causa.

Alteração 136
Proposta de regulamento
Artigo 6 – n.º 2

Texto da Comissão	*Alteração*
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.	2. Até ***...*** [OP: inserir a data correspondente ao último dia do mês seguinte a um período de ***15*** meses após a data de entrada em vigor do presente regulamento], a Comissão adota um ato ***delegado*** em conformidade com o artigo ***50***.º 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 ***pré-consumo e*** pós-consumo e de veículos em fim de vida, respetivamente, ***para fabricar o*** modelo de veículo***, tendo em conta a melhor tecnologia de reciclagem disponível***.

Alteração 137
Proposta de regulamento
Artigo 6 – n.º 3 – parágrafo 1

Texto da Comissão	*Alteração*
A Comissão ***fica habilitada a***	***Até ... [OP: inserir a data***

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.	***correspondente ao último dia do mês seguinte a um período de 24 meses após a data de entrada em vigor do presente regulamento],*** a Comissão ***adota um ato delegado***, em conformidade com o artigo 50.º, a fim de completar o presente regulamento, estabelecendo uma percentagem mínima de aço reciclado a partir de ***sucata ferrosa e uma percentagem mínima de alumínio e ligas de alumínio reciclados*** que deve estar presente e ser incorporada em modelos de veículos a homologar em conformidade com o presente regulamento e o Regulamento (UE) 2018/858. ***O referido ato delegado determina igualmente a data de aplicação da obrigação de ter um teor percentual mínimo de material reciclado. O aço utilizado como material de reforço nos pneus não está inscrito no âmbito de aplicação desse ato delegado.***

Alteração 138
Proposta de regulamento
Artigo 6 – n.º 3 – parágrafo 2 – parte introdutória

Texto da Comissão	*Alteração*
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 percentagem mínima de aço reciclado ***e alumínio e ligas de alumínio*** 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 ***12*** meses após a data de entrada em vigor do presente regulamento], centrando-se, em

especial, nos seguintes aspetos:

Alteração 139
Proposta de regulamento
Artigo 6 – n.º 3 – parágrafo 2 – alínea a)

Texto da Comissão	*Alteração*
(a) A disponibilidade atual e prevista de ***aço reciclado de fontes pós-consumo de resíduos de*** aço;	(a) A disponibilidade atual e prevista de ***sucata ferrosa tendo em conta as famílias de produtos planos e longos de aço-carbono e de*** aço ***inoxidável***;

Alteração 140
Proposta de regulamento
Artigo 6 – n.º 3 – parágrafo 2 – alínea b)

Texto da Comissão	*Alteração*
(b) A percentagem atual de ***resíduos pós-consumo*** em vários semiprodutos e produtos intermédios de aço utilizados nos veículos;	(b) A percentagem atual de ***sucata ferrosa*** em vários semiprodutos ***de aço*** e produtos intermédios ***relacionados com as famílias*** de aço utilizados nos veículos ***e as alterações previstas relacionadas com a transição da indústria automóvel***;

Alteração 141
Proposta de regulamento
Artigo 6 – n.º 3 – parágrafo 2 – alínea c)

Texto da Comissão	*Alteração*
(c) A potencial utilização de ***aço reciclado pós-consumo*** pelos fabricantes em veículos a homologar no futuro;	(c) A potencial utilização de ***sucata ferrosa*** pelos fabricantes em veículos a homologar no futuro ***considerando as várias limitações quanto à composição aplicáveis a cada família de produtos de aço***;

Alteração 142
Proposta de regulamento
Artigo 6 – n.º 3 – parágrafo 2 – alínea d)

Texto da Comissão	*Alteração*
(d) A procura relativa do setor automóvel em comparação com a procura de resíduos de ***aço pós-consumo*** de outros setores;	(d) A procura relativa do setor automóvel em comparação com a procura de resíduos de ***sucata ferrosa*** de outros setores ***tendo em conta a capacidade para tolerar a presença de cobre e outras inclusões indesejadas de oligoelementos***;

Alteração 143
Proposta de regulamento
Artigo 6 – n.º 3 – parágrafo 2 – alínea e)

Texto da Comissão	*Alteração*
(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;	(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***, bem como a atual contribuição da reciclagem de sucata pré-consumo***;

Alteração 144
Proposta de regulamento
Artigo 6 – n.º 3 – parágrafo 2 – alínea f)

Texto da Comissão	*Alteração*
(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;	(f) A contribuição de um teor percentual mínimo de aço reciclado***, de aço com emissões reduzidas de CO_2 e de alumínio e ligas de alumínio*** nos veículos para a autonomia estratégica aberta e os objetivos climáticos***,*** ambientais ***e industriais*** da União***, em especial no que diz respeito à***

	criação de mercados-piloto;

Alteração 145
Proposta de regulamento
Artigo 6 – n.º 3 – parágrafo 2 – alínea g)

Texto da Comissão	*Alteração*
(g) A necessidade de evitar impactos negativos desproporcionados na acessibilidade dos preços dos veículos; ***e***	(g) A necessidade de evitar impactos negativos desproporcionados na acessibilidade dos preços dos veículos;

Alteração 146
Proposta de regulamento
Artigo 6 – n.º 3 – parágrafo 2 – alínea h)

Texto da Comissão	*Alteração*
(h) A influência nos custos globais e na competitividade do setor automóvel***.***	(h) A influência nos custos globais e na competitividade do setor automóvel ***e de toda a cadeia de valor;***

Alteração 147
Proposta de regulamento
Artigo 6 – n.º 3 – parágrafo 2 – alínea h-A) (nova)

Texto da Comissão	*Alteração*
	(h-A) A disponibilidade atual e prevista de alumínio e de ligas de alumínio reciclados a partir de resíduos pré-consumo e pós-consumo;

Alteração 148
Proposta de regulamento
Artigo 6 – n.º 3 – parágrafo 2 – alínea h-B) (nova)

Texto da Comissão	*Alteração*
	(h-B) As percentagens atuais de teor reciclado de

	resíduos pós-consumo em alumínio e ligas de alumínio nos veículos colocados no mercado; e

Alteração 149
Proposta de regulamento
Artigo 6 – n.º 3 – parágrafo 2 – alínea h-C) (nova)

Texto da Comissão	*Alteração*
	(h-C) Os possíveis efeitos no funcionamento dos veículos decorrentes da incorporação, nas peças e componentes dos veículos, de alumínio e ligas de alumínio reciclados;

Alteração 150
Proposta de regulamento
Artigo 6 – n.º 3 – parágrafo 3

Texto da Comissão	*Alteração*
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.	***Até … [OP: inserir a data correspondente ao último dia do mês seguinte a um período de 24 meses após a data de entrada em vigor do presente regulamento],*** a Comissão ***adota*** um ato ***delegado para estabelecer*** a metodologia de cálculo e verificação ***do teor reciclado de alumínio e ligas de alumínio e*** de aço ***proveniente de sucata ferrosa e, se aplicável, a percentagem de aço com emissões reduzidas de CO_2 presentes e incorporados*** nos modelos de veículos.

Alteração 151
Proposta de regulamento
Artigo 6 – n.º 3 – parágrafo 4

Texto da Comissão	*Alteração*
Os referidos atos ***de execução*** são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo ***51***.º***, n.º 2***.	Os referidos atos ***delegados*** são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo ***50***.º.

Alteração 152
Proposta de regulamento
Artigo 6 – n.º 4 – parágrafo 1 – parte introdutória

Texto da Comissão	*Alteração*
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:	Até ***...*** [OP: inserir a data correspondente ao último dia do mês seguinte a um período de ***36*** meses após a data de entrada em vigor do presente regulamento], a Comissão ***adota um ato delegado, nos termos do artigo 50.º, para completar o presente regulamento, em que estabelece uma*** percentagem mínima de:

Alteração 153
Proposta de regulamento
Artigo 6 – n.º 4 – parágrafo 1 – alínea a)

Texto da Comissão	*Alteração*
(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	(a) Magnésio e ligas de magnésio, reciclados a partir de resíduos ***pré-consumo e*** pós-consumo e incorporados em modelos de veículos; e

Alteração 154
Proposta de regulamento
Artigo 6 – n.º 4 – parágrafo 1 – alínea b)

Texto da Comissão	*Alteração*
(b) Neodímio, disprósio,	(b) Neodímio, disprósio,

praseodímio, térbio, samário e boro reciclados a partir de resíduos pós-consumo e incorporados em ímanes permanentes de motores elétricos.	praseodímio, térbio, samário e boro reciclados a partir de resíduos ***pré-consumo e*** pós-consumo e incorporados em ímanes permanentes de motores elétricos.

Alteração 155
Proposta de regulamento
Artigo 6 – n.º 4 – parágrafo 2

Texto da Comissão	*Alteração*
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 ato delegado referido no*** primeiro parágrafo ***determina igualmente a data de aplicação da obrigação de ter*** uma percentagem mínima de ***material reciclado***.

Alteração 156
Proposta de regulamento
Artigo 6 – n.º 4 – parágrafo 3 – parte introdutória

Texto da Comissão	*Alteração*
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	O teor percentual mínimo de materiais reciclados a que se refere o ***primeiro*** parágrafo baseia-se no estudo de viabilidade ***realizado pela Comissão.*** A ***Comissão concluirá o estudo***

os seguintes elementos:	***até [OP: inserir a data correspondente ao último dia do mês seguinte a um período de 24 meses após a data de entrada em vigor do presente regulamento]***, tendo em conta todos os seguintes elementos:

Alteração 157
Proposta de regulamento
Artigo 6 – n.º 4 – parágrafo 3 – alínea a)

Texto da Comissão	*Alteração*
(a) A disponibilidade atual e prevista dos materiais enumerados no segundo parágrafo reciclados a partir de resíduos pós-consumo;	(a) A disponibilidade atual e prevista dos materiais enumerados no segundo parágrafo reciclados a partir de resíduos ***pré-consumo e*** pós-consumo;

Alteração 158
Proposta de regulamento
Artigo 6 – n.º 4 – parágrafo 4

Texto da Comissão	*Alteração*
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.	***Até … [OP: inserir a data correspondente ao último dia do mês seguinte a um período de 36 meses após a data de entrada em vigor do presente regulamento],*** a Comissão ***adota*** um ato ***delegado para estabelecer*** a metodologia de cálculo e verificação da percentagem ***dos*** materiais ***especificados no presente número*** reciclados a partir de resíduos ***pré-consumo e*** pós-consumo dos modelos de veículos.

Alteração 159
Proposta de regulamento
Artigo 6 – n.º 4 – parágrafo 5

Texto da Comissão	*Alteração*
O referido ato ***de execução*** é adotado pelo procedimento de exame a que se refere o artigo ***51***.º***, n.º 2***.	O referido ato ***delegado*** é adotado pelo procedimento de exame a que se refere o artigo ***50***.º.

Alteração 160
Proposta de regulamento
Artigo 7 – n.º 1

Texto da Comissão	*Alteração*
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.	1. Cada veículo de um ***novo*** 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 ***facilitar*** 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 ***com vista à sua substituição, reutilização, reciclagem, refabrico ou recondicionamento, sempre que tecnicamente viável***.

Alteração 161
Proposta de regulamento
Artigo 7 – n.º 2

Texto da Comissão	*Alteração*
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)	2. Cada veículo de um ***novo*** 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.	2018/858, deve ser concebido, ***designadamente*** 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 respetivas baterias de pilhas*** 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.

Alteração 162
Proposta de regulamento
Artigo 7 – n.º 4-A (novo)

Texto da Comissão	*Alteração*
	4-A. Os fabricantes não devem impedir a remoção e substituição das peças e componentes dos veículos através de atualizações de software. Demais, devem assegurar o acesso à documentação do software e às ferramentas de diagnóstico necessárias.

Alteração 163
Proposta de regulamento
Artigo 8 – n.º 1

Texto da Comissão	*Alteração*
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.	1. Os fabricantes devem demonstrar que os ***modelos de*** veículos novos que fabricaram e que são colocados no mercado são homologados em conformidade com os requisitos do Regulamento (UE) 2018/858***, do Regulamento (UE) n.º 168/2013*** e do presente

regulamento.

