Parlamento Europeu
2024-2029

Comissão do Ambiente, do Clima e da Segurança Alimentar
Comissão do Mercado Interno e da Proteção dos Consumidores

2023/0284(COD)

24.2.2025

ALTERAÇÕES
212 - 418

Projeto de relatório
Jens Gieseke, Paulius Saudargas
(PE768.004v01-00)

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

Proposta de regulamento
(COM(2023)0451 – C9-0308/2023 – 2023/0284(COD))

Alteração 212
Laurent Castillo

Proposta de regulamento
Citação 1

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

Or. en

Alteração 213
Sara Matthieu, David Cormand

Proposta de regulamento
Citação 1

Texto da Comissão	*Alteração*
Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, nomeadamente ***o artigo*** 114.º,	Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, nomeadamente ***os artigos*** 114.º ***e 192.º***,

Or. en

Justificação

A presente proposta funde a legislação relativa à homologação, cuja base jurídica é o artigo 114.º, com a legislação relativa aos veículos em fim de vida, que tem como base jurídica o artigo 192.º. Afigura-se por isso adequada uma dupla base jurídica, como acontece com o Regulamento Baterias.

Alteração 214
Jonas Sjöstedt

Proposta de regulamento
Citação 1

Texto da Comissão	*Alteração*
Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, nomeadamente ***o artigo*** 114.º,	Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, nomeadamente ***os artigos*** 114.º ***e 192.º***,

Or. en

Alteração 215
Alexandr Vondra, Piotr Müller

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]***,*** visa ***criar*** uma economia ***mais sustentável e*** eficiente na utilização dos recursos***, mas não é uma estratégia de crescimento convencional, na medida em que dá prioridade à sustentabilidade e à intervenção regulamentar em detrimento do crescimento económico, da criação de emprego e da competitividade industrial. Uma das preocupações centrais é o seu impacto na indústria automóvel europeia, no âmbito da qual as rigorosas metas de*** emissões ***e os mandatos de eletrificação colocam uma pressão significativa sobre os fabricantes de automóveis. Os fabricantes europeus deparam-se com uma forte concorrência a nível mundial, principalmente da China e dos Estados Unidos, países em que as subvenções estatais e as políticas industriais conferem vantagens estratégicas. Os elevados custos da transição para a produção de veículos elétricos (VE) podem sobrecarregar desproporcionadamente as pequenas e médias empresas (PME) da cadeia de abastecimento do setor automóvel. Esta transição é suscetível de levar à perda de postos de trabalho e a perturbações***

económicas, uma vez que a incerteza regulamentar cria desafios adicionais para o investimento a longo prazo. Além disso, os fabricantes que excedem as metas de emissões de CO_2 estão atualmente sujeitos a coimas de 95 EUR por grama em excesso por veículo, o que poderá ter um custo de milhares de milhões de euros para a indústria. Apesar de se destinarem a impulsionar a redução das emissões, estas sanções mais não fazem do que aumentar a pressão financeira sobre o setor, dificultar o investimento na inovação e comprometer a competitividade. Não obstante a importância das considerações ambientais, as políticas devem ser concebidas de modo a evitar comprometer o poder de mercado, a resiliência industrial e a acessibilidade dos preços para os consumidores. É necessária uma abordagem equilibrada, a fim de incentivar a inovação e a sustentabilidade, apoiando simultaneamente o crescimento económico ***e a prosperidade. A revisão da Diretiva relativa aos veículos em fim de vida deve reforçar as obrigações em matéria de reciclagem e economia circular, de forma a estimular a competitividade e o crescimento*** sustentável ***dos fabricantes, dos fornecedores, dos operadores de desmantelamento, dos operadores de reciclagem — nomeadamente de baterias de veículos elétricos —, dos mercados de sucata metálica, dos consumidores, das entidades reguladoras, dos responsáveis pelo tratamento de resíduos e dos prestadores de serviços logísticos, ao invés de impor custos de conformidade ou encargos regulamentares excessivos a estes intervenientes***.

---

[37] Comunicação da Comissão ao Parlamento Europeu, ao Conselho Europeu, ao Conselho, ao Comité Económico e Social Europeu e ao Comité

[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].

das Regiões intitulada «Pacto Ecológico Europeu» [COM(2019) 640 final].

Or. en

Alteração 216
Pierfrancesco Maran, Matteo Ricci, Bruno Tobback, Elisabeth Grossmann, Annalisa Corrado

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, até 2050***, o mais tardar***, tenha zero emissões líquidas de gases com efeito de estufa ***(«neutralidade climática»),respeitando os limites do planeta,*** 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) 640 final].

Or. en

Alteração 217
Anja Arndt

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 ***decrescimento*** da Europa que visa a transformação da União numa sociedade ***progressivamente mais empobrecida***, dotada de uma economia ***pouco desenvolvida do ponto de vista industrial, com*** zero emissões líquidas de gases com efeito de estufa ***a partir de 2050, através de uma redução deliberada da produção e do consumo***. ***A política económica*** da União ***implicará que os produtos necessários serão fabricados em países terceiros e terão de ser importados. Por conseguinte, não é expectável uma redução significativa das*** emissões de carbono.
[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) 640 final].

Or. de

Alteração 218
Beatrice Timgren

Proposta de regulamento
Considerando 2

Texto da Comissão	*Alteração*
(2) O setor automóvel contribui de	(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 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*

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. ***Uma*** economia ***verdadeiramente*** circular ***deve dar prioridade ao prolongamento do tempo de vida dos veículos, à reutilização das peças e à reparabilidade em detrimento do abate prematuro. O incentivo ao recondicionamento responsável e à exportação de veículos usados funcionais — em vez da imposição de classificações rígidas de VFV — pode conduzir a melhores resultados ambientais, ao reduzir*** a necessidade de ***produção adicional e a geração excessiva de resíduos***.

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***.

---

[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].

[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 2021, sobre o novo plano de ação para a economia circular.

---

[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].

[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 2021, sobre o novo plano de ação para a economia circular.

Or. en

Alteração 219
Anja Arndt

Proposta de regulamento
Considerando 2

Texto da Comissão	*Alteração*
(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 gestão***	(2) O setor automóvel contribui para a utilização de energia e de recursos materiais pela União. A transição da utilização de combustíveis fósseis nos veículos para uma mobilidade sem emissões, conforme previsto no pacote Objetivo 55, é uma ***tentativa de enganar os cidadãos. Não existe mobilidade isenta de emissões. Os veículos elétricos também geram emissões resultantes do seu fabrico, produção de energia e reciclagem***. A indústria automóvel é um dos maiores utilizadores de alumínio primário, ***terras raras*** e plásticos, no âmbito do fabrico de veículos ***elétricos*** novos colocados no mercado da União, o que ***representa*** um impacto ambiental significativo relacionado com 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. ***Os veículos elétricos*** 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. A fim de ***preservar a indústria automóvel e a mobilidade dos cidadãos***, importa ***garantir*** o funcionamento do mercado interno ***sob condições de mercado livre*** e ***apoiar*** a transição da indústria automóvel para uma economia circular***. A transição forçada*** para ***veículos elétricos revelou-se prejudicial ao ambiente, aos trabalhadores envolvidos na extração de***

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.***

terras raras e às famílias de baixos rendimentos. Um menor nível de regulamentação permitirá ao setor automóvel promover a inovação em matéria de reutilização, reciclagem e gestão de resíduos.

---

[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].

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

[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].

[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 2021, sobre o novo plano de ação para a economia circular.

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

Or. de

Alteração 220
Sara Matthieu, David Cormand

Proposta de regulamento
Considerando 2

Texto da Comissão	*Alteração*
(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	(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. ***No entanto, a crescente utilização de materiais e técnicas que dificultam a reparação, a indisponibilidade de peças sobresselentes e de atualizações de «software» e a inexistência, no direito da União, de medidas para reforçar a reparação, o refabrico, o recondicionamento, a reconversão e a substituição de peças e componentes de veículos, resultam numa baixa circularidade durante a fase de utilização dos veículos e conduzem à obsolescência prematura.*** A indústria automóvel é um dos maiores utilizadores de alumínio primário, aço e plásticos, no

considerável de matérias-primas críticas e estratégicas e de metais preciosos, como cobre e elementos de terras raras. Em resultado destas alterações, a fase de produção pode ter uma pegada ambiental maior do que a fase de utilização dos veículos. Além disso, os atuais requisitos do direito da União em matéria de gestão de resíduos resultam numa valorização insuficiente dos recursos dos veículos em fim de vida e existe um elevado potencial para aumentar a quantidade e a qualidade das peças, componentes e materiais a reutilizar, refabricar, recondicionar ou reciclar a partir de veículos em fim de vida. A fim de fazer face a estes impactos ambientais ***e*** contribuir para a descarbonização do setor, importa melhorar o funcionamento do mercado único e reforçar a transição da indústria automóvel para uma economia circular, o que está em consonância com a Comunicação da Comissão, de 11 de março de 2020, intitulada «Um novo Plano de Ação para a Economia Circular – Para uma Europa mais limpa e competitiva»[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.

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, ***o aumento em curso do número de veículos e da respetiva dimensão e peso,*** bem como devido ***à complexidade e à*** utilização mais generalizada de componentes eletrónicos***, o que exige*** uma quantidade considerável de matérias-primas críticas e estratégicas e de metais preciosos, como cobre e elementos de terras raras***, fornecidos por um único país ou por um número reduzido de países***. Em resultado destas alterações, a fase de produção pode ter uma pegada ambiental maior do que a fase de utilização dos veículos***, bem como uma pegada ambiental cada vez maior em termos absolutos, e a indústria poderá tornar-se cada vez mais dependente da importação de matérias-primas críticas (que são vulneráveis a perturbações do aprovisionamento) e, por conseguinte, 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 de veículos***, tanto durante a fase de utilização como*** 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 reforço da resiliência 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». ***Tal está igualmente em consonância com o Regulamento (UE) 2024/1252 que estabelece um regime para garantir um aprovisionamento seguro e sustentável de matérias-primas críticas.*** 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].

[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 2021, sobre o novo plano de ação para a economia circular.

---

[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].

[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 2021, sobre o novo plano de ação para a economia circular.

Or. en

Alteração 221
Sirpa Pietikäinen

Proposta de regulamento
Considerando 2

Texto da Comissão	*Alteração*
(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 gestão de resíduos resultam numa valorização insuficiente dos recursos dos veículos em fim de vida e existe um elevado potencial	(2) ***A União Europeia é altamente dependente de materiais importados. A fim de melhorar a autossuficiência estratégica e reduzir as dependências em relação a países terceiros, a UE tem de melhorar a utilização dos recursos e da energia. Para fazer face aos desafios, a UE tem de tomar as medidas necessárias para alcançar a circularidade dos materiais em circuitos fechados, aumentando a eficiência energética e na utilização dos recursos e seguindo o princípio da utilização em cascata, o princípio da prevenção dos resíduos desde a conceção, a hierarquia dos resíduos e os princípios gerais da circularidade. Tal beneficiará também as indústrias europeias, aumentará a competitividade sustentável e proporcionará modelos de negócio sustentáveis para um novo crescimento económico.*** 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

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.

um impacto ambiental significativo relacionado com a energia necessária para a extração e transformação desses materiais. A pegada ambiental relacionada com o fabrico de veículos novos pode aumentar com a eletrificação em curso da frota, bem como devido a uma utilização mais generalizada de componentes eletrónicos em futuros modelos. Ambas as situações exigem uma quantidade considerável de matérias-primas críticas e estratégicas e de metais preciosos, como cobre e elementos de terras raras. Em resultado destas alterações, a fase de produção pode ter uma pegada ambiental maior do que a fase de utilização dos veículos. Além disso, os atuais requisitos do direito da União em matéria de gestão de resíduos resultam numa valorização insuficiente dos recursos dos veículos em fim de vida e existe um elevado potencial para aumentar a quantidade e a qualidade das peças, componentes e materiais a reutilizar, refabricar, recondicionar ou reciclar a partir de veículos em fim de vida. A fim de fazer face a estes impactos ambientais e contribuir para a descarbonização do setor, importa melhorar o funcionamento do mercado único e reforçar a transição da indústria automóvel para uma economia circular, o que está em consonância com a Comunicação da Comissão, de 11 de março de 2020, intitulada «Um novo Plano de Ação para a Economia Circular – Para uma Europa mais limpa e competitiva»[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.