Alteração 164
Proposta de regulamento
Artigo 8 – n.º 2 – parte introdutória

Texto da Comissão	*Alteração*
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:	2. Para efeitos da homologação de veículos aos quais se aplicam os requisitos ***do artigo*** 4.º, ***do artigo*** 5.º, ***n.ºs 1 e 2, ou dos artigos*** 6.º ou 7.º, o fabricante deve apresentar a documentação que demonstra a conformidade com esses requisitos e:

Alteração 165
Proposta de regulamento
Artigo 8 – n.º 2 – alínea a)

Texto da Comissão	*Alteração*
(a) Incluí-la no dossiê de fabrico a que se refere o artigo 24.º do Regulamento (UE) 2018/858; e	(a) Incluí-la no dossiê de fabrico a que se refere o artigo 24.º do Regulamento (UE) 2018/858 ***ou o artigo 27.º do Regulamento (UE) n.º 168/2013, conforme aplicável***; e

Alteração 166
Proposta de regulamento
Artigo 8 – n.º 2 – alínea b)

Texto da Comissão	*Alteração*
(b) Apresentá-la à entidade homologadora em conformidade com o artigo 23.º do Regulamento (UE) 2018/858.	(b) Apresentá-la à entidade homologadora em conformidade com o artigo 23.º do Regulamento (UE) 2018/858 ***ou com o artigo 26.º do Regulamento (UE) n.º 168/2013, conforme aplicável.***

Alteração 167
Proposta de regulamento
Artigo 8 – n.º 3

Texto da Comissão	*Alteração*
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.	***Suprimido***

Alteração 168
Proposta de regulamento
Artigo 8 – n.º 4

Texto da Comissão	*Alteração*
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.	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 ***ou, em conformidade com o artigo 27.º, n.º 1, do Regulamento (UE) n.º 168/2013, à entidade homologadora juntamente com o pedido de homologação a que se refere o artigo 26.º do Regulamento (UE) n.º 168/2013***.

Alteração 169
Proposta de regulamento
Artigo 8 – n.º 5

Texto da Comissão	*Alteração*
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.	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 ***ou, em conformidade com o artigo 27.º, n.º 1, do Regulamento (UE) n.º 168/2013, à entidade homologadora juntamente com o pedido de homologação a que se refere o artigo 26.º do mesmo regulamento***.

Alteração 170
Proposta de regulamento
Artigo 9 – n.º 1

Texto da Comissão	*Alteração*
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.	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 de veículos devem preparar uma estratégia de circularidade ao nível do fabricante e apresentar uma cópia à Comissão***. ***Não obstante o disposto no n.º 1, os fabricantes podem***

	também elaborar uma estratégia de circularidade ***ao nível da categoria de veículos.***

Alteração 171
Proposta de regulamento
Artigo 9 – n.º 2

Texto da Comissão	*Alteração*
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***.	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***. A estratégia de circularidade deve ter em conta as capacidades e as informações efetivamente ao dispor dos fornecedores, mormente das PME***.

Alteração 172
Proposta de regulamento
Artigo 9 – n.º 4

Texto da Comissão	*Alteração*
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.	***Suprimido***

Alteração 173
Proposta de regulamento
Artigo 9 – n.º 5

Texto da Comissão	*Alteração*
5. O fabricante deve acompanhar e dar seguimento às	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.***	medidas previstas na estratégia de circularidade e atualizá-la***, indicando as principais alterações introduzidas na estratégia de circularidade,*** de cinco em cinco anos, em conformidade com o anexo IV, parte B.

Alteração 174
Proposta de regulamento
Artigo 9 – n.º 7

Texto da Comissão	*Alteração*
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.	***Suprimido***

Alteração 175
Proposta de regulamento
Artigo 9 – n.º 8

Texto da Comissão	*Alteração*
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	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 ***cinco*** em ***cinco*** 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.	publica um relatório sobre a circularidade do setor automóvel. O relatório baseia-se, em especial, nas estratégias de circularidade e nas atualizações destas.

Alteração 176
Proposta de regulamento
Artigo 10 – n.º 1 – parágrafo 1 – parte introdutória

Texto da Comissão	*Alteração*
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:	Os fabricantes devem declarar, para cada ***novo*** modelo de veículo homologado a partir de ***...*** [OP: inserir a data correspondente ao primeiro dia do mês seguinte a um período de ***12*** meses após a ***adoção dos atos delegados que estabelecem as metodologias para o cálculo e a verificação do teor de material reciclado*** presente ***em veículos de acordo com o artigo 6.º]*** nos termos do Regulamento (UE) 2018/858, o respetivo teor percentual de material reciclado de:

Alteração 177
Proposta de regulamento
Artigo 10 – n.º 1 – parágrafo 1 – alínea d)

Texto da Comissão	*Alteração*
(d) Aço***.***	(d) Aço ***e ligas de aço;***

Alteração 178
Proposta de regulamento
Artigo 10 – n.º 1 – parágrafo 1 – alínea d-A) (nova)

Texto da Comissão	*Alteração*
	(d-A) Plásticos.

Alteração 179
Proposta de regulamento
Artigo 10 – n.º 1 – parágrafo 2

Texto da Comissão	*Alteração*
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.	A declaração diz respeito ao teor reciclado destes materiais presente no modelo de veículo e deve indicar, por percentagem de material, ***e para componentes de plástico com peso superior a 100 g,*** se o material é reciclado a partir de resíduos pré-consumo ou de resíduos pós-consumo.

Alteração 180
Proposta de regulamento
Artigo 10 – n.º 3

Texto da Comissão	*Alteração*
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.	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.***os 1,*** 3 ou 4.

Alteração 181
Proposta de regulamento
Artigo 11 – n.º 1 – parte introdutória

Texto da Comissão	*Alteração*
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,	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***, no caso dos novos modelos de veículos que tenham sido homologados,*** garantir aos operadores de gestão

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:	de resíduos**,** aos operadores de reparação e manutenção ***e aos serviços de emergência*** acesso ilimitado, normalizado e não discriminatório **—** ***designadamente através das ferramentas existentes utilizadas pela indústria automóvel —*** às informações enumeradas no anexo V que permitam o acesso aos seguintes elementos, bem como a remoção e a substituição seguras dos mesmos:

Alteração 182
Proposta de regulamento
Artigo 11 – n.º 1 – alínea a)

Texto da Comissão	*Alteração*
(a) Baterias de veículos elétricos incorporadas no veículo;	(a) Baterias de veículos elétricos incorporadas no veículo ***e as respetivas baterias de pilhas***;

Alteração 183
Proposta de regulamento
Artigo 11 – n.º 1 – alínea e)

Texto da Comissão	*Alteração*
(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;	(e) Peças e componentes que contenham as matérias-primas críticas referidas no artigo ***28***.º, n.º 1, alínea b), do Regulamento (UE) ***2024/1252*** no momento da homologação do veículo;

Alteração 184
Proposta de regulamento
Artigo 11 – n.º 1-A (novo)

Texto da Comissão	*Alteração*
	1-A. Os fabricantes devem

	fornecer informações de orientação sobre salvamento e resposta a emergências.

Alteração 185
Proposta de regulamento
Artigo 11 – n.º 2 – parágrafo 1

Texto da Comissão	*Alteração*
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 assegurar a cooperação com os operadores de tratamento***, os operadores de reconversão*** 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.

Alteração 186
Proposta de regulamento
Artigo 11 – n.º 2 – parágrafo 2

Texto da Comissão	*Alteração*
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.	Os fabricantes devem prestar as informações a que se refere o primeiro parágrafo a título gratuito. Os fabricantes podem cobrar taxas ***razoáveis e proporcionadas*** aos operadores de gestão de resíduos e aos operadores de reparação e manutenção ***na medida do*** necessário para cobrir os custos administrativos ***reais incorridos para disponibilizar as*** informações necessárias através de plataformas de comunicação.

Alteração 187
Proposta de regulamento
Artigo 11 – n.º 3

Texto da Comissão	*Alteração*
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.	***Suprimido***

Alteração 188
Proposta de regulamento
Artigo 12 – n.º 2

Texto da Comissão	*Alteração*
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***.	2. ***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 assegurar que ***as peças e componentes dos veículos*** que contenham ímanes permanentes ostentem um rótulo visível, claramente legível e indelével que indique as informações ***previstas no artigo 28.º do Regulamento (UE) 2024/1252***.

Alteração 189
Proposta de regulamento
Artigo 13 – título

Texto da Comissão	*Alteração*
Passaporte de circularidade do veículo	Passaporte ***digital*** de circularidade do veículo

Alteração 190
Proposta de regulamento
Artigo 13 – n.º 1

Texto da Comissão	*Alteração*
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.	1. A partir de ***...*** [OP: inserir a data correspondente ao primeiro dia do mês seguinte a um período de ***72*** meses após a entrada em vigor do regulamento], cada veículo colocado no mercado deve dispor de um passaporte ***digital*** de circularidade do veículo que deve estar harmonizado ***e ser interoperável*** com outros passaportes ambientais relacionados com os veículos, estabelecidos ao abrigo do direito da União***,*** e, sempre que possível, ***estar*** integrado nos mesmos.

Alteração 191
Proposta de regulamento
Artigo 13 – n.º 2

Texto da Comissão	*Alteração*
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.	2. O passaporte de circularidade do veículo contém as informações a que se refere o artigo ***5.º, n.os 2 e 3, e os artigos 10.º e*** 11.º do presente regulamento em formato digital e é acessível a título gratuito.

Alteração 192
Proposta de regulamento
Artigo 13 – n.º 3

Texto da Comissão	*Alteração*
3. O fabricante ***que coloca*** o veículo no mercado deve assegurar que as informações constantes do passaporte de circularidade do veículo são	3. O fabricante***, ao colocar*** o veículo no mercado***,*** deve assegurar que as informações constantes do passaporte de circularidade do veículo são

exatas e completas e estão atualizadas.	exatas e completas e estão atualizadas.

Alteração 193
Proposta de regulamento
Artigo 13 – n.º 5

Texto da Comissão	*Alteração*
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.	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 ***exportação ou*** destruição desse veículo em fim de vida.

Alteração 194
Proposta de regulamento
Artigo 13 – n.º 6 – parágrafo 1 – parte introdutória

Texto da Comissão	*Alteração*
A Comissão adota atos de execução que estabeleçam regras relativas ao seguinte:	***Até … [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, o mais tardar],*** a Comissão adota atos de execução que estabeleçam regras relativas ao seguinte:

Alteração 195
Proposta de regulamento
Artigo 13 – n.º 6 – parágrafo 1 – alínea a)

Texto da Comissão	*Alteração*
(a) A forma e ***a especificação técnica*** da solução a utilizar para aceder ao passaporte de circularidade do veículo;	(a) A forma e ***os requisitos básicos*** da solução ***técnica*** a utilizar para aceder ao passaporte de circularidade do veículo ***de uma forma que não inviabilize nenhuma solução tecnológica***;

Alteração 196
Proposta de regulamento
Artigo 13 – n.º 6 – parágrafo 1 – alínea b) – subalínea i)

Texto da Comissão	*Alteração*
i) A interoperabilidade do passaporte de circularidade do veículo com outros passaportes exigidos pela legislação da União;	i) A interoperabilidade ***e a harmonização*** do passaporte de circularidade do veículo com outros passaportes exigidos pela legislação da União;

Alteração 197
Proposta de regulamento
Artigo 13 – n.º 6 – parágrafo 1 – alínea c-A) (nova)

Texto da Comissão	*Alteração*
	(c-A) As condições de acesso ao passaporte de circularidade do veículo, designadamente o direito de acesso e as normas pertinentes para a proteção de dados e a proteção dos direitos de propriedade intelectual;

Alteração 198
Proposta de regulamento
Artigo 15 – n.º 3-A (novo)

Texto da Comissão	*Alteração*
	3-A. Os Estados-Membros podem adotar medidas para exigir que os produtores ou, quando nomeadas em conformidade com o artigo 18.º, as organizações competentes em matéria de responsabilidade do produtor celebrem contratos com instalações de tratamento autorizadas com vista ao cumprimento das suas

	obrigações decorrentes da responsabilidade do produtor.

Alteração 199
Proposta de regulamento
Artigo 15 – n.º 4-A (novo)

Texto da Comissão	*Alteração*
	4-A.Até ... [OP: inserir a data correspondente ao último dia do mês seguinte a um período de 24 meses após a data de entrada em vigor do presente regulamento], a Comissão adota um ato de execução para estabelecer requisitos circunstanciados aplicáveis aos contratos a que se refere o n.º 3-A, com vista a garantir termos e condições justos, transparentes e não discriminatórios. O referido ato de execução é adotado pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 51.º, n.º 2.

Alteração 200
Proposta de regulamento
Artigo 16 – parágrafo 1

Texto da Comissão	*Alteração*
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	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.	responsabilidade deve ***cumprir o disposto nos*** artigos 8.º e 8.º-A da Diretiva 2008/98/CE e os requisitos do presente capítulo.

Alteração 201
Proposta de regulamento
Artigo 17 – n.º 1 – parágrafo 1

Texto da Comissão	*Alteração*
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.	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 ***ou utilizar um registo já existente de produtores*** destinado ao acompanhamento do cumprimento dos requisitos do presente capítulo por parte dos produtores.

Alteração 202
Proposta de regulamento
Artigo 17 – n.º 1 – parágrafo 2

Texto da Comissão	*Alteração*
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.	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 ***autorizados*** para efeitos da responsabilidade alargada do produtor.

Alteração 203
Proposta de regulamento
Artigo 17 – n.º 1 – parágrafo 2-A (novo)

Texto da Comissão	*Alteração*
	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 cria um portal único que contém as ligações para todos os registos nacionais, com vista a facilitar o registo dos produtores em todos os Estados-Membros.

Alteração 204
Proposta de regulamento
Artigo 17 – n.º 2 – parágrafo 3

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

Alteração 205
Proposta de regulamento
Artigo 17 – n.º 6

Texto da Comissão	*Alteração*
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.	6. As obrigações estabelecidas no presente artigo podem ser cumpridas, em nome do produtor, por um representante ***autorizado*** para efeitos da responsabilidade alargada do produtor. ***Se um representante autorizado representar mais do que um produtor num país, deve fornecer separadamente o***

	nome e os dados de contacto de cada um dos produtores que representa.

Alteração 206
Proposta de regulamento
Artigo 17 – n.º 11

Texto da Comissão	*Alteração*
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.	11. O produtor ou, se for caso disso, o seu representante ***autorizado*** para efeitos da responsabilidade alargada do produtor ou a organização competente em matéria de responsabilidade do produtor nomeada em nome dos produtores que representa deve notificar, sem demora injustificada, a autoridade competente de quaisquer alterações das informações contidas no registo e de qualquer cessação definitiva da disponibilização no mercado no território do Estado-Membro dos veículos referidos no registo.

Alteração 207
Proposta de regulamento
Artigo 17 – n.º 12

Texto da Comissão	*Alteração*
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	12. O produtor, ou, se for caso disso, o seu representante ***autorizado*** para efeitos da responsabilidade alargada do produtor ou a organização competente em matéria de responsabilidade do produtor deve comunicar à autoridade competente responsável pelo registo o cumprimento das obrigações decorrentes do regime de responsabilidade alargada do

produtor.

produtor.

Se as informações constantes do registo de produtores não forem acessíveis ao público, os Estados-Membros devem assegurar que os fornecedores de plataformas em linha que permitem aos consumidores celebrar contratos à distância com produtores tenham acesso gratuito a essas informações.

Alteração 208
Proposta de regulamento
Artigo 18 – n.º 2

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

Alteração 209
Proposta de regulamento
Artigo 18 – n.º 3

Texto da Comissão	*Alteração*
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	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 ***ou os produtores individuais*** devem publicar nos seus sítios Web, pelo menos anualmente e sob reserva de

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.	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 ***ou pelos produtores que cumpram as suas obrigações individualmente***.

Alteração 210
Proposta de regulamento
Artigo 18 – n.º 3-A (novo)

Texto da Comissão	*Alteração*
	3-A. Além das informações referidas no n.º 3, as organizações competentes em matéria de responsabilidade do produtor devem divulgar publicamente informações sobre o procedimento de seleção dos operadores de gestão de resíduos selecionados nos termos do n.º 4-A.

Alteração 211
Proposta de regulamento
Artigo 18 – n.º 4

Texto da Comissão	*Alteração*
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.	4. As organizações competentes em matéria de responsabilidade do produtor devem assegurar uma representação ***proporcionada*** dos produtores e dos operadores de gestão de resíduos ***ativos na recolha e no tratamento de veículos em fim***

	de vida nos seus órgãos de direção***, designadamente nos conselhos executivos e consultivos***.

Alteração 212
Proposta de regulamento
Artigo 18 – n.º 4-A (novo)

Texto da Comissão	*Alteração*
	4-A. Os operadores de gestão de resíduos estão sujeitos a um processo de seleção não discriminatório, baseado em critérios de seleção transparentes, realizado pelos produtores ou pelas organizações competentes em matéria de responsabilidade do produtor, e que não imponha encargos desproporcionados às pequenas e médias empresas.

Alteração 213
Proposta de regulamento
Artigo 20 – n.º 1 – alínea a)

Texto da Comissão	*Alteração*
(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	(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, ***tendo em conta eventuais*** receitas de operadores de gestão de resíduos ***obtidas com a*** 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;	matérias-primas secundárias recicladas a partir de veículos em fim de vida;

Alteração 214
Proposta de regulamento
Artigo 20 – n.º 1 – alínea b)

Texto da Comissão	*Alteração*
(b) Os custos da realização de campanhas de sensibilização destinadas a melhorar a recolha de veículos em fim de vida;	(b) Os custos da realização de campanhas de sensibilização destinadas a ***informar o público e a*** melhorar a recolha de veículos em fim de vida;

Alteração 215
Proposta de regulamento
Artigo 20 – n.º 1 – alínea c)

Texto da Comissão	*Alteração*
(c) Os custos da criação do sistema de notificação a que se refere o artigo 25.º;	***Suprimido***

Alteração 216
Proposta de regulamento
Artigo 20 – n.º 1 – alínea d)

Texto da Comissão	*Alteração*
(d) Os custos da recolha e comunicação de dados às autoridades competentes***.***	(d) Os custos ***administrativos*** da ***disponibilização,*** recolha e comunicação de dados às autoridades competentes***;***

Alteração 217
Proposta de regulamento
Artigo 20 – n.º 1 – alínea d-A) (nova)

Texto da Comissão	*Alteração*
	(d-A) Os custos médios de transporte dos veículos em fim

	de vida para o ponto de recolha mais próximo ou a instalação de tratamento autorizada mais próxima.

Alteração 218
Proposta de regulamento
Artigo 20 – n.º 4 – parágrafo 1

Texto da Comissão	*Alteração*
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.	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***, designadamente em caso de cessação permanente das suas atividades ou de insolvência***.

Alteração 219
Proposta de regulamento
Artigo 21 – n.º 1 – parte introdutória

Texto da Comissão	*Alteração*
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:	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***, pelo menos,*** tendo em conta o seguinte:

Alteração 220
Proposta de regulamento
Artigo 21 – n.º 1 – alínea a)

Texto da Comissão	*Alteração*
(a) A massa do veículo;	(a) A massa do veículo***, excluindo as baterias dos veículos elétricos***;

Alteração 221
Proposta de regulamento
Artigo 21 – n.º 1 – alínea b)

Texto da Comissão	*Alteração*
(b) O tipo de sistema de tração;	***Suprimido***

Alteração 222
Proposta de regulamento
Artigo 21 – n.º 1 – alínea e)

Texto da Comissão	*Alteração*
(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***;	(e) A percentagem de materiais e substâncias que impedem um processo de reciclagem de elevada qualidade;

Alteração 223
Proposta de regulamento
Artigo 22 – n.º 2 – alínea a)

Texto da Comissão	*Alteração*
(a) Mandatar por escrito um representante ***nomeado*** para efeitos da responsabilidade alargada do produtor em cada Estado-Membro;	(a) Mandatar por escrito um representante ***autorizado para agir em seu nome em relação a tarefas específicas no que diz respeito às obrigações do produtor*** para efeitos da responsabilidade alargada do

	produtor em cada Estado-Membro;

Alteração 224
Proposta de regulamento
Artigo 22 – n.º 2 – parágrafo 1-A (novo)

Texto da Comissão	*Alteração*
	Um produtor que venda veículos a utilizadores finais através de contratos à distância e que esteja estabelecido num país terceiro deve nomear um representante autorizado para efeitos da responsabilidade alargada do produtor em cada Estado-Membro em que coloque veículos no mercado. Essa nomeação é efetuada mediante mandato escrito.

Alteração 225
Proposta de regulamento
Artigo 23 – n.º 1 – parágrafo -1 (novo)

Texto da Comissão	*Alteração*
	Os produtores devem assegurar a recolha de todos os veículos em fim de vida que colocaram no mercado no território de um Estado-Membro quando esses veículos se tornem veículos em fim de vida.

Alteração 226
Proposta de regulamento
Artigo 23 – n.º 1 – parágrafo 1

Texto da Comissão	*Alteração*
Os produtores ou, quando nomeadas em conformidade com	***Para o efeito,*** os produtores ou, quando nomeadas em

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***.	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.

Alteração 227
Proposta de regulamento
Artigo 23 – n.º 2 – alínea b)

Texto da Comissão	*Alteração*
(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;	(b) Asseguram a disponibilidade adequada de instalações de tratamento autorizadas ***e pontos de recolha***, tendo em conta a dimensão e a densidade da população e o volume previsto de veículos em fim de vida, não se limitando às zonas onde a recolha e a gestão subsequente são mais rentáveis;

Alteração 228
Proposta de regulamento
Artigo 23 – n.º 2 – alínea c)

Texto da Comissão	*Alteração*
(c) Asseguram a recolha dos resíduos provenientes das reparações de veículos;	***Suprimido***

Alteração 229
Proposta de regulamento
Artigo 23 – n.º 2 – alínea d)

Texto da Comissão	*Alteração*
(d) Viabilizam a recolha de veículos em fim de vida ***de todas as marcas***, independentemente da sua origem;	(d) Viabilizam a recolha de veículos em fim de vida ***que disponibilizaram no mercado***, independentemente da sua origem;

Alteração 230
Proposta de regulamento
Artigo 23 – n.º 2 – alínea e)

Texto da Comissão	*Alteração*
(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.	(e) Viabilizam a entrega, a título gratuito, de todos os veículos em fim de vida a instalações de tratamento autorizadas ***ou pontos de recolha***, conforme previsto no artigo 24.º, n.º 2.

Alteração 231
Proposta de regulamento
Artigo 23 – n.º 3

Texto da Comissão	*Alteração*
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.	3. Os produtores ou, quando nomeadas em conformidade com o artigo 18.º, as organizações competentes em matéria de responsabilidade do produtor devem ***publicar e atualizar regularmente a lista de pontos de recolha e de instalações de tratamento autorizadas nos seus sítios Web e*** realizar campanhas de sensibilização que promovam o sistema de recolha de veículos em fim de vida e informem sobre as consequências ambientais da recolha e gestão inadequadas de veículos em fim de vida.

Alteração 232
Proposta de regulamento
Artigo 23 – n.º 4 – parágrafo 1

Texto da Comissão	*Alteração*
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.	Os ***pontos*** de ***recolha***, além das instalações de tratamento autorizadas, ***podem recolher*** veículos em fim de vida.