[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].

[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 2021, sobre o novo plano de ação para a economia circular.

[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].

[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 2021, sobre o novo plano de ação para a economia circular.

Or. en

Alteração 222
Matthieu Valet, Valérie Deloge, Mathilde Androuët, Marie-Luce Brasier-Clain, Anne-Sophie Frigout

Proposta de regulamento
Considerando 2

Texto da Comissão	*Alteração*
(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***	(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 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

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 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

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.

[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].

[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 2021, sobre o novo plano de ação para a economia circular.

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].

[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 2021, sobre o novo plano de ação para a economia circular.

Or. fr

Alteração 223
Pierfrancesco Maran, Matteo Ricci, Bruno Tobback, Elisabeth Grossmann, Annalisa Corrado

Proposta de regulamento
Considerando 3

Texto da Comissão	*Alteração*
(3) A Diretiva 2000/53/CE do Parlamento Europeu e do Conselho[41] estabelece requisitos harmonizados de tratamento de veículos em fim de vida e metas para a reutilização e reciclagem de veículos, bem como para a sua reutilização e valorização. Estabelece obrigações em matéria de recolha de veículos em fim de vida, assim como obrigações para os	(3) A Diretiva 2000/53/CE do Parlamento Europeu e do Conselho[41] estabelece requisitos harmonizados de tratamento de veículos em fim de vida e metas para a reutilização e reciclagem de veículos, bem como para a sua reutilização e valorização. Estabelece obrigações em matéria de recolha de veículos em fim de vida, assim como obrigações para os

operadores económicos, em especial restringindo a utilização de metais pesados nos veículos. Cria igualmente regras básicas sobre a responsabilidade alargada do produtor, exigindo que os produtores de veículos cubram parte dos custos de recolha de veículos em fim de vida.	operadores económicos, em especial restringindo a utilização de metais pesados nos veículos. Cria igualmente regras básicas sobre a responsabilidade alargada do produtor, exigindo que os produtores de veículos cubram parte dos custos de recolha de veículos em fim de vida. ***Em consonância com o princípio do poluidor-pagador consagrado no artigo 191.º, n.º 2, do TFUE, os produtores devem assumir a responsabilidade financeira e operacional pela gestão adequada dos veículos que colocam no mercado, assegurando que os custos relacionados com a gestão do fim de vida não sejam transferidos para os consumidores, as autoridades públicas ou os serviços de resíduos. O reforço da responsabilidade alargada do produtor é fundamental para impulsionar a circularidade, incentivar a conceção sustentável e evitar externalidades ambientais.***
[41] Diretiva 2000/53/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 18 de setembro de 2000, relativa aos veículos em fim de vida (JO L 269 de 21.10.2000, p. 34).	[41] Diretiva 2000/53/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 18 de setembro de 2000, relativa aos veículos em fim de vida (JO L 269 de 21.10.2000, p. 34).
	Or. en

Alteração 224
Pierfrancesco Maran, Matteo Ricci, Bruno Tobback, Elisabeth Grossmann, Annalisa Corrado

Proposta de regulamento
Considerando 4

Texto da Comissão	*Alteração*
(4) A avaliação da Diretiva 2000/53/CE efetuada pela Comissão[42] salientou que esta diretiva foi eficaz na consecução de muitos dos seus objetivos iniciais, em especial na eliminação do cádmio, do chumbo, do mercúrio e do	(4) A avaliação da Diretiva 2000/53/CE efetuada pela Comissão[42] salientou que esta diretiva foi eficaz na consecução de muitos dos seus objetivos iniciais, em especial na eliminação do cádmio, do chumbo, do mercúrio e do

crómio hexavalente dos veículos, no aumento dos pontos de recolha de veículos em fim de vida e na consecução das metas de valorização e reciclagem. Todavia, a avaliação concluiu que a diretiva não deu resposta suficiente a problemas importantes relacionados com a recolha de veículos em fim de vida e que já não está adaptada de modo a garantir uma elevada qualidade do tratamento desses veículos.	crómio hexavalente dos veículos, no aumento dos pontos de recolha de veículos em fim de vida e na consecução das metas de valorização e reciclagem. Todavia, a avaliação concluiu que a diretiva não deu resposta suficiente a problemas importantes relacionados com a recolha de veículos em fim de vida e que já não está adaptada de modo a garantir uma elevada qualidade do tratamento desses veículos. ***Em especial, como principal problema no que diz respeito à aplicação da diretiva, a avaliação identificou a questão dos «veículos desaparecidos», que representam cerca de 35 % do total de veículos anualmente objeto de cancelamento da matrícula.***
[42] Avaliação da Diretiva 2000/53/CE, de 18 de setembro de 2000, relativa aos veículos em fim de vida [SWD(2021) 61 final].	[42] Avaliação da Diretiva 2000/53/CE, de 18 de setembro de 2000, relativa aos veículos em fim de vida [SWD(2021) 61 final].

Or. en

Alteração 225
Matthieu Valet, Valérie Deloge, Mathilde Androuët, Marie-Luce Brasier-Clain, Anne-Sophie Frigout

Proposta de regulamento
Considerando 5

Texto da Comissão	*Alteração*
(5) A Diretiva 2005/64/CE do Parlamento Europeu e do Conselho[43] regula a homologação de veículos no que respeita à sua potencial reutilização, reciclagem e valorização, de modo que esses veículos possam cumprir as metas estabelecidas na Diretiva 2000/53/CE na sua fase de fim de vida. A referida diretiva não foi eficaz na melhoria significativa da potencial reutilização, reciclagem e valorização de veículos novos e não está adaptada às características dos mesmos, que sofreram alterações consideráveis	(5) A Diretiva 2005/64/CE do Parlamento Europeu e do Conselho[43] regula a homologação de veículos no que respeita à sua potencial reutilização, reciclagem e valorização, de modo que esses veículos possam cumprir as metas estabelecidas na Diretiva 2000/53/CE na sua fase de fim de vida. A referida diretiva não foi eficaz na melhoria significativa da potencial reutilização, reciclagem e valorização de veículos novos e não está adaptada às características dos mesmos, que sofreram alterações consideráveis

desde que a diretiva entrou em vigor.

desde que a diretiva entrou em vigor***, em especial os veículos elétricos cujas baterias têm uma baixa taxa de reciclagem***.

---

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

---

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

Or. fr

Alteração 226
Sara Matthieu, David Cormand

Proposta de regulamento
Considerando 7

Texto da Comissão

(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

Alteração

(7) A fim de melhorar o funcionamento do mercado único ***e de assegurar*** um elevado nível de proteção do ambiente, é essencial harmonizar ***e estabelecer novas*** condições de homologação dos veículos no que respeita à sua ***conceção tendo em vista a reparabilidade,*** reutilização ***potencial, refabrico, recondicionamento, reconversão***, reciclagem ***potencial*** e valorização ***potencial***, bem como as condições que regulam a gestão de resíduos no setor automóvel. Existem ligações intrínsecas entre a fase de produção***, a fase de utilização*** e o tratamento em fim de vida dos veículos, uma vez que ***a viabilidade da reparação, da reutilização, do refabrico, do recondicionamento, da reconversão e do*** 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

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 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).

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, em consonância com a legislação geral da União em matéria de homologação de veículos a motor ***e por uma questão de coerência com legislação complementar e semelhante, como o Regulamento (UE) 2023/1542 relativo às baterias e respetivos resíduos e o Regulamento (UE) 2024/1781 relativo a requisitos de conceção ecológica dos produtos sustentáveis***, a Diretiva 2000/53/CE e a Diretiva 2005/64/CE devem ser substituídas por um regulamento, com base ***nos artigos*** 114.º ***e 192.º*** do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia (TFUE).

Or. en

Alteração 227
Pierfrancesco Maran, Matteo Ricci, Bruno Tobback, Elisabeth Grossmann, Annalisa Corrado

Proposta de regulamento
Considerando 7

Texto da Comissão	*Alteração*
(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 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	(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 ***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 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).

(TFUE).

Or. en

Alteração 228
Sirpa Pietikäinen

Proposta de regulamento
Considerando 7

Texto da Comissão	*Alteração*
(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	(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 ***(observando o princípio da prevenção dos resíduos desde 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,

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

Alteração 229
Sara Matthieu, David Cormand

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	(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 a determinados veículos da categoria L (L_3e a L_7e) e a veículos pesados e reboques

e O). ***Não existem informações completas sobre o tratamento desses veículos em fim de vida na União, o que impede que lhes seja aplicado o mesmo regime que o aplicável aos veículos das categorias 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.***

destes (M_2, M_3, N_2, N_3 e O).

Or. en

Alteração 230
Jonas Sjöstedt

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	(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, o que impede que lhes seja aplicado o mesmo regime que o aplicável aos veículos das categorias M_1 e N1 após a entrada em vigor do presente regulamento. Todavia,*** os requisitos relativos à recolha de veículos em fim de vida, à sua entrega obrigatória em instalações de tratamento autorizadas, bem como à respetiva despoluição, devem ser aplicáveis a veículos da categoria L (L_3e 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.	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 (L_3e a L_7e) e a veículos pesados e reboques destes (M_2, M_3, N_2, N_3 e O). 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***, reparabilidade e potencial remoção não destrutiva dos componentes dos respetivos carregadores de bordo de veículos elétricos e dos motores elétricos*** 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.

Or. en

Alteração 231
Pierfrancesco Maran, Matteo Ricci, Bruno Tobback, Elisabeth Grossmann, Annalisa Corrado, Elena Sancho Murillo

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, 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	(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 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 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

e despoluição no fim da vida útil dos mesmos.

mesmos.

Or. en

Alteração 232
Matthieu Valet, Valérie Deloge, Mathilde Androuët, Marie-Luce Brasier-Clain, Anne-Sophie Frigout

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, 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	(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, 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.	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***,*** a substituição ***e a codificação digital*** 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.

Or. fr

Alteração 233
Pierfrancesco Maran, Matteo Ricci, Bruno Tobback, Elisabeth Grossmann, Annalisa Corrado, Elena Sancho Murillo

Proposta de regulamento
Considerando 8-A (novo)

Texto da Comissão	*Alteração*
	(8-A) A fim de assegurar a coerência regulamentar e evitar a fragmentação no mercado único, há que alargar o âmbito de aplicação do presente regulamento aos veículos das categorias L_1 e L_2, na aceção do Regulamento (UE) n.º 168/2013. Caso essas categorias de veículos não estejam sujeitas a matrícula administrativa nos termos da Diretiva 1999/37/CE num Estado-Membro específico, e a fim de garantir o cumprimento do presente regulamento, a matrícula deve implicar o registo de veículos num sistema equivalente que permita a sua identificação, nomeadamente no ponto de colocação no mercado, durante a utilização ou em fim de vida.