Alteração 233
Proposta de regulamento
Artigo 23 – n.º 4 – parágrafo 2 – alínea b-A) (nova)

Texto da Comissão	*Alteração*
	(b-A) Possuir uma licença em conformidade com o artigo 23.º da Diretiva 2008/98/CE;

Alteração 234
Proposta de regulamento
Artigo 23 – n.º 4 – parágrafo 2 – alínea b-B) (nova)

Texto da Comissão	*Alteração*
	(b-B) Transferir os veículos em fim de vida recolhidos para instalações de tratamento autorizadas

Alteração 235
Proposta de regulamento
Artigo 23 – n.º 4 – parágrafo 2 – alínea c)

Texto da Comissão	*Alteração*
(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	(c) Garantir que todos os veículos em fim de vida são transferidos para uma instalação de tratamento autorizada no prazo de ***seis meses*** a contar da

receção do veículo em fim de vida; e	receção do veículo em fim de vida; e

Alteração 236
Proposta de regulamento
Artigo 23 – n.º 5

Texto da Comissão	*Alteração*
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.	5. Os ***pontos*** de ***recolha ou*** 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.

Alteração 237
Proposta de regulamento
Artigo 23 – n.º 5-A (novo)

Texto da Comissão	*Alteração*
	5-A. Os Estados-Membros podem adotar medidas para exigir que os pontos de recolha cooperem com os produtores ou, quando nomeadas nos termos do artigo 18.º, n.º 1, com as organizações competentes em matéria de responsabilidade do produtor.

Alteração 238
Proposta de regulamento
Artigo 24 – n.º 2

Texto da Comissão	*Alteração*
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.	2. A entrega de um veículo em fim de vida numa instalação de tratamento autorizada ***ou num ponto de recolha*** é gratuita para o último proprietário de um veículo, a menos que o veículo em fim de vida não disponha de nenhuma das peças ou componentes essenciais do veículo, ou contenha resíduos que foram acrescentados a esse veículo.

Alteração 239
Proposta de regulamento
Artigo 24 – n.º 2-A (novo)

Texto da Comissão	*Alteração*
	2-A. Em caso de falta de uma bateria de veículo elétrico, a entrega do veículo em fim de vida deve continuar a ser gratuita se o último proprietário apresentar documentação que comprove que a bateria do veículo elétrico foi manuseada por um operador profissional em conformidade com o Regulamento (UE) 2023/1542.

Alteração 240
Proposta de regulamento
Artigo 25 – n.º 5-A (novo)

Texto da Comissão	*Alteração*
	5-A. Os Estados-Membros que prevejam a possibilidade de cancelamento temporário da

	matrícula de veículos na sua legislação nacional devem:
	(a) Fixar um período máximo para a concessão do referido cancelamento da matrícula, mas não superior a quatro anos;
	(b) Garantir que as renovações do cancelamento temporário da matrícula só sejam concedidas por um período definido e limitado e apenas quando se possa determinar que o veículo cuja matrícula foi cancelada ainda existe.

Alteração 241
Proposta de regulamento
Artigo 26 – n.º 1 – alínea a)

Texto da Comissão	*Alteração*
(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***;	(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, ***ponto*** 1;

Alteração 242
Proposta de regulamento
Artigo 26 – n.º 1 – alínea b)

Texto da Comissão	*Alteração*
(b) Apresentar um certificado de destruição à autoridade de registo competente.	(b) Apresentar um certificado de destruição à autoridade de registo competente***, exceto nos casos em que exista um procedimento em linha que***

	permita a comunicação e/ou o tratamento do cancelamento da matrícula do veículo em fim de vida a partir das instalações de tratamento autorizadas.

Alteração 243
Proposta de regulamento
Artigo 26 – n.º 1 – parágrafo 1-A (novo)

Texto da Comissão	*Alteração*
	Quando a propriedade de um veículo usado for transferida por um operador económico, o operador económico deve informar o adquirente de que o veículo não é um veículo em fim de vida em conformidade com o anexo I, parte A, ou apresentar um certificado de inspeção técnica.

Alteração 244
Proposta de regulamento
Artigo 26 – n.º 1 – parágrafo 1-B (novo)

Texto da Comissão	*Alteração*
	No caso dos veículos em fim de vida, o operador económico deve assegurar que esses veículos apenas serão transferidos para uma instalação de tratamento autorizada.

Alteração 245
Proposta de regulamento
Artigo 27 – n.º 2

Texto da Comissão	*Alteração*
2. As instalações de tratamento autorizadas devem assegurar que todas as operações de tratamento	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.	de veículos em fim de vida cumprem, no mínimo, o disposto nos artigos 28.º, 29.º, 30.º, 31.º, ***32.º,*** 34.º***, 35.º*** e ***36***.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.

Alteração 246
Proposta de regulamento
Artigo 27 – n.º 3 – parágrafo 1 – alínea c)

Texto da Comissão	*Alteração*
(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 recondicionamento;	(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 recondicionamento***, em conformidade com os artigos 30.º e 31.º, tendo em conta o potencial do mercado para a reutilização, o refabrico ou o recondicionamento dessas peças e componentes e a necessidade de uma elevada qualidade da sucata***;

Alteração 247
Proposta de regulamento
Artigo 27 – n.º 3 – parágrafo 1 – alínea d)

Texto da Comissão	*Alteração*
(d) Tratar todos os veículos em fim de vida e respetivas peças, componentes e materiais, em conformidade com a hierarquia	(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.***	dos resíduos e os requisitos gerais estabelecidos no artigo 4.º da Diretiva 2008/98/CE***;***

Alteração 248
Proposta de regulamento
Artigo 27 – n.º 3 – parágrafo 1 – alínea d-A) (nova)

Texto da Comissão	*Alteração*
	(d-A) Enviar todos os veículos em fim de vida após a despoluição e a remoção de peças para uma instalação onde o seu retalhamento seja efetuado;

Alteração 249
Proposta de regulamento
Artigo 27 – n.º 3 – parágrafo 1 – alínea d-B) (nova)

Texto da Comissão	*Alteração*
	(d-B) Tratar o veículo em fim de vida recebido no prazo de 6 meses a contar da data de entrega.

Alteração 250
Proposta de regulamento
Artigo 27 – n.º 4

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

	(a) Aditar, suprimir ou rever as peças e componentes enumerados no anexo VII, parte C;
	(b) Alterar ou complementar os requisitos enumerados no anexo VII, parte G;

Alteração 251
Proposta de regulamento
Artigo 27 – n.º 5

Texto da Comissão	*Alteração*
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.	5. Os Estados-Membros devem incentivar as instalações de tratamento autorizadas a introduzir sistemas de gestão ambiental certificados ***e a realizar auditorias*** em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 1221/2009.

Alteração 252
Proposta de regulamento
Artigo 28 – n.º 1 – parte introdutória

Texto da Comissão	*Alteração*
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:	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 ***despoluídos em conformidade com o artigo 29.º e as suas partes e componentes removidos em conformidade com o artigo 30.º e sejam*** acompanhados dos

seguintes elementos:

Alteração 253
Proposta de regulamento
Artigo 28 – n.º 3

Texto da Comissão	*Alteração*
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.	3. ***As instalações de tratamento autorizadas e*** os operadores de gestão de resíduos que procedam ao retalhamento de veículos em fim de vida ***devem poder*** misturar veículos em fim de vida e respetivas peças, componentes e materiais com resíduos de embalagens e resíduos de equipamentos elétricos e eletrónicos***, desde que sejam cumpridos os critérios e valores-limite do anexo VII, parte G, e que seja assegurada a rastreabilidade relacionada com a comunicação de informações, que o processo de retalhamento não reduza a qualidade dos fluxos de resíduos em comparação com o tratamento separado e que os resultados cumpram elevados padrões de qualidade***.

Alteração 254
Proposta de regulamento
Artigo 28 – n.º 3-A (novo)

Texto da Comissão	*Alteração*
	3-A. Os operadores de gestão de resíduos, ao procederem ao retalhamento, devem assegurar que a produção de aço, alumínio e cobre cumpre elevados padrões de qualidade, na aceção do n.º 3-B (novo).

Alteração 255
Proposta de regulamento
Artigo 28 – 3-B (novo)

Texto da Comissão	*Alteração*
	3-B.A Comissão deve [até 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] adotar atos delegados, em conformidade com o artigo 50.º, para complementar o presente regulamento mediante o estabelecimento de requisitos de qualidade para o retalhamento de frações de saída, nomeadamente:
	(a) O teor total de cobre da fração principal de aço;
	(b) A fração de ligas de alumínio fundido e a fração de ligas de alumínio forjado;
	(c) Os processos de separação necessários e a fração de resíduos destes processos.

Alteração 256
Proposta de regulamento
Artigo 29 – n.º 1

Texto da Comissão	*Alteração*
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,	1. ***No prazo de 30 dias*** após a entrega de veículos em fim de vida na instalação de tratamento autorizada, essa instalação deve despoluir esses veículos antes de serem objeto de tratamento posterior, em conformidade com os requisitos mínimos estabelecidos no anexo VII,

parte B.	parte B.
Alteração 257 **Proposta de regulamento** **Artigo 29 – n.º 2**	
Texto da Comissão	*Alteração*
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.	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. ***Os fluidos dos sistemas de ar condicionado utilizados nos sistemas de gestão térmica devem ser recolhidos e armazenados separadamente dos outros fluidos e recuperados em conformidade com o Regulamento (UE) 2024/573 do Parlamento Europeu e do Conselho[1-A] e, sempre que tal seja técnica e economicamente viável, reciclados ou recuperados e reutilizados.***
	_____ ***[1-A] Regulamento (UE) 2024/573 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 7 de fevereiro de 2024, relativo aos gases fluorados com efeito de estufa, que altera a Diretiva (UE) 2019/1937 e revoga o Regulamento (UE) n.º 517/2014 (JO L, 2024/573, 20.2.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2***

024/573/oj).

Alteração 258
Proposta de regulamento
Artigo 30 – título

Texto da Comissão	*Alteração*
Remoção obrigatória de peças e componentes para reutilização e reciclagem antes do retalhamento	Remoção obrigatória de peças e componentes para reutilização***, refabrico, reparação*** e reciclagem antes do retalhamento

Alteração 259
Proposta de regulamento
Artigo 30 – n.º 1

Texto da Comissão	*Alteração*
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.	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***. A fim de verificar o seu potencial no mercado para reutilização***, ***refabrico e reparação, essas partes devem ser avaliadas, em conformidade com o artigo 31.º, antes do desmantelamento. Essa avaliação deve ser efetuada*** uma vez concluídas as operações de despoluição a que se refere o artigo 29.º.

Alteração 260
Proposta de regulamento
Artigo 30 – n.º 1-A (novo)

Texto da Comissão	*Alteração*
	1-A. As instalações de tratamento autorizadas devem garantir que as partes e componentes removidos em conformidade com o n.º 1, sem potencial no mercado para reutilização, refabrico e reparação, são enviados para reciclagem de acordo com os requisitos de tratamento indicados no anexo VII, parte F.

Alteração 261
Proposta de regulamento
Artigo 30 – n.º 2 – parágrafo 1

Texto da Comissão	*Alteração*
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.	***Caso as peças e componentes não tenham potencial no mercado para reutilização, refabrico e reparação,*** não é ***obrigatório removê-los antes do retalhamento*** 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 ***6 e*** 13 a 19, de forma tão eficiente como os processos de desmantelamento manual ou os processos de desmontagem semiautomatizados ***e fornecem material reciclado equivalente***.

Alteração 262
Proposta de regulamento
Artigo 30 – n.º 2 – parágrafo 2

Texto da Comissão	*Alteração*
Para efeitos do primeiro parágrafo, a instalação de tratamento autorizada deve apresentar as informações enumeradas no anexo VII, parte G.	Para efeitos do primeiro parágrafo, a instalação de tratamento autorizada deve ***cumprir elevados padrões de qualidade na produção do retalhamento, tal como estabelecido no ato delegado a que se refere o artigo 28.º, n.º 4, e*** apresentar as informações enumeradas no anexo VII, parte G.

Alteração 263
Proposta de regulamento
Artigo 31 – n.º 1 – parágrafo 2-A (novo)

Texto da Comissão	*Alteração*
	As peças e componentes removidos durante uma operação de reparação e manutenção, excluindo as peças e componentes enumerados no anexo VII, parte E, não devem ser considerados resíduos e devem ser avaliados no que diz respeito à sua adequação para efeitos de reutilização, refabrico ou renovação.

Alteração 264
Proposta de regulamento
Artigo 32 – parágrafo 1 – parte introdutória

Texto da Comissão	*Alteração*
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	A partir de ***...*** [OP: inserir a data correspondente ao primeiro dia do mês seguinte a um período de 36 meses após a data de entrada em vigor do presente regulamento], qualquer ***operador económico*** que ***venda***

peças sobresselentes usados, refabricados ou recondicionados deve***, no ponto de venda***:	componentes e peças sobresselentes usados, refabricados ou recondicionados deve:

Alteração 265
Proposta de regulamento
Artigo 32 – parágrafo 1 – alínea b-A) (nova)

Texto da Comissão	*Alteração*
	(b-A) Comprovar que as partes e componentes proveem de uma instalação de tratamento autorizada.

Alteração 266
Proposta de regulamento
Artigo 32 – parágrafo 1-A (novo)

Texto da Comissão	*Alteração*
	Esses requisitos exigidos aos operadores económicos são aplicáveis independentemente da técnica comercial utilizada, incluindo as vendas em linha.

Alteração 267
Proposta de regulamento
Artigo 33 – n.º 1 – parágrafo 1

Texto da Comissão	*Alteração*
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 recondicionamento de peças e componentes, quer tenham sido removidos durante a fase de	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***, reconversão*** e recondicionamento de peças e componentes, quer tenham sido

utilização ou a fase de fim de vida de um veículo.	removidos durante a fase de utilização ou a fase de fim de vida de um veículo.

Alteração 268
Proposta de regulamento
Artigo 33 – n.º 1 – parágrafo 2 – alínea b)

Texto da Comissão	*Alteração*
(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 recondicionados.	(b) O recurso a incentivos económicos ***destinados a recompensar os fabricantes que excedam as normas mínimas, a fim*** de ***estimular ainda mais a utilização de*** componentes e peças sobresselentes usados, refabricados ou recondicionados.

Alteração 269
Proposta de regulamento
Artigo 33 – n.º 1 – parágrafo 2-A (novo)

Texto da Comissão	*Alteração*
	Os Estados-Membros devem informar a Comissão, sem demora injustificada, dos incentivos adotados nos termos do presente artigo.

Alteração 270
Proposta de regulamento
Artigo 34 – n.º 1 – parte introdutória

Texto da Comissão	*Alteração*
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	1. A partir de ***...*** [OP: inserir a data correspondente ao primeiro dia do ano civil seguinte a um período de 36 meses após a data de entrada em vigor do presente regulamento], os Estados-Membros devem ***adotar as medidas necessárias para***

gestão de resíduos cumprem as seguintes metas:	assegurar que os operadores de gestão de resíduos cumprem as seguintes metas:

Alteração 271
Proposta de regulamento
Artigo 34 – n.º 2

Texto da Comissão	*Alteração*
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***.	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 ***em fim*** de ***vida***.

Alteração 272
Proposta de regulamento
Artigo 34 – n.º 2-A (novo)

Texto da Comissão	*Alteração*
	2-A. O peso do plástico reciclado e o peso total dos plásticos referidos nos n.os 1 e 2 excluem os elastómeros e os termoendurecíveis, com exceção das espumas de poliuretano.

Alteração 273
Proposta de regulamento
Artigo 36 – n.º 1

Texto da Comissão	*Alteração*
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***.	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 (***UE***) ***2024/1157***.

Alteração 274
Proposta de regulamento
Artigo 36 – n.º 2

Texto da Comissão	*Alteração*
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.	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 ***consideradas*** equivalentes aos requisitos estabelecidos no presente regulamento e aos requisitos de proteção da saúde humana e do ambiente estabelecidos noutra legislação da União.

Alteração 275
Proposta de regulamento
Artigo 36 – n.º 2-A (novo)

Texto da Comissão	*Alteração*
	2-A. A fim de distinguir entre transferências de veículos usados e de veículos em fim de

	vida, as autoridades competentes dos Estados-Membros podem efetuar inspeções e verificar se os veículos usados que se suspeite serem veículos em fim de vida cumprem os requisitos mínimos estabelecidos no anexo I.
	Se as inspeções confirmarem que os veículos em questão se qualificam como veículos em fim de vida, os custos da inspeção e de qualquer armazenamento conexo podem ser imputados ao operador económico responsável pela transferência.

Alteração 276
Proposta de regulamento
Capítulo V – Secção 1 – Título

Texto da Comissão	*Alteração*
SECÇÃO 1 ***Estatuto dos veículos usados***	***Suprimido***

Alteração 277
Proposta de regulamento
Artigo 37 – título

Texto da Comissão	*Alteração*
Distinção entre veículos usados e veículos em fim de vida	Distinção entre veículos usados e veículos em fim de vida ***para efeitos de exportação***

Alteração 278
Proposta de regulamento
Artigo 37 – parágrafo 1

Texto da Comissão	*Alteração*
Para efeitos ***da transferência da***	Para efeitos ***da exportação*** de

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.

um veículo usado, o proprietário do veículo deve ter a capacidade ***de fornecer documentação às autoridades aduaneiras e*** de demonstrar a qualquer pessoa singular ou coletiva interessada em ***importar*** o veículo em causa que o veículo não é um veículo em fim de vida. ***Essa documentação deve consistir num certificado*** de ***inspeção técnica válido ou***, ***na sua ausência***, ***numa avaliação efetuada pelas*** autoridades competentes ***responsáveis pelos certificados de inspeção técnica, com base nos*** critérios estabelecidos no anexo I***. Em caso de dúvida quanto ao facto de um veículo usado poder ser um veículo em*** fim de ***vida, as autoridades competentes podem exigir que o proprietário do veículo apresente documentação suplementar que comprove que o veículo em causa*** não ***é*** um veículo em fim de vida.

Até ... [OP: inserir a data de aplicação do presente regulamento], os Estados-Membros devem publicar uma lista de uma ou mais autoridades competentes que possam efetuar a avaliação a que refere o n.º 1.

Alteração 279
Proposta de regulamento
Artigo 38 – n.º 1

Texto da Comissão	*Alteração*
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	1. A partir de ***...*** [OP: inserir a data correspondente ao primeiro dia do mês seguinte a um período de **24** meses após a data de entrada em vigor do presente regulamento], os veículos usados

destinados a exportação estão sujeitos aos controlos e requisitos estabelecidos na presente secção.	destinados a exportação estão sujeitos aos controlos e requisitos estabelecidos na presente secção.

Alteração 280
Proposta de regulamento
Artigo 38 – n.º 3 – alínea a)

Texto da Comissão	*Alteração*
(a) Não forem veículos em fim de vida, ***com base nos critérios enumerados*** no ***anexo I***;	(a) Não forem veículos em fim de vida, ***tal como determinado*** no ***artigo 37.º***;

Alteração 281
Proposta de regulamento
Artigo 38 – n.º 3 – alínea b)

Texto da Comissão	*Alteração*
(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.	***Suprimido***

Alteração 282
Proposta de regulamento
Artigo 38 – n.º 7

Texto da Comissão	*Alteração*
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.	***Suprimido***

Alteração 283
Proposta de regulamento
Artigo 39 – n.º 1

Texto da Comissão	*Alteração*
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)***.	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 ***e não um veículo em fim de vida*** nos termos do artigo ***37***.º.

Alteração 284
Proposta de regulamento
Artigo 39 – n.º 2

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

Alteração 285
Proposta de regulamento
Artigo 40 – n.º 3

Texto da Comissão	*Alteração*
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.	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, ***sobre*** 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.

Alteração 286
Proposta de regulamento
Artigo 40 – n.º 3-A (novo)

Texto da Comissão	*Alteração*
	3-A.A Comissão deve publicar e atualizar regularmente, num portal em linha específico, as condições específicas notificadas, relacionadas com a proteção do ambiente ou a segurança rodoviária, impostas por países terceiros nos termos do n.º 3.

Alteração 287
Proposta de regulamento
Artigo 41 – n.º 1

Texto da Comissão	*Alteração*
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.	1. Caso ***as autoridades aduaneiras suspeitem*** que um veículo usado destinado a exportação pode não cumprir os requisitos da presente secção, as autoridades aduaneiras devem suspender ***imediatamente*** a autorização de saída para exportação desse veículo usado ***até obterem todas as informações necessárias para tomarem uma decisão definitiva***. 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.

Alteração 288
Proposta de regulamento
Artigo 42 – n.º 3

Texto da Comissão	*Alteração*
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.	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. ***A autoridade competente desse Estado-Membro deve registar essas informações no seu registo nacional de veículos.***

Alteração 289
Proposta de regulamento
Artigo 45 – n.º 1

Texto da Comissão	*Alteração*
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.	1. O sistema eletrónico MOVE-HUB desenvolvido pela Comissão deve ser utilizado para o intercâmbio ***e a verificação*** 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.

Alteração 290
Proposta de regulamento
Artigo 45 – n.º 3-A (novo)

Texto da Comissão	*Alteração*
	3-A. A obrigação prevista no n.º 1 deve ser cumprida se os Estados-Membros utilizarem o Sistema Europeu de Informação sobre Veículos e Cartas de Condução (EUCARIS) para se ligarem ao sistema eletrónico MOVE-HUB.

Alteração 291
Proposta de regulamento
Artigo 45 – n.º 5 – parágrafo 1

Texto da Comissão	*Alteração*
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.	A Comissão adota ***até ... [OP: inserir a data correspondente ao último dia do mês seguinte a um período de 18 meses após a data de entrada em vigor do presente regulamento]*** 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.

Alteração 292
Proposta de regulamento
Artigo 46 – n.º 1 – alínea a-A) (nova)

Texto da Comissão	*Alteração*
	(a-A) Os pontos de recolha;

Alteração 293
Proposta de regulamento
Artigo 46 – n.º 1 – alínea c)

Texto da Comissão	*Alteração*
(c) Outras instalações e operadores económicos que possam tratar veículos em fim de vida.	(c) Outras instalações e operadores económicos que possam tratar veículos em fim de vida ***ou vender peças sobresselentes e componentes usados retirados de veículos em fim de vida***.

Alteração 294
Proposta de regulamento
Artigo 46 – n.º 3

Texto da Comissão	*Alteração*
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.	3. Os Estados-Membros devem realizar igualmente inspeções ***regulares*** relativas à exportação de veículos usados, a fim de verificar o cumprimento do disposto no artigo 38.º.

Alteração 295
Proposta de regulamento
Artigo 46 – n.º 3-A (novo)

Texto da Comissão	*Alteração*
	3-A. Os Estados-Membros devem desenvolver um plano de inspeção para identificar e monitorizar o tratamento ilegal de veículos em fim de vida.

Alteração 296
Proposta de regulamento
Artigo 47 – n.º 1

Texto da Comissão	*Alteração*
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	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.

matrícula de veículos, ***dos veículos desaparecidos, do certificado de destruição, da exportação de veículos usados,*** bem como à prevenção do tratamento ***e da exportação ilegais*** de veículos em fim de vida.

Alteração 297
Proposta de regulamento
Artigo 47 – n.º 2 – parágrafo 1

Texto da Comissão	*Alteração*
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.	Os Estados-Membros devem cooperar entre si, bilateral ou multilateralmente, a fim de facilitar a prevenção e a deteção do tratamento ***e da exportação ilegais*** de veículos em fim de vida ***e de resolver a questão dos veículos desaparecidos***. 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.

Alteração 298
Proposta de regulamento
Artigo 47 – n.º 3-A (novo)

Texto da Comissão	*Alteração*
	3-A. Para efeitos do presente artigo e a fim de facilitar a cooperação entre os Estados-Membros, a Comissão deve criar e supervisionar uma rede de coordenação que garanta uma coordenação eficaz das políticas nacionais de execução. A rede de coordenação é composta por representantes de cada Estado-Membro e da Comissão.