Or. en

Alteração 234
Beatrice Timgren

Proposta de regulamento
Considerando 9

Texto da Comissão	*Alteração*
(9) Os problemas na exportação de veículos usados dizem respeito não só a veículos de passageiros (M_1) e a veículos comerciais ligeiros (N_1), mas também, como demonstram os estudos[45], a veículos de maiores dimensões. Por conseguinte, estas disposições devem também aplicar-se a veículos pesados e reboques destes ***(M_2, M_3, N_2, N_3 e O)***.	(9) Os problemas na exportação de veículos usados dizem respeito não só a veículos de passageiros (M_1) e a veículos comerciais ligeiros (N_1), mas também, como demonstram os estudos[45], a veículos de maiores dimensões. Por conseguinte, estas disposições devem também aplicar-se a veículos pesados e reboques destes***. No entanto, as restrições à exportação de veículos não devem perturbar o comércio legítimo dentro e fora da UE. Os veículos usados desempenham um papel importante nos mercados mundiais, e aplicação de limitações arbitrárias da sua transferência poderia criar distorções de mercado, prejudicar os operadores económicos e reduzir a acessibilidade dos preços dos veículos usados na UE e em países terceiros***. ***A garantia de regras de exportação claras, justas e proporcionadas apoiará a atividade económica, salvaguardando simultaneamente as normas ambientais e de segurança.***
45 https://www.unep.org/resources/report/global-trade-used-vehicles-report .	45 https://www.unep.org/resources/report/global-trade-used-vehicles-report .

Or. en

Alteração 235
Jonas Sjöstedt

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 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.	***Suprimido***

Or. en

Alteração 236
Sara Matthieu, David Cormand

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	***Suprimido***

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.

Or. en

Alteração 237
Alexandr Vondra, Piotr Müller

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***	(10) Os veículos para fins especiais***, incluindo as ambulâncias, os camiões de incêndio, os veículos militares e outras unidades especializadas*** são concebidos para executar ***funções específicas*** e exigem arranjos de carroçaria ***especializados***, ***frequentemente fora do controlo do*** fabricante. ***Estes*** veículos, ***que representam uma ínfima parte da frota***

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.

global de veículos, estão sujeitos a requisitos de conceção e operacionais específicos, que limitam a aplicabilidade dos critérios de circularidade normalizados. ***Atendendo às funções especializadas e aos baixos volumes de produção dos*** veículos ***para fins especiais, a sua inclusão no Regulamento relativo aos veículos em fim de vida proporcionaria benefícios ambientais negligenciáveis, suscitando, no entanto, desafios desproporcionados em termos de conformidade. Para dar resposta a estas preocupações, recomenda-se que os*** veículos ***para fins especiais sejam explicitamente excluídos do âmbito de aplicação do*** regulamento.

Or. en

Alteração 238
Matteo Ricci, Pierfrancesco Maran, Bruno Tobback, Elisabeth Grossmann, Annalisa Corrado

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	(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.	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 ***também deve ser responsável pelos*** veículos ***que colocou no mercado, devendo,*** assim***, ser abrangido pelos requisitos de responsabilidade alargada do produtor. No entanto, os veículos para fins especiais, incluindo os que são homologados no âmbito de processos de homologação em várias fases, devem permanecer isentos, conforme especificado no*** presente regulamento.
	Or. en

Alteração 239
Massimiliano Salini, Flavio Tosi, Letizia Moratti, Susana Solís Pérez

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 às substâncias presentes nos veículos devem também ser aplicáveis aos veículos destinados a fins	(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***.

especiais, como é o caso ao abrigo da Diretiva 2000/53/CE. ***No que se refere aos veículos homologados no âmbito de uma homologação em várias fases, as peças acrescentadas por um*** fabricante de segunda fase***, como a carroçaria, serão recolhidas e tratadas juntamente com*** o veículo de base***. Por conseguinte, a carroçaria de veículos construídos em várias fases deve ser abrangida pela responsabilidade alargada do produtor***.

Or. en

Alteração 240
Zala Tomašič, Milan Zver

Proposta de regulamento
Considerando 10-A (novo)

Texto da Comissão	*Alteração*
	(10-A) As autocaravanas e as caravanas, na aceção do anexo I, parte A, ponto 5.1, do Regulamento (UE) 2018/858, são distintas dos veículos ou reboques convencionais, na medida em que têm 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 (VFV), uma vez que 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, mobiliário, sistemas de água e sistemas elétricos domésticos, que não são abrangidos pelas instalações de reciclagem de veículos. Tratando-se de veículos destinados a fins especiais, e tendo em conta a sua composição

material distinta e a sua utilização contínua, as autocaravanas e as caravanas devem ser excluídas dos regulamentos relativos aos VFV.

Or. en

Alteração 241
Pierfrancesco Maran, Matteo Ricci, Bruno Tobback, Elisabeth Grossmann

Proposta de regulamento
Considerando 10-B (novo)

Texto da Comissão	*Alteração*
	(10-B) O Regulamento Conceção Ecológica de Produtos Sustentáveis deverá introduzir requisitos de circularidade aplicáveis aos pneus enquanto grupo de produtos prioritário, tal como indicado no artigo 18.º, n.º 5, alínea e), deste ato. Consequentemente, os pneus não devem ser considerados abrangidos pelo capítulo II do presente regulamento.

Or. en

Alteração 242
Beatrice Timgren

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***	(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. ***Para garantir que os***

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.

proprietários de veículos mantêm os seus direitos de propriedade fundamentais, um ***veículo apenas deve ser classificado como*** veículo em fim de vida ***se estiver abandonado ou irreparavelmente danificado, ou se colocar um risco claro e comprovável para a saúde pública ou para o ambiente. O presente regulamento deve garantir que as decisões relativas à classificação de VFV respeitam um processo transparente, que evite decisões administrativas arbitrárias ou automatizadas suscetíveis de privar injustamente os*** proprietários ***dos seus bens***.

[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.

Or. en

Alteração 243
Christine Singer

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 e juridicamente vinculativos que permitam determinar que um veículo se encontra em fim de vida. Esses critérios devem ser utilizados por	(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 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.	todos os operadores económicos e proprietários de veículos que lidam com veículos em fim de vida. ***Esses critérios não devem ser estabelecidos pela Comissão, mas sim por um grupo de peritos independentes.***
[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.	[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.

Or. en

Justificação

Não pode ser a Comissão Europeia a proceder ao estabelecimento de critérios precisos. Essa tarefa deve ser levada a cabo por peritos independentes dotados dos conhecimentos especializados necessários, incluindo conhecimentos de natureza técnica.

Alteração 244
Matteo Ricci, Pierfrancesco Maran, Bruno Tobback, Elisabeth Grossmann, Annalisa Corrado

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 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	(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 ***e exportação*** de veículos. Apesar da emissão de orientações[46] sobre esta matéria, essa avaliação continua a ser problemática. Por conseguinte, importa definir***, com base em justificações tecnológicas e técnicas,*** critérios precisos e juridicamente vinculativos que permitam determinar que um veículo se encontra em fim de vida. Esses critérios devem ser utilizados por

veículos em fim de vida.	***todas as autoridades competentes e 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.	[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.
	Or. en

Alteração 245
Zala Tomašič, Milan Zver

Proposta de regulamento
Considerando 12-A (novo)

Texto da Comissão	*Alteração*
	(12-A) Mais do que resíduos, os veículos em fim de vida (VFV) são também recursos valiosos com potencial económico. A sua reutilização sempre que oportuno está em consonância com os interesses económicos das empresas. Além disso, as exportações ilegais acarretam não só riscos ambientais, mas também perdas económicas para a UE.
	Or. en

Alteração 246
Sara Matthieu, David Cormand

Proposta de regulamento
Considerando 13

Texto da Comissão	*Alteração*
(13) A fim de abranger a conceção de todos os veículos colocados no mercado da	(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

União, bem como ***as fases*** de ***utilização e 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 modularidade, a reparabilidade,*** 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 ***garantir o alinhamento com a hierarquia dos resíduos, no futuro a meta de reutilização potencial deve ser separada das metas de reciclagem potencial e valorização potencial. Além disso, a fim de reduzir ainda mais os impactos ambientais dos veículos, cumpre estabelecer uma nova meta de durabilidade, assegurando que os fabricantes concebem os seus veículos tendo em vista uma vida útil mais longa. A fim de estabelecer as metas de reutilização potencial e durabilidade e*** de assegurar que o cálculo das taxas de ***durabilidade,*** reutilização potencial, reciclagem potencial e valorização potencial é efetuado uniformemente e pode ser ***verificado***, deve ser estabelecida uma nova metodologia de cálculo e verificação das taxas de ***durabilidade,*** reutilização potencial, reciclagem potencial e valorização potencial de um veículo. Esta metodologia deve refletir melhor o potencial real de um veículo novo ***ter uma***

2005/64/CE.

vida mais longa e ser reciclado, reutilizado e valorizado no fim da vida útil, tendo simultaneamente em conta o constante progresso tecnológico***. Desta metodologia deve resultar a devida verificação da conformidade dos veículos fabricados tanto dentro como fora da União***. 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.

Or. en

Alteração 247
Pierfrancesco Maran, Matteo Ricci, Bruno Tobback, Elisabeth Grossmann, Annalisa Corrado

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	(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.	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. ***Além disso, a Comissão deve também avaliar a necessidade de incluir uma meta separada relativa à percentagem mínima de reutilização potencial.***
	Or. en

Alteração 248
Christine Singer

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 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	(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. 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

potencial e valorização potencial devem continuar a ser calculadas em conformidade com a norma ISO 22628:2002, conforme previsto na Diretiva 2005/64/CE.	2005/64/CE.

Or. en

Justificação

A Comissão Europeia não deve ser incumbida de fornecer a metodologia de cálculo e verificação das taxas de reutilização potencial, reciclagem potencial e valorização potencial de um veículo. Em vez disso, tal metodologia deve ser avaliada por um grupo de peritos independentes dotados dos conhecimentos necessários, incluindo conhecimentos especializados.

Alteração 249
Sirpa Pietikäinen

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 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	(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 ***aplicando o princípio da prevenção dos resíduos desde a conceção,*** 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 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.

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.

Or. en

Alteração 250
Alexandr Vondra, Piotr Müller

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, pois tal conduziria a resíduos desnecessários, ineficiências económicas e encargos indevidos para os proprietários dos veículos. Um veículo só deve ser considerado um veículo em fim de vida se não puder ser razoavelmente restaurado com vista ao cumprimento dos requisitos de inspeção técnica, comportando, por isso, riscos para a segurança dos utentes da estrada. A longevidade dos veículos depende não só da sua conceção inicial, mas 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, a fim de garantir que os consumidores não dependem exclusivamente de redes de reparação controladas pelo fabricante, o que poderia limitar a concorrência, aumentar os custos e reduzir a disponibilidade de serviços. A fim de salvaguardar a escolha dos consumidores e assegurar a utilização eficiente dos recursos, cumpre evitar obstáculos à reparação, incluindo restrições do acesso a peças sobresselentes, a ferramentas de diagnóstico e a informações técnicas, bem como a associação injustificada das peças a um veículo específico. A possibilidade de reparação e manutenção de veículos reveste-se de especial importância social e económica, especialmente para as pessoas e famílias com rendimentos mais baixos, para as quais os veículos usados a preços acessíveis constituem o principal meio de transporte. A restrição das opções de reparação tem um impacto desproporcionado nas regiões rurais ou economicamente desfavorecidas, nas quais as infraestruturas de transportes públicos são insuficientes, limitando assim a sua independência, mobilidade e acesso ao emprego, à educação e aos serviços essenciais. Por conseguinte, além de se tratar de um imperativo ambiental e económico, a salvaguarda da

reparabilidade tem também implicações para a igualdade de acesso às oportunidades. Além disso, determinadas categorias de veículos exigem especial atenção para garantir a sua usabilidade e preservação contínuas. É o caso, nomeadamente, dos veículos todo o terreno, dos veículos de recreio e dos veículos históricos ou clássicos, que são frequentemente mantidos para além do seu ciclo de vida comercial habitual e exigem reparações contínuas — e muitas vezes substanciais — para preservar a função a que se destinam, o valor cultural e a usabilidade. Estes veículos são frequentemente restaurados e mantidos durante longos períodos por entusiastas e pequenas empresas, contribuindo assim para a atividade económica e o emprego em setores especializados de restauro e reparação. O presente regulamento deve assegurar que esses veículos não sejam indevidamente classificados como veículos em fim de vida, preservando assim a sua utilização e restauro contínuos.