Alteração 299
Proposta de regulamento
Artigo 47 – n.º 3-B (novo)

Texto da Comissão	*Alteração*
	3-B. A rede de coordenação deve promover o intercâmbio de boas práticas, facilitar a interpretação e a aplicação uniformes do presente regulamento, trocar informações sobre as atividades de execução, desenvolver um procedimento eletrónico de intercâmbio de informações e iniciar ações de execução conjuntas.

Alteração 300
Proposta de regulamento
Artigo 49 – n.º 1 – parágrafo 1 – alínea e-A) (nova)

Texto da Comissão	*Alteração*
	(e-A) O número e a massa dos veículos em fim de vida

	importados ou transferidos para tratamento posterior de outro Estado-Membro ou um país terceiro;

Alteração 301
Proposta de regulamento
Artigo 49 – n.º 1 – parágrafo 1 – alínea e-B) (nova)

Texto da Comissão	*Alteração*
	(e-B) O número de veículos usados objeto de autorização de saída para exportação ou importados de um país terceiro;

Alteração 302
Proposta de regulamento
Artigo 49 – n.º 1 – parágrafo 1 – alínea m-A) (nova)

Texto da Comissão	*Alteração*
	(m-A) As quantidades de matérias-primas críticas removidas e recuperadas de veículos em fim de vida.

Alteração 303
Proposta de regulamento
Artigo 49 – n.º 3 – parágrafo 1 – alínea a)

Texto da Comissão	*Alteração*
(a) Os incentivos introduzidos para promover a reutilização, o refabrico e o recondicionamento de peças e componentes, em conformidade com o artigo 33.º;	(a) Os incentivos introduzidos para promover a reutilização, o refabrico e o recondicionamento de peças e componentes, em conformidade com o artigo 33.º***, e o seu impacto***;

Alteração 304
Proposta de regulamento
Artigo 49 – n.º 3 – parágrafo 3

Texto da Comissão	*Alteração*
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.	A Comissão analisa os relatórios apresentados pelos Estados-Membros e elabora ***e publica*** relatórios sobre as informações recebidas, a fim ***de avaliar a aplicação do presente regulamento nos Estados-Membros e*** de facilitar o intercâmbio de informações sobre boas práticas adotadas nos Estados-Membros.

Alteração 305
Proposta de regulamento
Artigo 49 – n.º 5 – parágrafo 1 – alínea a) – subalínea i)

Texto da Comissão	*Alteração*
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***),	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)***, i)*** e ***m-A***),

Alteração 306
Proposta de regulamento
Artigo 49 – n.º 5 – parágrafo 1 – alínea b)

Texto da Comissão	*Alteração*
(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.	(b) O formato da comunicação de informações à Comissão a que se ***referem os*** n.***os*** 1***, 2 e 3***, bem como o formato do relatório de controlo da qualidade.

Alteração 307
Proposta de regulamento
Artigo 49 – n.º 5 – parágrafo 2

Texto da Comissão	*Alteração*
Os referidos atos de execução são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 51.º, n.º 2.	Os referidos atos de execução são adotados ***até ... [OP: inserir a data correspondente ao primeiro dia do mês seguinte a um período de 24 meses após a data de entrada em vigor do presente regulamento]*** pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 51.º, n.º 2.

Alteração 308
Proposta de regulamento
Artigo 49 – n.º 6

Texto da Comissão	*Alteração*
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.	*(Não se aplica à versão portuguesa.)*

Alteração 309
Proposta de regulamento
Artigo 50 – n.º 2

Texto da Comissão	*Alteração*
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,	2. O poder de adotar atos delegados referido no artigo 5.º, n.º 4, no artigo 6.º, n.º ***2, 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 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.	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 ***[lista definitiva a atualizar após o fim das negociações]***, 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.

Alteração 310
Proposta de regulamento
Artigo 50 – n.º 3

Texto da Comissão	*Alteração*
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	3. A delegação de poderes referida no artigo 5.º, n.º 4, no artigo 6.º, n.º ***2, 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 ***[lista definitiva a atualizar após o fim das negociações]***, 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

revogação não afeta os atos delegados já em vigor.	uma data posterior nela especificada. A decisão de revogação não afeta os atos delegados já em vigor.

Alteração 311
Proposta de regulamento
Artigo 50 – n.º 6

Texto da Comissão	*Alteração*
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 ***[lista definitiva a atualizar após o fim das negociações]***, 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.	6. Os atos delegados adotados em aplicação do disposto no artigo 5.º, n.º 4, no artigo 6.º, n.º ***2, 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.

Alteração 312
Proposta de regulamento
Artigo 55 – n.º 1

Texto da Comissão	*Alteração*
1. Até 31 de dezembro de 203* [OP: inserir a data correspondente ao último dia do	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.	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. ***Se for caso disso, o relatório deve ser acompanhado de uma proposta legislativa para alterar as disposições pertinentes do presente regulamento.***

Alteração 313
Proposta de regulamento
Artigo 55 – n.º 2 – alínea a)

Texto da Comissão	*Alteração*
(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 M_2, M_3, N_2, N_3 e O definidas no artigo 4.º, n.º 1, do Regulamento (UE) 2018/858;	(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_{1}***e,*** ***L_2e,*** ***L_3***e, L4e, L_5e, L_6e e L_7e definidas no artigo 4.º, n.º 2, do Regulamento (UE) n.º 168/2013, e aos veículos das categorias M_2, M_3, N_2, N_3 e O definidas no artigo 4.º, n.º 1, do Regulamento (UE) 2018/858;

Alteração 314
Proposta de regulamento
Artigo 55 – n.º 2 – alínea a-A) (nova)

Texto da Comissão	*Alteração*
	(a-A) A necessidade de alargar o âmbito de aplicação do presente regulamento aos

veículos homologados em várias fases e às auto caravanas e caravanas;

Alteração 315
Proposta de regulamento
Artigo 55 – n.º 2 – alínea e-A) (nova)

Texto da Comissão	*Alteração*
	(e-A) O impacto das medidas relativas à exportação de veículos usados estabelecidas no capítulo V e a medida em que a questão dos veículos desaparecidos foi resolvida, incluindo estimativas sobre o número de veículos desaparecidos;

Alteração 316
Proposta de regulamento
Artigo 55 – n.º 2 – alínea e-B) (nova)

Texto da Comissão	*Alteração*
	(e-B) As medidas relativas às disposições sobre os processos suscetíveis de afetar uma reciclagem de elevada qualidade dos veículos no fim da sua vida útil;

Alteração 317
Proposta de regulamento
Artigo 55 – n.º 2 – alínea e-C) (nova)

Texto da Comissão	*Alteração*
	(e-C) O impacto das diferenças nos critérios nacionais de inspeção técnica nas exportações de veículos usados e no mercado interno.

Alteração 318
Proposta de regulamento
Artigo 55 – n.º 2-A (novo)

Texto da Comissão	*Alteração*
	2-A.Até … [60 meses a contar da data de entrada em vigor do presente regulamento], a Comissão deve efetuar uma avaliação para apreciar, com base nas declarações feitas nos termos do artigo 10.º, se os fabricantes estão no bom caminho para cumprir as metas relacionadas com o plástico reciclado estabelecidas no artigo 6.º, n.º 1. A avaliação aprecia, nomeadamente:
	(a) A disponibilidade de tecnologias adequadas de reciclagem de plásticos;
	(b) A disponibilidade suficiente de plástico reciclado;
	(c) O nível de qualidade do plástico reciclado em comparação com o nível de segurança exigido; e
	(d) As dificuldades técnicas e económicas para atingir a meta.
	Com base na avaliação, a Comissão pode, se for caso disso, apresentar uma proposta legislativa ao Parlamento Europeu e ao Conselho para alterar as metas estabelecidas no artigo 6.º, n.º 1, a fim de prever derrogações ao âmbito, ao calendário ou ao nível das percentagens mínimas aí estabelecidas.

Alteração 319
Proposta de regulamento
Anexo I – Parte A – ponto 1 – parte introdutória

Texto da Comissão	*Alteração*
1. Um veículo é ***tecnicamente*** irreparável ***se preencher*** pelo menos um dos seguintes critérios:	1. Um veículo é irreparável ***quando preenche*** pelo menos um dos seguintes critérios:

Alteração 320
Proposta de regulamento
Anexo I – Parte A – ponto 1 – alínea a)

Texto da Comissão	*Alteração*
(a) Foi cortado em pedaços ou ***foram-lhe retirados elementos***;	(a) Foi cortado em pedaços ou ***desmontado para reutilização das suas peças ou deixou de ser utilizado como veículo***;

Alteração 321
Proposta de regulamento
Anexo I – Parte A – ponto 1 – alínea b)

Texto da Comissão	*Alteração*
(b) Foi soldado ou selado por espuma de isolamento;	***Suprimido***

Alteração 322
Proposta de regulamento
Anexo I – Parte A – ponto 1 – alínea c)

Texto da Comissão	*Alteração*
(c) Foi ***completamente*** queimado até à destruição do compartimento do motor ou do habitáculo;	(c) Foi queimado até à ***total*** destruição do compartimento do motor ou do habitáculo;

Alteração 323
Proposta de regulamento
Anexo I – Parte A – ponto 1 – alínea d)

Texto da Comissão	*Alteração*
(d) Foi mergulhado em água até um nível superior ao painel de bordo;	*(Não se aplica à versão portuguesa.)*

Alteração 324
Proposta de regulamento
Anexo I – Parte A – ponto 1 – alínea e) – parte introdutória

Texto da Comissão	*Alteração*
(e) Um (ou vários) dos seguintes componentes do veículo não podem ser reparados nem substituídos:	(e) Um (ou vários) dos seguintes componentes do veículo não podem***, de um ponto de vista técnico,*** ser reparados nem substituídos:

Alteração 325
Proposta de regulamento
Anexo I – Parte A – ponto 1 – alínea f)

Texto da Comissão	*Alteração*
(f) Os componentes estruturais e de segurança do veículo apresentam defeitos técnicos irreversíveis***, por exemplo envelhecimento do metal, múltiplas rachas na pintura*** ou ***corrosão perfurante excessiva, não podendo ser substituídos;***	(f) Os componentes estruturais e de segurança do veículo apresentam defeitos técnicos irreversíveis ***e quando os danos forem tão extensos que a reparação*** ou ***substituição não seja tecnicamente viável sem comprometer a integridade estrutural duradoura do veículo ou a segurança rodoviária.***

Alteração 326
Proposta de regulamento
Anexo I – Parte A – ponto 1 – alínea g)

Texto da Comissão	*Alteração*
(g) A reparação do veículo exige a substituição do motor, da caixa de velocidades, da	***Suprimido***

carroçaria ou do conjunto do quadro, resultando na perda da identidade original do veículo.

Alteração 327
Proposta de regulamento
Anexo I – parte A – ponto 2

Texto da Comissão	*Alteração*
2. O veículo é economicamente irreparável se o seu valor de mercado for inferior ao custo das reparações necessárias para o restituir, na União, a um estado técnico suficiente para obter um certificado de inspeção técnica no Estado-Membro no qual estava matriculado antes da reparação.	***Suprimido***

Alteração 328
Proposta de regulamento
Anexo I – Parte A – ponto 3

Texto da Comissão	*Alteração*
3. Um veículo pode ser considerado tecnicamente irreparável nos seguintes casos:	***Suprimido***
(a) Foi mergulhado em água até um nível inferior ao painel de bordo, tendo o motor ou o sistema elétrico ficado danificados;	
(b) As portas foram separadas da carroçaria;	
(c) Derrama combustível ou emite vapores de combustível, representando um risco de incêndio e explosão;	

(d) Houve fuga de gás do sistema de gás liquefeito, representando um risco de incêndio e explosão;

(e) Houve derrame de líquidos necessários ao seu funcionamento (combustível, fluido dos travões, líquido anticongelante, ácido da bateria, líquido de arrefecimento), representando um risco de poluição da água; ou

(f) Apresenta desgaste excessivo dos seus componentes de travagem e de direção.

Se alguma destas condições estiver preenchida, deve ser efetuada uma avaliação técnica do veículo a fim de determinar se o estado técnico do veículo é suficiente para obter um certificado de inspeção técnica no Estado-Membro no qual estava matriculado antes de reparação.