Or. en

Alteração 251
Pietro Fiocchi

Proposta de regulamento
Considerando 14

Texto da Comissão	*Alteração*
(14) Importa que os veículos sejam concebidos e fabricados de modo a limitar a presença de substâncias que suscitam preocupação. Na sua comunicação de 14 de outubro de 2020 intitulada «Estratégia para a sustentabilidade dos produtos químicos rumo a um ambiente sem substâncias tóxicas»[47], a Comissão declarou que a utilização de substâncias que suscitam preocupação deve ser reduzida ao mínimo	(14) Importa que os veículos sejam concebidos e fabricados de modo a limitar a presença de substâncias que suscitam preocupação. Na sua comunicação de 14 de outubro de 2020 intitulada «Estratégia para a sustentabilidade dos produtos químicos rumo a um ambiente sem substâncias tóxicas»[47], a Comissão declarou que a utilização de substâncias que suscitam preocupação deve ser reduzida ao mínimo

e promovida a sua substituição, na medida do possível, eliminando progressivamente as mais nocivas cuja utilidade não seja essencial para a sociedade, em especial as presentes em produtos de consumo. Por conseguinte, há que reduzir ao mínimo possível as substâncias que suscitam preocupação constituintes de materiais utilizados em veículos ou de qualquer das peças ou componentes dos veículos, ***a fim de garantir que os veículos e os materiais reciclados a partir dos mesmos não tenham*** efeitos adversos na saúde humana ou no ambiente ao longo do seu ciclo de vida.	e promovida a sua substituição, na medida do possível, eliminando progressivamente as mais nocivas cuja utilidade não seja essencial para a sociedade, em especial as presentes em produtos de consumo. Por conseguinte, há que reduzir ao mínimo possível***, e sempre que necessário,*** as substâncias que suscitam preocupação constituintes de materiais utilizados em veículos ou de qualquer das peças ou componentes dos veículos, ***para evitar*** efeitos adversos na saúde humana ou no ambiente ao longo do seu ciclo de vida.
[47] Comunicação da Comissão ao Parlamento Europeu, ao Conselho, ao Comité Económico e Social Europeu e ao Comité das Regiões, de 14 de novembro de 2020, intitulada «Estratégia para a sustentabilidade dos produtos químicos rumo a um ambiente sem substâncias tóxicas» [COM(2020) 667 final].	[47] Comunicação da Comissão ao Parlamento Europeu, ao Conselho, ao Comité Económico e Social Europeu e ao Comité das Regiões, de 14 de novembro de 2020, intitulada «Estratégia para a sustentabilidade dos produtos químicos rumo a um ambiente sem substâncias tóxicas» [COM(2020) 667 final].

Or. en

Alteração 252
Pierfrancesco Maran, Matteo Ricci, Bruno Tobback, Elisabeth Grossmann, Annalisa Corrado

Proposta de regulamento
Considerando 14

Texto da Comissão	*Alteração*
(14) Importa que os veículos sejam concebidos e fabricados de modo a limitar a presença de substâncias que suscitam preocupação. Na sua comunicação de 14 de outubro de 2020 intitulada «Estratégia para a sustentabilidade dos produtos químicos rumo a um ambiente sem substâncias tóxicas»[47], a Comissão declarou que a utilização de substâncias que suscitam preocupação deve ser reduzida ao mínimo	(14) Importa que os veículos sejam concebidos e fabricados de modo a limitar a presença de substâncias que suscitam preocupação. Na sua comunicação de 14 de outubro de 2020 intitulada «Estratégia para a sustentabilidade dos produtos químicos rumo a um ambiente sem substâncias tóxicas»[47], a Comissão declarou que***, em consonância com a abordagem «Uma Só Saúde»,*** a utilização de substâncias que

e promovida a sua substituição, na medida do possível, eliminando progressivamente as mais nocivas cuja utilidade não seja essencial para a sociedade, em especial as presentes em produtos de consumo. Por conseguinte, há que reduzir ao mínimo possível as substâncias que suscitam preocupação constituintes de materiais utilizados em veículos ou de qualquer das peças ou componentes dos veículos, a fim de garantir que os veículos e os materiais reciclados a partir dos mesmos não tenham efeitos adversos na saúde ***humana*** ou no ambiente ao longo do seu ciclo de vida.

suscitam preocupação deve ser reduzida ao mínimo e promovida a sua substituição, na medida do possível, eliminando progressivamente as mais nocivas cuja utilidade não seja essencial para a sociedade, em especial as presentes em produtos de consumo. Por conseguinte, há que reduzir ao mínimo possível as substâncias que suscitam preocupação constituintes de materiais utilizados em veículos ou de qualquer das peças ou componentes dos veículos, a fim de garantir que os veículos e os materiais reciclados a partir dos mesmos não tenham efeitos adversos na saúde ou no ambiente ao longo do seu ciclo de vida.

---

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

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

Or. en

Alteração 253
Pierfrancesco Maran, Matteo Ricci, Bruno Tobback, Elisabeth Grossmann, Annalisa Corrado

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	(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.***	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.
[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).

Or. en

Alteração 254
Pierfrancesco Maran, Matteo Ricci, Bruno Tobback, Elisabeth Grossmann, Annalisa Corrado

Proposta de regulamento
Considerando 15-A (novo)

Texto da Comissão	*Alteração*
	(15-A) Tendo em vista impor novas restrições aplicáveis às substâncias presentes nos veículos ou utilizadas no seu fabrico, é adequado efetuar um levantamento das substâncias que suscitam preocupação, definidas na Estratégia para a sustentabilidade dos produtos químicos como substâncias com efeitos permanentes na saúde ou no ambiente, tais como as substâncias constantes da lista de substâncias candidatas para eventual inclusão no anexo XIV do Regulamento (CE) n.º 1907/2006 e no anexo VI do Regulamento (CE) n.º 1272/2008, mas também as que dificultam a produção de matérias-primas secundárias seguras e de elevada qualidade através da reciclagem, no contexto da avaliação das substâncias prevista no Plano de Ação Comum de Avaliação do REACH publicada no sítio Web da Agência Europeia dos Produtos Químicos, criada pelo Regulamento (CE) n.º 1907/2006 («Agência»).

Or. en

Alteração 255
Jonas Sjöstedt

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	(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.

[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. […]).

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.

[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. […]).

Or. en

Alteração 256
Christine Singer

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 dos impactos socioeconómicos dessa alteração, que não consta da Diretiva 2000/53/CE, incluindo a ponderação sobre a disponibilidade de	(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.	substâncias alternativas e os impactos na saúde humana e no ambiente ao longo do ciclo de vida dos veículos. ***Antes da adoção desse ato delegado, a Comissão deve consultar os peritos e as partes interessadas pertinentes para assegurar que, para além dos impactos na saúde humana e ambiental, são também tidos em conta os impactos socioeconómicos mais vastos.*** 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.

Or. en

Justificação

A Comissão nem sempre dispõe dos conhecimentos especializados necessários, principalmente no que diz respeito aos pormenores técnicos e à aplicação prática.

Alteração 257
Pierfrancesco Maran, Matteo Ricci, Bruno Tobback, Elisabeth Grossmann, Annalisa Corrado

Proposta de regulamento
Considerando 17-A (novo)

Texto da Comissão	*Alteração*
	(17-A) A fim de assegurar que a questão das substâncias que representam um risco inaceitável para a saúde humana ou para o ambiente quando utilizadas em veículos ou presentes em veículos em fim de vida possa ser devidamente tratada, o poder de adotar atos nos termos do artigo 290.º do TFUE deverá ser delegado na Comissão no que diz respeito à alteração das restrições aplicáveis às substâncias presentes nos veículos.

Alteração 258
Pierfrancesco Maran, Matteo Ricci, Bruno Tobback, Elisabeth Grossmann, Annalisa Corrado

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 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	(18) A fim de aumentar a circularidade no setor automóvel, os veículos devem ser progressivamente concebidos e fabricados de forma a incorporar materiais reciclados em vez de matérias-primas primárias. A utilização de materiais reciclados permite uma utilização mais eficiente dos materiais, descarboniza a produção e reduz os impactos ambientais negativos relacionados com a utilização de matérias-primas primárias. Uma maior circularidade dos veículos fabricados em países terceiros colocados no mercado da União contribuirá também para a redução das emissões de gases com efeito de estufa a nível mundial, incluindo a União. Além disso, ***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, ***ao 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

no setor automóvel, o regulamento deve permitir o aprovisionamento de matérias-primas secundárias provenientes do exterior da União.

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.

Or. en

Alteração 259
Filip Turek, Elisabeth Dieringer, Jorge Buxadé Villalba, Jorge Martín Frías, Klara Dostalova, Ondřej Knotek, Jaroslava Pokorná Jermanová, Jana Nagyová, Jaroslav Bžoch, Ondřej Kovařík, Virginie Joron, Nikola Bartůšek

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 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	(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***, desde que os materiais reciclados não afetem o desempenho de segurança dos veículos***. A utilização de materiais reciclados permite uma utilização mais eficiente dos materiais, descarboniza a produção e reduz os impactos ambientais negativos relacionados com a utilização de matérias-primas primárias. Uma maior circularidade dos veículos fabricados em países terceiros colocados no mercado da União contribuirá também para a redução das emissões de gases com efeito de estufa a nível mundial, incluindo a União. Além disso, reduz as dependências de matérias-primas e energéticas associadas ao aprovisionamento de matérias-primas primárias e, ao mesmo tempo, reforça o mercado das matérias-primas secundárias. Embora não existam requisitos relativos à utilização de material reciclado a nível

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.

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.

Or. en

Justificação

Os veículos são sujeitos a avaliações rigorosas da segurança e do desempenho, a fim de garantir a sua homologação para o transporte de passageiros. A utilização de um elevado teor de material reciclado exige uma avaliação prévia do impacto desse material na segurança e na qualidade gerais do veículo.

Alteração 260
Silvia Sardone, Valérie Deloge, Aldo Patriciello, Filip Turek, Marie-Luce Brasier-Clain, Roberto Vannacci, Matthieu Valet, Anne-Sophie Frigout, Mathilde Androuët, Ondřej Knotek, Susanna Ceccardi, Jana Nagyová

Proposta de regulamento
Considerando 18

Texto da Comissão

(18) A fim de aumentar a circularidade no setor automóvel, os veículos devem ser progressivamente concebidos e fabricados de forma a incorporar materiais reciclados em vez de matérias-primas primárias. A utilização de materiais reciclados permite uma utilização mais eficiente dos materiais, descarboniza a produção e reduz os impactos ambientais negativos relacionados com a utilização de

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***, desde que os materiais reciclados não afetem o desempenho de segurança dos veículos***. A utilização de materiais reciclados permite uma utilização mais eficiente dos materiais, descarboniza a

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.

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

Or. en

Alteração 261
Sara Matthieu, David Cormand

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	(18) A fim de aumentar a circularidade no setor automóvel, os veículos devem ser progressivamente concebidos e fabricados de forma a incorporar materiais reciclados

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

em vez de matérias-primas primárias. A utilização de materiais reciclados permite uma utilização mais eficiente dos materiais, descarboniza a produção e reduz os impactos ambientais negativos relacionados com a utilização de matérias-primas primárias. Uma maior circularidade dos veículos fabricados em países terceiros colocados no mercado da União contribuirá também para a redução das emissões de gases com efeito de estufa a nível mundial, incluindo a União. Além disso, reduz as dependências de matérias-primas e energéticas associadas ao aprovisionamento de matérias-primas primárias e, ao mesmo tempo, reforça o mercado das matérias-primas secundárias. Embora não existam requisitos relativos à utilização de material reciclado a nível mundial, muitos fabricantes já incorporaram materiais reciclados nos seus veículos. O estabelecimento de metas e disposições uniformes sobre a forma de calcular o teor de material reciclado proporcionará segurança jurídica e contribuirá para criar uma concorrência leal entre os fabricantes. Os requisitos serão aplicáveis a todos os fabricantes que pretendam colocar veículos no mercado da União, independentemente do local onde se encontrem estabelecidos***, e incluindo os casos em que os veículos sejam colocados no mercado através de mercados em linha***. 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.

Or. en

Alteração 262
Matteo Ricci, Pierfrancesco Maran, Bruno Tobback, Elisabeth Grossmann, Annalisa Corrado, Elena Sancho Murillo

Proposta de regulamento
Considerando 18-A (novo)

Texto da Comissão	*Alteração*
	(18-A) A transição do setor automóvel para a economia circular deve ser acompanhada de medidas que salvaguardem a segurança do emprego e criem novas oportunidades de emprego. O presente regulamento deve poder apoiar os trabalhadores através de uma transição justa, integrando aspetos de sustentabilidade social, económica e ambiental.

Or. en

Alteração 263
Filip Turek, Elisabeth Dieringer, Jorge Buxadé Villalba, Jorge Martín Frías, Klara Dostalova, Ondřej Knotek, Jaroslava Pokorná Jermanová, Jana Nagyová, Jaroslav Bžoch, Ondřej Kovařík, Virginie Joron, Nikola Bartůšek

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	***Suprimido***

fim de assegurar condições uniformes para a execução desta obrigação, devem ser atribuídas competências de execução à Comissão para estabelecer uma metodologia de cálculo e verificação da percentagem de plásticos valorizados a partir de resíduos pós-consumo e de veículos em fim de vida, respetivamente, presentes e incorporados no modelo de veículo.

Or. en

Alteração 264
Sara Matthieu, David Cormand

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, 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	(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, ***devem*** ser ***estabelecidas metas obrigatórias*** para ***exigir a inclusão, nos novos veículos, de quantidades mínimas de plásticos reciclados*** a partir de resíduos pós-consumo. Por conseguinte, cada modelo de veículo ***homologado no prazo de 48 meses após a entrada em vigor do presente regulamento*** deve conter ***20*** % de plástico reciclado a partir de resíduos de plástico pós-consumo. ***No prazo de 72 meses após a entrada em vigor do presente regulamento, a meta deve ser de 30 %, e*** 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. ***Esta abordagem em duas fases proporcionará***

veículos em fim de vida, respetivamente, presentes e incorporados no modelo de veículo.

uma via para a indústria, garantirá melhorias graduais e desbloqueará investimentos. A fim de assegurar condições uniformes para a execução desta obrigação, devem ser atribuídas competências de execução à Comissão para estabelecer uma metodologia de cálculo e verificação da percentagem de plásticos valorizados a partir de resíduos pós-consumo e de veículos em fim de vida, respetivamente, presentes e incorporados no modelo de veículo. ***A metodologia de verificação deve garantir condições equivalentes de gestão e reciclagem de resíduos dentro e fora da União, e poderá exigir a demonstração da conformidade através de certificação por um terceiro independente e acreditado, devidamente qualificado.***

Or. en

Alteração 265
Pascal Canfin, Yvan Verougstraete, Sandro Gozi, Gerben-Jan Gerbrandy

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	(19) Tendo em conta a baixa taxa de reciclagem dos plásticos, especialmente dos provenientes de veículos em fim de vida, e os impactos negativos globais de outras formas de tratamento dos resíduos de plástico, é adequado aumentar a utilização de plásticos reciclados nos veículos. Para o efeito, deve ser incluída uma meta obrigatória para o plástico reciclado a partir de resíduos pós-consumo, destinada a veículos novos. Por conseguinte, cada modelo de veículo deve conter 25 % de plástico reciclado a partir de resíduos de plástico pós-consumo. Desta meta de teor de plásticos reciclados, 25 % devem ser alcançados pela inclusão, no modelo de veículo em causa, de plásticos

reciclados provenientes de veículos em fim de vida. A fim de assegurar condições uniformes para a execução desta obrigação, devem ser atribuídas competências de execução à Comissão para estabelecer uma metodologia de cálculo e verificação da percentagem de plásticos valorizados a partir de resíduos pós-consumo e de veículos em fim de vida, respetivamente, presentes e incorporados no modelo de veículo.	reciclados provenientes de veículos em fim de vida. A fim de assegurar condições uniformes para a execução desta obrigação, devem ser atribuídas competências de execução à Comissão para estabelecer uma metodologia de cálculo e verificação da percentagem de plásticos valorizados a partir de resíduos pós-consumo e de veículos em fim de vida, respetivamente, presentes e incorporados no modelo de veículo. ***Para assegurar condições de concorrência equitativas, é necessário dar resposta às preocupações ambientais conexas, de forma não discriminatória, no que diz respeito ao plástico reciclado produzido a nível nacional e importado. Para o efeito, os plásticos reciclados 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.***
	Or. en

Alteração 266
Christine Singer

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	(19) Tendo em conta a baixa taxa de reciclagem dos plásticos, ***em particular*** 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 ***vinculativa, destinada a veículos novos,*** para ***os plásticos reciclados*** a partir ***de fluxos*** de resíduos ***pré-consumo e*** pós-consumo. Por conseguinte, cada modelo de veículo deve

partir de resíduos de plástico pós-consumo. Desta ***meta de teor de*** plásticos ***reciclados***, 25 % devem ser alcançados pela ***inclusão,*** no modelo de veículo ***em causa***, de plásticos ***reciclados*** provenientes de veículos em fim de vida. ***A fim de*** assegurar condições uniformes para a execução desta obrigação, ***devem ser atribuídas competências de execução à Comissão para*** estabelecer uma metodologia ***de cálculo e verificação da*** percentagem de plásticos valorizados a partir de resíduos pós-consumo ***e*** de veículos em fim de vida, ***respetivamente, presentes*** e incorporados no modelo de veículo.	conter 25 % de plástico ***que tenha sido*** reciclado a partir de ***fluxos de*** resíduos de plástico ***pré-consumo e*** pós-consumo***, incluindo plásticos de base biológica***. Desta ***percentagem de reciclagem aplicável aos*** plásticos, 25 % devem ser alcançados pela ***reciclagem e incorporação,*** no ***respetivo*** modelo de veículo, de plásticos ***de fluxos de resíduos*** provenientes de veículos em fim de vida. ***Para*** assegurar condições uniformes para a execução desta obrigação, ***um grupo independente de peritos deve*** estabelecer uma metodologia ***para calcular e verificar a*** percentagem de plásticos valorizados a partir de resíduos ***pré-consumo e*** pós-consumo***, bem como*** de veículos em fim de vida, e incorporados no ***respetivo*** modelo de veículo***, tendo em conta a melhor tecnologia de reciclagem disponível, incluindo a reciclagem química***.

Or. en

Justificação

A Comissão não deve ser incumbida de desenvolver uma metodologia para calcular e verificar a percentagem de plásticos valorizados a partir de resíduos pré-consumo e pós-consumo, bem como de veículos em fim de vida. Seria mais indicado confiar essa tarefa a um grupo independente de peritos dotado dos melhores conhecimentos disponíveis.

Alteração 267
Laurent Castillo

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	(19) Tendo em conta a baixa taxa de reciclagem dos plásticos, especialmente dos provenientes de veículos em fim de vida, e os impactos negativos globais de outras formas de tratamento dos resíduos de plástico, é adequado aumentar a utilização de plásticos reciclados nos

veículos. Para o efeito, deve ser incluída uma meta obrigatória para o plástico reciclado a partir de resíduos pós-consumo, destinada a veículos novos. Por conseguinte, cada modelo de veículo deve conter 25 % de plástico reciclado a partir de resíduos de plástico pós-consumo. Desta meta de teor de plásticos reciclados, 25 % devem ser alcançados pela inclusão, no modelo de veículo em causa, de plásticos reciclados provenientes de veículos em fim de vida. A fim de assegurar condições uniformes para a execução desta obrigação, devem ser atribuídas competências de execução à Comissão para estabelecer uma metodologia de cálculo e verificação da percentagem de plásticos valorizados a partir de resíduos pós-consumo e de veículos em fim de vida, respetivamente, presentes e incorporados no modelo de veículo.

veículos. Para o efeito, deve ser incluída uma meta obrigatória para o plástico reciclado a partir de resíduos ***pré-consumo e*** pós-consumo, destinada a veículos novos. Por conseguinte, cada modelo de veículo deve conter 25 % de plástico reciclado a partir de resíduos de plástico ***pré-consumo e*** pós-consumo. Desta meta de teor de plásticos reciclados, 25 % devem ser alcançados pela inclusão, no modelo de veículo em causa, de plásticos reciclados provenientes de veículos em fim de vida. A fim de assegurar condições uniformes para a execução desta obrigação, devem ser atribuídas competências de execução à Comissão para estabelecer uma metodologia de cálculo e verificação da percentagem de plásticos valorizados a partir de resíduos ***pré-consumo e*** pós-consumo e de veículos em fim de vida, respetivamente, presentes e incorporados no modelo de veículo ***e que tenha em conta a melhor tecnologia de reciclagem disponível, dando prioridade à reciclagem mecânica***.

Or. en

Alteração 268
Filip Turek, Elisabeth Dieringer, Jorge Buxadé Villalba, Jorge Martín Frías, Klara Dostalova, Ondřej Knotek, Jaroslava Pokorná Jermanová, Jana Nagyová, Jaroslav Bžoch, Ondřej Kovařík, Virginie Joron, Nikola Bartůšek

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	(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, ***72 meses após a entrada em vigor do presente***

reciclado a partir de resíduos pós-consumo, destinada a veículos novos. Por conseguinte, cada modelo de veículo deve conter ***25*** % de plástico reciclado a partir de resíduos de plástico pós-consumo***. Desta meta de teor de plásticos reciclados, 25 % devem ser alcançados pela inclusão, no modelo de veículo em causa, de plásticos reciclados provenientes de veículos em fim de vida***. A fim de assegurar condições uniformes para a execução desta obrigação, devem ser atribuídas competências de execução à Comissão para estabelecer uma metodologia de cálculo e verificação da percentagem de plásticos valorizados a partir de resíduos pós-consumo e de veículos em fim de vida, respetivamente, presentes e incorporados no modelo de veículo.	***regulamento,*** deve ser incluída uma meta obrigatória para o plástico reciclado a partir de resíduos pós-consumo, destinada a veículos novos. Por conseguinte, cada ***novo*** modelo de veículo deve conter ***10*** % de plástico reciclado a partir de resíduos de plástico ***pré-consumo e*** pós-consumo. A fim de assegurar condições uniformes para a execução desta obrigação, devem ser atribuídas competências de execução à Comissão para estabelecer uma metodologia de cálculo e verificação da percentagem de plásticos valorizados a partir de resíduos pós-consumo e de veículos em fim de vida, respetivamente, presentes e incorporados no modelo de veículo.