Alteração 329
Proposta de regulamento
Anexo I – Parte B – ponto 1 – parte introdutória

Texto da Comissão	*Alteração*
Os seguintes critérios podem igualmente ser utilizados, como justificação suplementar, para determinar se um veículo usado é um veículo em fim de vida:	Os seguintes critérios podem igualmente ser utilizados ***durante uma avaliação individual***, como justificação suplementar, para determinar se um veículo usado é um veículo em fim de vida:

Alteração 330
Proposta de regulamento
Anexo I – parte B – parágrafo 1 – alínea b)

Texto da Comissão	*Alteração*
(b) Proprietário ***desconhecido***;	(b) ***Não é possível determinar quem é o*** proprietário;

Alteração 331
Proposta de regulamento
Anexo I – parte B – parágrafo 1 – alínea c)

Texto da Comissão	*Alteração*
(c) Decorreram mais de dois anos a contar da data na qual devia ter sido realizada a inspeção técnica nacional obrigatória;	***Suprimido***

Alteração 332
Proposta de regulamento
Anexo I – parte B – parágrafo 1 – alínea d)

Texto da Comissão	*Alteração*
(d) Não está protegido de forma adequada contra danos durante o armazenamento, o transporte, a carga e a descarga; ***ou***	(d) Não está protegido de forma adequada contra danos durante o armazenamento, o transporte, a carga e a descarga;

Alteração 333
Proposta de regulamento
Anexo I – Parte B – parágrafo 1 – alínea e)

Texto da Comissão	*Alteração*
(e) Foi entregue para tratamento a um ponto de recolha autorizado ou a uma instalação de tratamento de resíduos autorizada***.***	(e) Foi entregue para tratamento a um ponto de recolha autorizado ou a uma instalação de tratamento de resíduos autorizada***;***

Alteração 334
Proposta de regulamento
Anexo I – Parte B – parágrafo 1 – alínea e-A) (nova)

Texto da Comissão	*Alteração*
	(e-A) Foi mergulhado em água até um nível inferior ao painel de bordo, tendo o motor ou o sistema elétrico ficado danificados;

Alteração 335
Proposta de regulamento
Anexo I – Parte B – parágrafo 1 – alínea e-B) (nova)

Texto da Comissão	*Alteração*
	(e-B) Derrama combustível ou emite vapores de combustível, representando um risco de incêndio e explosão; ou

Alteração 336
Proposta de regulamento
Anexo I – Parte B – parágrafo 1 – alínea e-C) (nova)

Texto da Comissão	*Alteração*
	(e-C) Houve fuga de gás do sistema de gás liquefeito, representando um risco de incêndio e explosão;

Alteração 337
Proposta de regulamento
Anexo I – Parte B – parágrafo 1 – alínea e-D) (nova)

Texto da Comissão	*Alteração*
	(e-D) Houve derrame de líquidos necessários ao seu funcionamento (combustível, fluido dos travões, líquido anticongelante, ácido da bateria, líquido de arrefecimento), representando um risco de poluição da água.

Alteração 338
Proposta de regulamento
Anexo IV – Parte A – ponto 1

Texto da Comissão	*Alteração*
1. Descrição não técnica das ações planificadas para assegurar que os veículos ***do modelo de veículo em causa continuam a respeitar*** os requisitos legais a que se referem os artigos 4.º a 7.º durante o processo de produção.	1. Descrição não técnica das ações planificadas para assegurar que os veículos ***respeitam*** os requisitos legais a que se referem os artigos 4.º a 7.º durante o processo de produção.

Alteração 339
Proposta de regulamento
Anexo I – Parte A – ponto 2 – alínea b)

Texto da Comissão	*Alteração*
(b) Controlar ***e verificar as*** informações recebidas dos fornecedores;	(b) Controlar ***a exaustividade das*** informações recebidas dos fornecedores;

Alteração 340
Proposta de regulamento
Anexo IV – Parte A – ponto 2 – alínea c)

Texto da Comissão	*Alteração*
(c) Reagir adequadamente sempre que as informações recebidas dos fornecedores apontem para um risco de incumprimento dos requisitos previstos nos artigos 4.º, 5.º e 6.º.	***Suprimido***

Alteração 341
Proposta de regulamento
Anexo IV – Parte A – ponto 3

Texto da Comissão	*Alteração*
3. Informações sobre os pressupostos ***nos quais o fabricante se baseou para calcular a reutilização potencial, a reciclagem potencial e a valorização potencial do modelo de veículo em conformidade com o artigo 4.º, tendo em conta as*** tecnologias existentes de tratamento em fim de vida, os progressos relevantes das tecnologias de tratamento em fim de vida e os investimentos em capacidade tecnológica***, a partir da apresentação do pedido de homologação.***	3. Informações sobre os pressupostos ***das*** tecnologias existentes de tratamento em fim de vida, os progressos relevantes das tecnologias de tratamento em fim de vida e os investimentos em capacidade tecnológica***;***

Alteração 342
Proposta de regulamento
Anexo IV– Parte A – ponto 5 – parte introdutória

Texto da Comissão	*Alteração*
5. Lista das ações que o fabricante se compromete a executar para assegurar que o tratamento dos veículos em fim de vida ***do modelo em causa*** é efetuado em conformidade com o presente regulamento, com especial atenção aos seguintes aspetos:	5. Lista das ações que o fabricante se compromete a executar para assegurar que o tratamento dos veículos em fim de vida é efetuado em conformidade com o presente regulamento, com especial atenção aos seguintes aspetos:

Alteração 343
Proposta de regulamento
Anexo IV – Parte A – ponto 5 – alínea a)

Texto da Comissão	*Alteração*
(a) Medidas destinadas a facilitar ***a*** remoção das peças indicadas na parte C do anexo VII;	(a) Medidas destinadas a facilitar ***uma*** remoção ***não destrutiva*** das peças indicadas na parte C do anexo VII;

Alteração 344
Proposta de regulamento
Anexo IV – Parte A – ponto 5 – alínea b)

Texto da Comissão	*Alteração*
(b) Medidas que contribuam para o desenvolvimento de tecnologias de reciclagem dos materiais utilizados nos veículos para os quais***, no momento da apresentação do pedido de homologação,*** tais tecnologias não estejam amplamente disponíveis à escala comercial;	(b) ***Em cooperação com operadores de gestão de resíduos ou institutos de investigação,*** medidas que contribuam para o desenvolvimento de tecnologias de reciclagem dos materiais ***e componentes*** utilizados nos veículos para os quais tais tecnologias não estejam amplamente disponíveis à escala comercial;

Alteração 345
Proposta de regulamento
Anexo IV – Parte A – ponto 5 – alínea c)

Texto da Comissão	*Alteração*
(c) Monitorização do modo como as peças, os componentes e os materiais contidos nos veículos do modelo de veículo em causa são reutilizados, reciclados e valorizados na prática;	***Suprimido***

Alteração 346
Proposta de regulamento
Anexo IV – Parte A – ponto 5 – alínea d)

Texto da Comissão	*Alteração*
(d) Medidas para dar resposta aos desafios colocados pela utilização de materiais e técnicas que dificultam o fácil desmantelamento ou tornam a reciclagem muito difícil***, por***	(d) Medidas para dar resposta aos desafios colocados pela utilização de materiais e técnicas que dificultam o fácil desmantelamento ou tornam a reciclagem muito difícil;

exemplo adesivos ou materiais reforçados com fibras;

Alteração 347
Proposta de regulamento
Anexo IV – Parte A – ponto 5 – alínea e-A) (nova)

Texto da Comissão	*Alteração*
	(e-A) Atividades de investigação e desenvolvimento realizadas para executar as ações referidas nas alíneas a) a e).

Alteração 348
Proposta de regulamento
Anexo IV – Parte A – ponto 6

Texto da Comissão	*Alteração*
6. Descrição da natureza e da forma das ações a que se refere o ponto 5, por exemplo investimentos em investigação e desenvolvimento, investimentos no desenvolvimento de tecnologias ou infraestruturas de reciclagem, assim como as modalidades de cooperação com os operadores de gestão de resíduos envolvidos na reutilização, na reciclagem e na valorização de veículos e na remoção das peças dos mesmos.	***Suprimido***

Alteração 349
Proposta de regulamento
Anexo IV – Parte A – ponto 7 – parágrafo 1

Texto da Comissão	*Alteração*
Descrição do modo como será avaliada a eficácia das ações a	***Suprimido***

que se refere o ponto 6.

Alteração 350
Proposta de regulamento
Anexo IV – Parte A – ponto 7 – parágrafo 2

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

Alteração 351
Proposta de regulamento
Anexo IV – Parte B – ponto 1

Texto da Comissão	*Alteração*
1. Os fabricantes devem apresentar uma atualização da estratégia de circularidade***, pelo menos,*** de cinco em cinco anos.	1. Os fabricantes devem apresentar uma atualização da estratégia de circularidade de cinco em cinco anos.

Alteração 352
Proposta de regulamento
Anexo IV– Parte B – ponto 2 – parte introdutória

Texto da Comissão	*Alteração*
2. A estratégia de circularidade atualizada deve incluir os seguintes elementos:	2. A estratégia de circularidade atualizada deve incluir ***as novas alterações pertinentes e, em especial,*** os seguintes elementos:

Alteração 353
Proposta de regulamento
Anexo IV – Parte B – ponto 2 – alínea a)

Texto da Comissão	*Alteração*
(a) Descrição da forma como foram executadas as ações a que se refere ***o ponto 6 da*** parte A e, caso uma ou várias ações indicadas na estratégia não tenham sido executadas, as razões para tal;	(a) Descrição da forma como foram executadas as ações a que se refere ***a*** parte A e, caso uma ou várias ações indicadas na estratégia não tenham sido executadas, as razões para tal;

Alteração 354
Proposta de regulamento
Anexo IV – Parte B – ponto 2 – alínea b)

Texto da Comissão	*Alteração*
(b) Avaliação da eficácia das ações a que se refere ***o ponto 6 da*** parte A;	(b) Avaliação da eficácia das ações a que se refere ***a*** parte A;

Alteração 355
Proposta de regulamento
Anexo IV – Parte B – ponto 2 – alínea c)

Texto da Comissão	*Alteração*
(c) ***Descrição da forma como*** as ***ações a que se refere o ponto 6 da parte A foram ou serão tidas em conta na conceção de novos modelos de*** veículos.	(c) ***informações sobre*** as ***alterações significativas na conceção e na produção realizadas pelo fabricante para melhorar a circularidade dos*** veículos.

Alteração 356
Proposta de regulamento
Anexo IV – Parte B – ponto 3

Texto da Comissão	*Alteração*
3. Se houver alterações significativas na conceção e produção do modelo de	***Suprimido***

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

Alteração 357
Proposta de regulamento
Anexo V – ponto 1 – parte introdutória

Texto da Comissão	*Alteração*
1. No que respeita às baterias de veículos elétricos incorporadas nos veículos:	1. No que respeita às baterias de veículos elétricos ***e baterias de meios de transporte***

	ligeiros incorporadas nos veículos:

Alteração 358
Proposta de regulamento
Anexo V – ponto 1 – alínea a)

Texto da Comissão	*Alteração*
(a) Número;	(a) Número ***original do equipamento***;

Alteração 359
Proposta de regulamento
Anexo V – ponto 1 – alínea g-A) (nova)

Texto da Comissão	*Alteração*
	(g-A) Informações sobre o estado de saúde e a vida útil esperada das baterias, conforme definido no artigo 14.º e no anexo VII do Regulamento (UE) 2023/1542.

Alteração 360
Proposta de regulamento
Anexo V – ponto 2 – alínea a)

Texto da Comissão	*Alteração*
(a) Número;	(a) Número ***original do equipamento***;

Alteração 361
Proposta de regulamento
Anexo V – ponto 3 – alínea b)

Texto da Comissão	*Alteração*
(b) Número;	(b) Número ***original do equipamento***;

Alteração 362
Proposta de regulamento
Anexo V – ponto 4 – alínea a)

Texto da Comissão	*Alteração*
(a) Número;	(a) Número ***original do equipamento***;

Alteração 363
Proposta de regulamento
Anexo V – ponto 4 – alínea c-A) (nova)

Texto da Comissão	*Alteração*
	(c-A) Informações, especificações, ferramentas e processos, incluindo atualizações de software, necessários para o refabrico e o recondicionamento.