Or. en

Justificação

Based on the currently available recycling technologies, the proposal of a 25% recycled plastic target is not technically achievable for car manufacturers, and would result in disproportionate costs for producers and consequently prohibitive costs for consumers. Additionally, in order to reduce reliance on primary raw materials, a broader range of sustainable materials should be considered. This includes pre-consumer recyclates, materials deriving from chemical recycling and bio-based materials. All relevant waste streams, such as waste generated from vehicle production and workshop waste, should be factored into the target. Furthermore, the current availability of closed loop secondary raw materials that comply with safety and quality standards required for vehicles is extremely low. This challenge is largely due to the current state of recycling technologies, the long lifespan of vehicles and the presence of legacy substances that are no longer permitted nor desired in new vehicle types. Given these constraints, the establishment of any closed-loop targets must first rely on a comprehensive evaluation process with active participation of industry stakeholders.

Alteração 269
Sirpa Pietikäinen

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, 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.	(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 ***40*** % de plástico reciclado a partir de resíduos de plástico pós-consumo. Desta meta de teor de plásticos reciclados, ***40*** % devem ser alcançados pela inclusão, no modelo de veículo em causa, de plásticos reciclados provenientes de veículos em fim de vida. A fim de assegurar condições uniformes para a execução desta obrigação, devem ser atribuídas competências de execução à Comissão para estabelecer uma metodologia de cálculo e verificação da percentagem de plásticos valorizados a partir de resíduos pós-consumo e de veículos em fim de vida, respetivamente, presentes e incorporados no modelo de veículo.

Or. en

Alteração 270
Silvia Sardone, Valérie Deloge, Aldo Patriciello, Filip Turek, Marie-Luce Brasier-Clain, Roberto Vannacci, Matthieu Valet, Anne-Sophie Frigout, Mathilde Androuët, Ondřej Knotek, Susanna Ceccardi, Jana Nagyová

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	(19) Tendo em conta a baixa taxa de reciclagem dos plásticos, especialmente dos provenientes de veículos em fim de

vida, e os impactos negativos globais de outras formas de tratamento dos resíduos de plástico, é adequado aumentar a utilização de plásticos reciclados nos veículos. Para o efeito, deve ser incluída uma meta obrigatória para o plástico reciclado a partir de resíduos pós-consumo, destinada a veículos novos. Por conseguinte, cada modelo de veículo deve conter ***25*** % de plástico reciclado a partir de resíduos de plástico pós-consumo***. Desta meta de teor de plásticos reciclados, 25 % devem ser alcançados pela inclusão, no modelo de veículo em causa, de plásticos reciclados provenientes de veículos em fim de vida***. A fim de assegurar condições uniformes para a execução desta obrigação, devem ser atribuídas competências de execução à Comissão para estabelecer uma metodologia de cálculo e verificação da percentagem de plásticos valorizados ***a partir de resíduos pós-consumo e de veículos em fim de vida, respetivamente, presentes e incorporados no modelo de veículo***.

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, ***72 meses após a entrada em vigor do presente regulamento ou 48 meses após a entrada em vigor do ato de execução a que se refere o artigo 6.º, n.º 2, consoante o que ocorrer mais tarde,*** deve ser incluída uma meta obrigatória para o plástico reciclado a partir de resíduos pós-consumo, destinada a veículos novos. Por conseguinte, cada ***novo*** modelo de veículo deve conter ***10*** % de plástico reciclado a partir de resíduos de plástico pós-consumo ***e de resíduos de plástico pré-consumo***. A fim de assegurar condições uniformes para a execução desta obrigação, devem ser atribuídas competências de execução à Comissão para estabelecer uma metodologia de cálculo e verificação da percentagem de plásticos valorizados***, em conformidade com uma abordagem neutra do ponto de vista tecnológico***.

Or. en

Alteração 271
Pierfrancesco Maran, Matteo Ricci, Bruno Tobback, Elisabeth Grossmann, Annalisa Corrado

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	(19) Tendo em conta a baixa taxa de reciclagem dos plásticos, especialmente dos provenientes de veículos em fim de vida, e os impactos negativos globais de outras formas de tratamento dos resíduos de plástico, é adequado aumentar a utilização de plásticos reciclados nos veículos. Para o efeito, deve ser incluída uma meta obrigatória para o plástico

reciclado a partir de resíduos pós-consumo, destinada a veículos novos. Por conseguinte, cada modelo de veículo deve conter 25 % de plástico reciclado a partir de resíduos de plástico pós-consumo. Desta meta de teor de plásticos reciclados, 25 % devem ser alcançados pela inclusão, no modelo de veículo em causa, de plásticos reciclados provenientes de veículos em fim de vida. A fim de assegurar condições uniformes para a execução desta obrigação, devem ser atribuídas competências de ***execução*** à Comissão para estabelecer uma metodologia de cálculo e verificação da percentagem de plásticos valorizados a partir de resíduos pós-consumo e de veículos em fim de vida, respetivamente, presentes e incorporados no modelo de veículo.

reciclado a partir de resíduos pós-consumo, destinada a veículos novos. Por conseguinte, cada modelo de veículo deve conter 25 % de plástico reciclado a partir de resíduos de plástico pós-consumo. Desta meta de teor de plásticos reciclados, 25 % devem ser alcançados pela inclusão, no modelo de veículo em causa, de plásticos reciclados provenientes de veículos em fim de vida. A fim de assegurar condições uniformes para a execução desta obrigação, devem ser atribuídas competências de ***delegação*** 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.

Or. en

Alteração 272
Jonas Sjöstedt

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	(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 ***30*** % de plástico reciclado a partir de resíduos de plástico pós-consumo. Desta meta de teor de plásticos reciclados, 25 % devem ser alcançados pela inclusão, no modelo de veículo em causa, de plásticos

reciclados provenientes de veículos em fim de vida. A fim de assegurar condições uniformes para a execução desta obrigação, devem ser atribuídas competências de execução à Comissão para estabelecer uma metodologia de cálculo e verificação da percentagem de plásticos valorizados a partir de resíduos pós-consumo e de veículos em fim de vida, respetivamente, presentes e incorporados no modelo de veículo.

reciclados provenientes de veículos em fim de vida. A fim de assegurar condições uniformes para a execução desta obrigação, devem ser atribuídas competências de execução à Comissão para estabelecer uma metodologia de cálculo e verificação da percentagem de plásticos valorizados a partir de resíduos pós-consumo e de veículos em fim de vida, respetivamente, presentes e incorporados no modelo de veículo.

Or. en

Alteração 273
Matthieu Valet, Valérie Deloge, Mathilde Androuët, Marie-Luce Brasier-Clain, Anne-Sophie Frigout

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, devem ser atribuídas competências de execução à Comissão para estabelecer uma metodologia de cálculo e verificação da percentagem de plásticos valorizados a	(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 ***15 %*** 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. A fim de assegurar condições uniformes para a execução desta obrigação, devem ser atribuídas competências de execução à Comissão para estabelecer uma metodologia de cálculo e verificação da percentagem de plásticos valorizados a

partir de resíduos pós-consumo e de veículos em fim de vida, respetivamente, presentes e incorporados no modelo de veículo.	partir de resíduos pós-consumo e de veículos em fim de vida, respetivamente, presentes e incorporados no modelo de veículo.

Or. fr

Alteração 274
Pascal Canfin, Yvan Verougstraete, Sandro Gozi, Gerben-Jan Gerbrandy

Proposta de regulamento
Considerando 19-A (novo)

Texto da Comissão	*Alteração*
	(19-A) A fim de impulsionar a inovação e fomentar um mercado de soluções de base biológica, a Comissão deve publicar, no prazo de 96 meses após a entrada em vigor do presente regulamento, um reexame da situação em termos de desenvolvimento tecnológico e de desempenho ambiental do plástico de base biológica utilizado nos veículos e, se for caso disso, apresentar uma proposta legislativa destinada a introduzir requisitos de sustentabilidade e metas específicas.

Or. en

Alteração 275
Bruno Tobback, Elisabeth Grossmann

Proposta de regulamento
Considerando 19-B (novo)

Texto da Comissão	*Alteração*
	(19-B) As metas que o presente regulamento estabelece para os plásticos em termos de teor mínimo de material reciclado devem abranger os resíduos de plástico reciclados na UE ou os resíduos de plástico provenientes de um país

terceiro que aplique práticas de gestão e reciclagem de resíduos conformes com a legislação pertinente da UE. A conformidade deve ser verificada e documentada por um terceiro acreditado.

Or. en

Justificação

A fixação de metas relativas ao teor de material reciclado não terá quaisquer efeitos positivos no ambiente, na competitividade ou na autonomia estratégica da UE caso o material reciclado não provenha da UE ou de um país terceiro que produza material reciclado ao abrigo de normas sociais, ambientais e de segurança da UE verificadas. A importação, a partir de países terceiros, de material reciclado virgem, de baixa qualidade ou sujeito a ecomaquilhagem é contraproducente para os objetivos e metas da UE.

Alteração 276
Filip Turek, Elisabeth Dieringer, Jorge Buxadé Villalba, Jorge Martín Frías, Klara Dostalova, Ondřej Knotek, Jaroslava Pokorná Jermanová, Jana Nagyová, Jaroslav Bžoch, Ondřej Kovařík, Virginie Joron, Nikola Bartůšek

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 estudo específico da Comissão que abranja todos os fatores técnicos,	***Suprimido***

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.

Or. en

Justificação

Qualquer proposta de inclusão de uma meta para o aço reciclado teria um impacto desproporcionado na acessibilidade dos preços dos veículos.

Alteração 277
Sara Matthieu, David Cormand

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 estudo específico da Comissão que abranja todos os fatores técnicos,***	(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***,*** apoiar a transição da indústria automóvel para a neutralidade climática, ***reduzir o consumo de energia e o custo desta e aumentar a resiliência mediante a redução das dependências em relação ao aprovisionamento de matérias-primas primárias, afigura-se adequado aumentar a utilização de aço reciclado nos veículos. Para o efeito, devem*** ser ***estabelecidas metas para a inclusão, nos novos veículos, de quantidades mínimas*** de aço reciclado a partir de resíduos pós-consumo***. Por conseguinte, cada modelo de veículo homologado no prazo de 48 meses e 108***

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.

meses após a entrada em vigor do presente regulamento deve conter, respetivamente, 30 % e 40 % de aço reciclado a partir de aço reciclado pós-consumo. Destas metas de teor de aço reciclado, 75 % devem ser ***alcançados pela inclusão, no modelo de veículo em causa, de aço reciclado proveniente de veículos em fim de vida***. A fim de assegurar condições uniformes para a execução desta obrigação, devem ser atribuídas competências de execução à Comissão para estabelecer uma metodologia de cálculo e verificação da percentagem de aço valorizado a partir de resíduos pós-consumo***, e de veículos em fim de vida, respetivamente,*** presente e incorporado no modelo de veículo. ***A metodologia de verificação deve garantir condições equivalentes de gestão e reciclagem de resíduos dentro e fora da União, e poderá exigir a demonstração da conformidade através de certificação por um terceiro independente e acreditado, devidamente qualificado.***

Or. en

Alteração 278
Pascal Canfin, Yvan Verougstraete, Sandro Gozi

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	(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 a partir de resíduos de aço pós-consumo.***

ser delegado na Comissão no que respeita ao estabelecimento de uma percentagem mínima de aço ***reciclado a partir de resíduos de aço pós-consumo*** que deve estar presente e ser incorporado nos modelos de veículos. O estabelecimento de uma meta futura deve ser precedido de um estudo específico da Comissão que abranja todos os fatores técnicos, ambientais e económicos pertinentes relacionados com a viabilidade dessa meta. A fim de assegurar condições uniformes para a execução desta obrigação, devem ser atribuídas competências de ***execução*** à Comissão para estabelecer uma metodologia de cálculo e verificação da percentagem de aço valorizado a partir de resíduos de aço pós-consumo presente e incorporado no modelo de veículo.