Alteração 364
Proposta de regulamento
Anexo V – ponto 5 – alínea c)

Texto da Comissão	*Alteração*
(c) Instruções técnicas sobre o acesso, a remoção e a substituição, incluindo a codificação e o software necessários para ativar peças sobresselentes e componentes de modo a funcionarem noutro veículo;	(c) Instruções técnicas sobre o acesso, a remoção e a substituição, incluindo a ***possibilidade de anular o registo da peça ou de a dissociar do número de identificação do veículo em fim de vida e, sempre que necessário, de voltar a registá-la nos sistemas de informação do fabricante do veículo de modo que esteja disponível para instalação noutro veículo; bem como a*** codificação e o software necessários para ativar peças sobresselentes e componentes de modo a funcionarem noutro veículo***, utilizando ferramentas***

	de diagnóstico multimarca e o servidor de retaguarda do fabricante do veículo para o veículo reparado, se necessário;

Alteração 365
Proposta de regulamento
Anexo VI – ponto 4

Texto da Comissão	*Alteração*
4. Informações no rótulo dos motores elétricos que contêm ímanes permanentes:	***Suprimido***
(a) Indicação de que esses produtos incorporam um ou mais ímanes permanentes;	
(b) Indicação sobre a pertença desses ímanes a um dos seguintes tipos:	
i) Neodímio-ferro-boro;	
ii) Samário-cobalto;	
iii) Alumínio-níquel-cobalto;	
iv) Ferrite;	
(c) No caso dos ímanes permanentes dos tipos a que se refere o ponto 3, alínea b), subalíneas i) e ii), um suporte de dados ligado a um identificador único de produto que dê acesso aos seguintes elementos:	
i) Nome, nome comercial registado ou marca registada e endereço postal da pessoa singular ou coletiva responsável e, se disponíveis, meios eletrónicos de comunicação através dos quais pode a mesma ser contactada;	
ii) Informações sobre a massa, a localização e o tipo de cada íman permanente	

incluído no produto, bem como sobre a presença e o tipo de revestimentos, colas e quaisquer aditivos utilizados nos ímanes;	
iii) Informações que possibilitem aceder a todos os ímanes permanentes incorporados no produto e a respetiva remoção, incluindo, pelo menos, a sequência de todas as etapas, ferramentas ou tecnologias de remoção necessárias para aceder a cada íman permanente e para o remover, sem prejuízo do disposto no artigo 15.º, n.º 1, da Diretiva 2012/19/UE.	

Alteração 366
Proposta de regulamento
Anexo VII – Parte B – ponto 2 – parágrafo 1 – alínea b)

Texto da Comissão	*Alteração*
(b) Sistemas de ar condicionado e fluidos refrigerantes, que devem ser tratados em conformidade com o Regulamento (UE) n.º ***517/2014***;	(b) Sistemas de ar condicionado e fluidos refrigerantes, que devem ser tratados em conformidade com o Regulamento (UE) ***2024/573***;

Alteração 367
Proposta de regulamento
Anexo VII – Parte C – ponto 1

Texto da Comissão	*Alteração*
1. Baterias dos veículos elétricos;	1. Baterias dos veículos elétricos ***na aceção do artigo 3.º, ponto 14, do presente regulamento e baterias dos meios de transporte ligeiros na aceção do artigo 3.º, ponto 11, do Regulamento (UE) 2023/1542, incluindo os respetivos sistemas de gestão de***

	baterias, carregadores a bordo para veículos elétricos e invólucros ou caixas, caso existam;

Alteração 368
Proposta de regulamento
Anexo VII – Parte C – ponto 3

Texto da Comissão	*Alteração*
3. Baterias SLI, na aceção do artigo 3.º, ponto 12), do Regulamento (UE) 2023/**** ***[relativo às baterias e resíduos de baterias]***;	3. Baterias SLI, na aceção do artigo 3.º, ponto 12), do Regulamento (UE) 2023/***1542 e baterias portáteis na aceção do artigo 3.º, ponto 9, do Regulamento (UE) 2023/1542***;

Alteração 369
Proposta de regulamento
Anexo VII – Parte C – ponto 10

Texto da Comissão	*Alteração*
10. Painéis de bordo;	***Suprimido***

Alteração 370
Proposta de regulamento
Anexo VII – Parte C – ponto 11

Texto da Comissão	*Alteração*
11. Peças diretamente acessíveis do sistema de infoentretenimento***, nomeadamente os comandos de som, de navegação e de multimédia, incluindo os ecrãs com superfície superior a 100 centímetros quadrados***;	11. Peças diretamente acessíveis do sistema de infoentretenimento;

Alteração 371
Proposta de regulamento
Anexo VII – Parte C – ponto 13

Texto da Comissão	*Alteração*
13. Feixes de fios;	***Suprimido***

Alteração 372
Proposta de regulamento
Anexo VII – Parte C – ponto 15

Texto da Comissão	*Alteração*
15. Reservatórios de ***fluidos***;	15. Reservatórios de ***combustível***;

Alteração 373
Proposta de regulamento
Anexo VII – Parte C – ponto 17

Texto da Comissão	*Alteração*
17. Quaisquer outros componentes metálicos feitos de um único material, com peso superior a 10 kg;	***Suprimido***

Alteração 374
Proposta de regulamento
Anexo VII – Parte C – ponto 18

Texto da Comissão	*Alteração*
18. Quaisquer outros componentes plásticos feitos de um único material, com peso superior a 10 kg;	***Suprimido***

Alteração 375
Proposta de regulamento
Anexo VII – Parte B – ponto 19 – alínea b)

Texto da Comissão	*Alteração*
(b) Placas de circuito impresso com superfície superior a 10 cm^2;	***Suprimido***

Alteração 376
Proposta de regulamento
Anexo VII – Parte D – ponto 1 – alínea b) – subalínea i)

Texto da Comissão	*Alteração*
i) A peça ou componente ***está completo***;	i) A peça ou componente ***deve conter todas as peças relevantes***;

Alteração 377
Proposta de regulamento
Anexo VII – Parte D – ponto 1 – alínea b) – subalínea ii)

Texto da Comissão	*Alteração*
ii) Avaliação dos danos, da redução da funcionalidade ou do desempenho e das reparações necessárias para restituir a peça ou componente ao estado no qual estará apto a ser ***utilizado***;	ii) Avaliação dos danos, da redução da funcionalidade ou do desempenho e das reparações necessárias para restituir a peça ou componente ao estado no qual estará ***potencialmente*** apto a ser ***refabricado ou recondicionado***;

Alteração 378
Proposta de regulamento
Anexo VII – Parte D – ponto 1 – alínea b) – subalínea iii)

Texto da Comissão	*Alteração*
iii) ***Não apresenta forte*** corrosão.	iii) ***A inspeção visual revela que a*** corrosão ***não prejudica a funcionalidade da peça ou componente***.

Alteração 379
Proposta de regulamento
Anexo VII – Parte D – ponto 2 – alínea b)

Texto da Comissão	*Alteração*
(b) Referência do número de identificação do veículo (NIV)	***Suprimido***

do qual a peça ou componente foi removido; e

Alteração 380
Proposta de regulamento
Anexo VII – Parte E – ponto 2

Texto da Comissão	*Alteração*
2. Sistemas de pós-tratamento de emissões (por exemplo catalisadores, filtros de partículas).	2. Sistemas de pós-tratamento de emissões (por exemplo***,*** catalisadores, filtros de partículas)***, se estas peças não estiverem abrangidas por uma garantia, declarando que a peça está em conformidade com a respetiva inspeção técnica, tal como previsto no artigo 4.º da Diretiva 2014/45/UE***.

Alteração 381
Proposta de regulamento
Anexo VII – Parte F – ponto 2

Texto da Comissão	*Alteração*
2. As baterias de veículos elétricos devem ser tratadas em conformidade com o artigo 70.º do Regulamento (UE) 2023/**** ***[relativo às baterias e resíduos de baterias]***.	2. As baterias de veículos elétricos devem ser tratadas em conformidade com o artigo 70.º do Regulamento (UE) 2023/***1542***.

Alteração 382
Proposta de regulamento
Anexo VII – Parte G – ponto 1

Texto da Comissão	*Alteração*
1. ***Cópia do contrato escrito entre*** a ***instalação*** de ***tratamento autorizada e a instalação que executa as operações de retalhamento e utiliza tecnologias de***	1. A ***fim*** de ***cumprir o disposto no artigo 28.º***, ***n.º 3, do presente regulamento, os veículos em fim de vida só podem ser retalhados juntamente com outros***

pós-retalhamento, incluindo as especificações da qualidade dos materiais secundários e as especificações técnicas aplicadas no processamento das frações a tratamento dos veículos em fim de vida.	***resíduos se:***
	(a) Os resíduos de equipamentos elétricos e eletrónicos foram tratados em conformidade com o anexo VII da Diretiva 2012/19/UE;
	(b) Todas as baterias foram removidas em conformidade com o Regulamento (UE) 2023/1542;
	(c) As embalagens de plástico foram separadas dos resíduos de embalagens e das embalagens metálicas em conformidade com o Regulamento (UE) 2025/40;
	(d) O processo de retalhamento conjunto não reduzir a qualidade dos fluxos de resíduos em comparação com o tratamento separado; e
	(e) As contribuições específicas de cada fluxo de resíduos mistos para as frações de saída puderem ser identificadas como cumprindo os requisitos de comunicação de informações ao abrigo do Regulamento (UE) 2023/1542, do Regulamento (UE) 2025/40, da Diretiva 2012/19/UE e da Diretiva 2008/98/CE.

Alteração 383
Proposta de regulamento
Anexo VII – Parte G – ponto 2

Texto da Comissão	*Alteração*
2. Relatório da análise de	2. Relatório ***de balanço de***

amostras, fornecido por um organismo independente, sobre a qualidade e a quantidade das frações a tratamento (à saída) para uma configuração representativa do tratamento.	***massa*** da análise de amostras, fornecido por um organismo independente, sobre a qualidade e a quantidade das frações a tratamento (à saída) para uma configuração representativa do tratamento.

Alteração 384
Proposta de regulamento
Anexo VIII – ponto 1 – parte introdutória

Texto da Comissão	*Alteração*
1. Informações a apresentar pelo produtor ou pelo representante ***por ele mandatado*** para efeitos da responsabilidade alargada do produtor:	1. Informações a apresentar pelo produtor ou pelo ***seu*** representante ***autorizado*** para efeitos da responsabilidade alargada do produtor:

Alteração 385
Proposta de regulamento
Anexo IX – ponto 7

Texto da Comissão	*Alteração*
7. Nome***,*** endereço ***e nacionalidade*** do detentor ou proprietário do veículo entregue.	7. Nome ***e*** endereço do detentor ou proprietário do veículo entregue.

Alteração 386
Proposta de regulamento
Anexo X-A (novo)

Texto da Comissão	*Alteração*
	ANEXO X-A
	CRITÉRIOS DE EXCEÇÃO PARA VEÍCULOS DE INTERESSE CULTURAL ESPECIAL
	A autoridade competente do Estado-Membro em que um veículo está matriculado pode

reconhecer um veículo como tendo um interesse cultural especial se estiverem preenchidas todas as seguintes condições:

(a) O valor ou estatuto histórico ou cultural único do veículo foi documentado pelo proprietário do veículo ou pelas autoridades competentes do Estado-Membro de matrícula, ou o veículo é um veículo único modificado ou fabricado por medida;

(b) O proprietário do veículo é conhecido e pode ser identificado;

(c) O veículo pode ser inequivocamente identificado pelo número de identificação do veículo (NIV), pelo número de série ou por outra identificação oficial atribuída pelo fabricante ou por uma autoridade competente.