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 ***com baixas emissões de carbono*** que deve estar presente e ser incorporado nos modelos de veículos. O estabelecimento de uma meta futura deve ser precedido de um estudo específico da Comissão que abranja todos os fatores técnicos, ambientais e económicos pertinentes relacionados com a viabilidade dessa meta. A fim de assegurar condições uniformes para a execução desta obrigação, devem ser atribuídas competências de ***delegação*** à Comissão para estabelecer uma metodologia de cálculo e verificação da percentagem de aço valorizado a partir de resíduos de aço pós-consumo ***e de aço com baixas emissões de carbono*** presente e incorporado no modelo de veículo.

Or. en

Alteração 279
Dennis Radtke

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	(20) O setor automóvel é um dos maiores utilizadores de aço e a atual utilização de aço reciclado em veículos novos continua a ser reduzida. A fim de contribuir para a redução da pegada de carbono associada à produção de veículos novos e apoiar a transição da indústria automóvel para a neutralidade climática, o poder de adotar atos em conformidade com o artigo 290.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia deve ser delegado na Comissão no que respeita ao estabelecimento de uma percentagem

mínima de aço reciclado a partir de resíduos de aço pós-consumo que deve estar presente e ser incorporado nos modelos de veículos. O estabelecimento de uma meta futura deve ser precedido de um estudo específico da Comissão que abranja todos os fatores técnicos, ambientais e económicos pertinentes relacionados com a viabilidade dessa meta. A fim de assegurar condições uniformes para a execução desta obrigação, devem ser atribuídas competências de execução à Comissão para estabelecer uma metodologia de cálculo e verificação da percentagem de aço valorizado a partir de resíduos de aço pós-consumo presente e incorporado no modelo de veículo.

mínima ***de aço com baixas emissões de CO_2 e*** de aço reciclado a partir de resíduos de aço pós-consumo que deve estar presente e ser incorporado nos modelos de veículos. O estabelecimento de uma meta futura deve ser precedido de um estudo específico da Comissão que abranja todos os fatores técnicos, ambientais e económicos pertinentes relacionados com a viabilidade dessa meta***, incluindo os impactos noutros setores utilizadores de aço e nas emissões mundiais de GEE***. 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.

Or. en

Justificação

Na ausência de um aumento generalizado da disponibilidade de sucata, o aumento do teor de aço reciclado no setor automóvel teria um impacto negativo, tanto em termos de teor reciclado como de emissões de GEE (efeito de substituição), noutros setores utilizadores de aço nos quais deixaria de estar disponível sucata.

Alteração 280
Susana Solís Pérez

Proposta de regulamento
Considerando 20

Texto da Comissão

(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

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 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.	o artigo 290.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia deve ser delegado na Comissão no que respeita ao estabelecimento de uma percentagem mínima de aço reciclado a partir de resíduos de aço pós-consumo que deve estar presente e ser incorporado nos modelos de veículos. O estabelecimento de uma meta futura deve ser precedido de um estudo específico da Comissão que abranja todos os fatores técnicos, ambientais e económicos pertinentes relacionados com a viabilidade dessa meta***, incluindo os impactos noutros setores utilizadores de aço e nas emissões mundiais de GEE***. 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.

Or. en

Alteração 281
Laurent Castillo

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	(20) O setor automóvel é um dos maiores utilizadores de aço e a atual utilização de aço reciclado em veículos novos continua a ser reduzida. A fim de contribuir para a redução da pegada de carbono associada à produção de veículos novos e apoiar a transição da indústria automóvel para a neutralidade climática, o poder de adotar atos em conformidade com o artigo 290.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia deve ser delegado na Comissão no que respeita ao estabelecimento de uma percentagem

mínima de aço reciclado a partir de resíduos de aço pós-consumo que deve estar presente e ser incorporado nos modelos de veículos. O estabelecimento de uma meta futura deve ser precedido de um estudo específico da Comissão que abranja todos os fatores técnicos, ambientais e económicos pertinentes relacionados com a viabilidade dessa meta. A fim de assegurar condições uniformes para a execução desta obrigação, devem ser atribuídas competências de execução à Comissão para estabelecer uma metodologia de cálculo e verificação da percentagem de aço valorizado a partir de resíduos de aço pós-consumo presente e incorporado no modelo de veículo.

mínima de aço reciclado a partir de resíduos de aço pós-consumo que deve estar presente e ser incorporado nos modelos de veículos. O estabelecimento de uma meta futura deve ser precedido de um estudo específico da Comissão que abranja todos os fatores técnicos, ambientais e económicos pertinentes relacionados com a viabilidade dessa meta***, incluindo os impactos noutros setores utilizadores de aço e nas emissões mundiais de GEE***. 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.

Or. en

Alteração 282
Pierfrancesco Maran, Matteo Ricci, Bruno Tobback, Elisabeth Grossmann, Annalisa Corrado

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***	(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 obrigatória para o aço reciclado a partir de resíduos pós-consumo incluído em veículos novos. Por conseguinte, cada modelo de veículo deve conter 30 %*** de aço reciclado a partir de resíduos de aço pós-consumo. A fim de assegurar condições uniformes para a execução desta obrigação, devem ser

modelos de veículos. O estabelecimento de uma meta futura deve ser precedido de um estudo específico da Comissão que abranja todos os fatores técnicos, ambientais e económicos pertinentes relacionados com a viabilidade dessa meta. A fim de assegurar condições uniformes para a execução desta obrigação, devem ser atribuídas competências de ***execução*** à Comissão para estabelecer uma metodologia de cálculo e verificação da percentagem de aço valorizado a partir de resíduos de aço pós-consumo presente e incorporado no modelo de veículo.

atribuídas competências de ***delegação*** 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. ***A fim de ter em conta o risco de escassez no aprovisionamento de aço e avaliar a disponibilidade dessa matéria-prima, deverá ser delegado na Comissão o poder de adotar atos, nos termos do artigo 290.º do TFUE, para alterar a meta relativa à percentagem mínima de aço reciclado presente no veículo.***

Or. en

Alteração 283
Jonas Sjöstedt

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 estudo específico da Comissão que abranja todos os fatores técnicos, ambientais e económicos pertinentes relacionados com a viabilidade dessa***	(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 ***do impacto ambiental associado*** à produção de veículos novos e apoiar a transição da indústria automóvel para a neutralidade climática, ***deve ser incluída uma meta obrigatória para o*** aço reciclado a partir de resíduos pós-consumo***, destinada a veículos novos. Por conseguinte, cada modelo de veículo deve conter 40 % de aço reciclado, em massa, a partir de resíduos de aço pós-consumo. Desta*** meta ***de teor de aço reciclado, 75 % devem ser alcançados pela inclusão, no modelo de veículo em causa, de aço reciclado proveniente de veículos em fim de vida***. A fim de assegurar condições uniformes para a execução desta obrigação, devem ser atribuídas competências de execução à

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.

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.

Or. en

Alteração 284
Sara Matthieu, David Cormand

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), estando essa utilização a aumentar. A atual utilização de alumínio reciclado em veículos novos é reduzida. A fim de 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 resiliência mediante a redução das dependências em relação ao aprovisionamento de matérias-primas primárias, afigura-se adequado aumentar a utilização de alumínio reciclado nos veículos. Para o efeito, devem ser estabelecidas metas para tornar obrigatória a inclusão, nos novos veículos, de quantidades mínimas de aço reciclado a partir de resíduos pós-consumo. Por conseguinte, cada modelo de veículo homologado no prazo de 48 meses e 108 meses após a entrada em vigor do presente regulamento deve conter, respetivamente, 30 % e 50 % de alumínio reciclado a partir de alumínio reciclado pós-consumo. Destas metas de

teor de alumínio reciclado, 10 % e 20 %, respetivamente, devem ser alcançados pela inclusão, no modelo de veículo em causa, de alumínio reciclado proveniente de veículos em fim de vida. A fim de assegurar condições uniformes para a execução desta obrigação, devem ser atribuídas competências de execução à Comissão para estabelecer uma metodologia de cálculo e verificação da percentagem de alumínio valorizado a partir de resíduos pós-consumo e de veículos em fim de vida, respetivamente, presentes e incorporados no modelo de veículo. A metodologia de verificação deve garantir condições equivalentes de gestão e reciclagem de resíduos dentro e fora da União, e poderá exigir a demonstração da conformidade através de certificação por um terceiro independente e acreditado, devidamente qualificado. O estabelecimento de metas de teor de material reciclado deve ser acompanhado de requisitos de conceção e tratamento que permitam o desmantelamento, a remoção e a separação dos materiais, para permitir que estes mantenham a mesma qualidade e de modo a evitar a subciclagem.

Or. en

Alteração 285
Jonas Sjöstedt

Proposta de regulamento
Considerando 20-A (novo)

Texto da Comissão	*Alteração*
	(20-A) No setor automóvel, o alumínio é um dos materiais cuja utilização no fabrico de automóveis está a aumentar mais rapidamente. A fim de contribuir para a redução do impacto ambiental associado à produção de veículos novos e apoiar a transição da indústria automóvel

para a neutralidade climática, deve ser incluída uma meta obrigatória para o alumínio reciclado a partir de resíduos pós-consumo, destinada a veículos novos. Por conseguinte, cada modelo de veículo deve conter 50 % de alumínio reciclado, em massa, a partir de resíduos de alumínio pós-consumo. Desta meta de teor de alumínio reciclado, 20 % devem ser alcançados pela inclusão, no modelo de veículo em causa, de alumínio reciclado proveniente de veículos em fim de vida. A fim de assegurar condições uniformes para a execução desta obrigação, devem ser atribuídas competências de execução à Comissão para estabelecer uma metodologia de cálculo e verificação da percentagem de alumínio valorizado a partir de resíduos de alumínio pós-consumo presente e incorporado no modelo de veículo.

Or. en

Alteração 286
Sara Matthieu, David Cormand

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,	(21) Existe potencial para aumentar a utilização de outros materiais reciclados nos veículos, habitualmente utilizados pela indústria automóvel, relativamente aos quais os mercados de matérias-primas secundárias estão subdesenvolvidos, a pegada associada à produção de matérias-primas primárias é elevada ou os níveis de reciclagem são limitados, enquanto as tecnologias de triagem e reciclagem melhoram. Por conseguinte, é oportuno que a Comissão avalie a conveniência, a viabilidade e os impactos da fixação de metas para o teor reciclado de neodímio, disprósio, praseodímio,

térbio, samário e boro utilizado nos ímanes permanentes, bem como para o alumínio e ligas de alumínio ***e*** o magnésio e ligas de magnésio. No que respeita à viabilidade de da fixação de metas para tipos específicos de ligas de alumínio e magnésio, importa que o estudo aborde a satisfação da procura por oferta secundária em geral e, em especial, investigue uma solução de compromisso entre a maximização das economias de escala através da especificação de um número mínimo de famílias de ligas e a maximização da retenção de valor através da triagem de uma gama mais vasta de tipos específicos de ligas.

térbio, samário***, níquel, cobalto*** e boro utilizado nos ímanes permanentes, bem como para o alumínio e ligas de alumínio**,** o magnésio e ligas de magnésio***, o vidro e a borracha***. No que respeita à viabilidade de da fixação de metas para tipos específicos de ligas de alumínio e magnésio, importa que o estudo aborde a satisfação da procura por oferta secundária em geral e, em especial, investigue uma solução de compromisso entre a maximização das economias de escala através da especificação de um número mínimo de famílias de ligas e a maximização da retenção de valor através da triagem de uma gama mais vasta de tipos específicos de ligas.

Or. en

Alteração 287
Pierfrancesco Maran, Matteo Ricci, Bruno Tobback, Elisabeth Grossmann, Annalisa Corrado, Elena Sancho Murillo

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 permanentes, bem como para o alumínio e ligas de alumínio e o magnésio e ligas de	(21) Existe potencial para aumentar a utilização de outros materiais reciclados nos veículos, habitualmente utilizados pela indústria automóvel, relativamente aos quais os mercados de matérias-primas secundárias estão subdesenvolvidos, a pegada associada à produção de matérias-primas primárias é elevada ou os níveis de reciclagem são limitados, enquanto as tecnologias de triagem e reciclagem melhoram. Por conseguinte, é oportuno que a Comissão avalie a conveniência, a viabilidade e os impactos da fixação de metas para o teor reciclado de neodímio, disprósio, praseodímio, térbio, samário***, níquel, cobalto*** e boro utilizado nos ímanes permanentes, bem como para o alumínio e ligas de alumínio**,**

magnésio. No que respeita à viabilidade de da fixação de metas para tipos específicos de ligas de alumínio e magnésio, importa que o estudo aborde a satisfação da procura por oferta secundária em geral e, em especial, investigue uma solução de compromisso entre a maximização das economias de escala através da especificação de um número mínimo de famílias de ligas e a maximização da retenção de valor através da triagem de uma gama mais vasta de tipos específicos de ligas.

o cobre e o magnésio e ligas de magnésio. No que respeita à viabilidade de da fixação de metas para tipos específicos de ligas de alumínio e magnésio, importa que o estudo aborde a satisfação da procura por oferta secundária em geral e, em especial, investigue uma solução de compromisso entre a maximização das economias de escala através da especificação de um número mínimo de famílias de ligas e a maximização da retenção de valor através da triagem de uma gama mais vasta de tipos específicos de ligas.

Or. en

Alteração 288
Jonas Sjöstedt

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 permanentes, bem como para ***o alumínio e ligas de alumínio e*** o magnésio e ligas de magnésio. No que respeita à viabilidade de da fixação de metas para tipos específicos de ligas de ***alumínio e*** magnésio, importa que o estudo aborde a satisfação da procura por oferta secundária em geral e, em	(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 magnésio e ligas de magnésio. No que respeita à viabilidade de da fixação de metas para tipos específicos de ligas de magnésio, importa que o estudo aborde a satisfação da procura por oferta secundária em geral e, em especial, investigue uma solução de

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.	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.

Or. en

Alteração 289
Jorge Martín Frías, Jorge Buxadé Villalba

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 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	***Suprimido***

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.

Or. es

Alteração 290
Jorge Martín Frías, Jorge Buxadé Villalba

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 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	(22) A fim de impulsionar os mercados subdesenvolvidos de matérias-primas secundárias, o poder de adotar atos em conformidade com o artigo 290.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia deve ser delegado na Comissão no que respeita à fixação de uma percentagem mínima de alumínio e ligas de alumínio, magnésio e ligas de magnésio, neodímio, disprósio, praseodímio, térbio, samário e boro reciclados a partir de resíduos pós-consumo, que devem estar presentes e ser incorporados nos modelos de veículos. A fim de assegurar condições uniformes de execução desta obrigação, devem ser atribuídas competências de execução à Comissão para estabelecer uma metodologia de cálculo e verificação das percentagens de materiais reciclados a partir de resíduos pós-consumo nos modelos de veículos. A metodologia é necessária para clarificar as definições de sucata pós-consumo e sucata pré-consumo. Este aspeto é importante para incentivar a melhoria da qualidade e preservação do valor, em especial no caso de frações pós-consumo. A fim de promover a

descarbonização através da utilização de mais material reciclado, são necessárias definições claras para incentivar a reciclagem da sucata pós-consumo, minimizando simultaneamente a utilização de sucata pré-consumo, que normalmente apresenta a mesma pegada de carbono que a matéria-prima primária.

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. ***O estabelecimento da referida meta deve ser precedido de um estudo de impacto específico da Comissão que abranja todos os fatores técnicos, ambientais e económicos pertinentes relacionados com a viabilidade dessa meta.***

Or. es

Alteração 291
Sara Matthieu, David Cormand

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 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	(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***, níquel, cobalto,*** boro***, vidro e borracha*** reciclados a partir de resíduos pós-consumo, que devem estar presentes e ser incorporados nos modelos de veículos. A fim de assegurar condições uniformes de execução desta obrigação, devem ser atribuídas competências de execução à Comissão para estabelecer uma metodologia de cálculo e verificação das percentagens de materiais reciclados a partir de resíduos pós-consumo nos modelos de veículos. A metodologia é

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.	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.
	Or. en

Alteração 292
Pierfrancesco Maran, Matteo Ricci, Bruno Tobback, Elisabeth Grossmann, Annalisa Corrado, Elena Sancho Murillo

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 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	(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, ***cobre,*** magnésio e ligas de magnésio, neodímio, disprósio, praseodímio, térbio, samário***, níquel, cobalto*** 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 ***delegação*** à Comissão para estabelecer uma metodologia de cálculo e verificação das percentagens de materiais reciclados a partir de resíduos pós-consumo nos

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.

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.

Or. en

Alteração 293
Jonas Sjöstedt

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 Comissão para estabelecer uma metodologia de cálculo e verificação das percentagens de materiais reciclados a partir de resíduos pós-consumo nos	(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 pós-consumo, que devem estar presentes e ser incorporados nos modelos de veículos. A fim de assegurar condições uniformes de execução desta obrigação, devem ser atribuídas competências de execução à Comissão para estabelecer uma metodologia de cálculo e verificação das percentagens de materiais reciclados a partir de resíduos pós-consumo nos modelos de veículos. A metodologia é

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.

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.

Or. en

Alteração 294
Jonas Sjöstedt

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 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.	(23) Em consonância com os requisitos do Regulamento (UE) ***2024/1252*** 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 componentes de veículos, essas disposições devem aplicar-se na qualidade de execução setorial específica das disposições do Regulamento (UE) ***2024/1252***. Tal assegurará a simplificação e integração de várias obrigações em matéria de informação, rotulagem e remoção ao abrigo dos procedimentos do presente regulamento com as de outras peças, componentes e materiais.

[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***].

[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)***0***160].

Or. en

Alteração 295
Pierfrancesco Maran, Matteo Ricci, Bruno Tobback, Elisabeth Grossmann, Annalisa Corrado

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 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	(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***, baterias de pilhas*** e motores elétricos possam ser removidos de forma rápida por instalações de tratamento autorizadas ou operadores de reparação e manutenção em qualquer fase do ciclo de vida de um veículo***. A Comissão deverá incentivar o desenvolvimento de normas para técnicas de conceção e montagem que facilitem a manutenção, reparação e reorientação de baterias e baterias de pilhas***. 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

competências de execução à Comissão.

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.

Or. en

Alteração 296
Sara Matthieu, David Cormand

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*** 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.	(24) A fim de assegurar que as ***peças e componentes de veículos, incluindo as*** baterias e os motores elétricos, podem ser ***removidos, reparados, refabricados, recondicionados, reconvertidos,*** substituídos e reciclados, é necessário introduzir requisitos de conceção para os novos modelos de veículos, assegurando que essas ***peças e componentes*** possam ser removidos de forma rápida ***e não destrutiva*** por instalações de tratamento autorizadas ou operadores de reparação***,*** manutenção ***e reconversão*** em qualquer fase do ciclo de vida de um veículo***. Os requisitos de conceção devem permitir que as baterias sejam recicladas em conformidade com os requisitos do Regulamento (UE) 2023/1542***. 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.

Or. en

Alteração 297
Matthieu Valet, Valérie Deloge, Mathilde Androuët, Marie-Luce Brasier-Clain, Anne-Sophie Frigout

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 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.	(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 ***e de acesso às informações técnicas e digitais*** para os novos modelos de veículos, assegurando que essas baterias e motores elétricos possam ser removidos de forma rápida por instalações de tratamento autorizadas ou operadores de reparação e manutenção em qualquer fase do ciclo de vida de um veículo. A fim de ter em conta o progresso técnico e científico, o poder de adotar atos em conformidade com o artigo 290.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia deve ser delegado na Comissão no que respeita à alteração do presente regulamento mediante a revisão da lista de peças e componentes dos veículos que devem ser concebidos para remoção e substituição. A fim de assegurar condições uniformes para a execução deste requisito de conceção, devem ser atribuídas competências de execução à Comissão.

Or. fr

Alteração 298
Jonas Sjöstedt

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 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.	(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 ***respetivos componentes, bem como os*** motores elétricos***,*** possam ser removidos de forma rápida por instalações de tratamento autorizadas ou operadores de reparação e manutenção em qualquer fase do ciclo de vida de um veículo. A fim de ter em conta o progresso técnico e científico, o poder de adotar atos em conformidade com o artigo 290.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia deve ser delegado na Comissão no que respeita à alteração do presente regulamento mediante a revisão da lista de peças e componentes dos veículos que devem ser concebidos para remoção e substituição. A fim de assegurar condições uniformes para a execução deste requisito de conceção, devem ser atribuídas competências de execução à Comissão.

Or. en

Alteração 299
Sara Matthieu, David Cormand

Proposta de regulamento
Considerando 24-A (novo)

Texto da Comissão	*Alteração*
	(24-A) A fim de apoiar abordagens mais circulares no setor automóvel e permitir que os consumidores tomem decisões informadas, cumpre estabelecer um índice de reparabilidade obrigatório para os veículos elétricos. O índice de reparabilidade deve abranger aspetos fundamentais da reparação e manutenção de veículos, como a disponibilidade e o preço das peças sobresselentes e das ferramentas de reparação. 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 diz respeito ao estabelecimento desse índice, com base numa avaliação da conceção mais apropriada.

Or. en

Alteração 300
Sara Matthieu, David Cormand

Proposta de regulamento
Considerando 24-B (novo)

Texto da Comissão	*Alteração*
	(24-B) A disponibilidade e a acessibilidade dos preços das peças sobresselentes são essenciais para a reparabilidade, a longevidade e a sustentabilidade dos veículos, bem como fundamentais para promover uma economia circular, em consonância com os objetivos enunciados no Plano de Ação para a Economia Circular. A fim de reduzir a substituição prematura dos veículos e minimizar os impactos ambientais associados à produção de resíduos, afigura-se necessário assegurar que os componentes críticos, incluindo as baterias, os motores elétricos e outras

peças essenciais, permaneçam disponíveis durante um período mínimo após a colocação do veículo no mercado. Com vista a apoiar a durabilidade e a reparabilidade dos veículos, o presente regulamento deve exigir que os fabricantes garantam a disponibilidade de peças sobresselentes durante um período de 20 anos após o termo da colocação no mercado.

Or. en

Alteração 301
Sara Matthieu, David Cormand

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 conformidade com o artigo 290.º do	(26) A fim de assegurar que os fabricantes 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 adotar atos de execução para estabelecer as normas definidas de comum acordo que os fabricantes devem utilizar, no âmbito das suas estratégias de circularidade, para realizar uma avaliação do ciclo de vida que quantifique os impactos ambientais e a utilização de recursos inerentes à produção de veículos e à respetiva gestão em fim de vida***. A Comissão deve apresentar regularmente relatórios sobre a circularidade do setor automóvel com base nas estratégias de

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.

circularidade fornecidas pelos fabricantes. A fim de ter em conta o progresso técnico e científico no fabrico e gestão de veículos em fim de vida, a evolução do mercado no setor automóvel e as alterações regulamentares, o poder de adotar atos em conformidade com o artigo 290.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia deve ser delegado na Comissão no que respeita à alteração do anexo que contém requisitos sobre o conteúdo da estratégia de circularidade e respetivas atualizações.

Or. en

Alteração 302
Filip Turek, Elisabeth Dieringer, Jorge Buxadé Villalba, Jorge Martín Frías, Klara Dostalova, Ondřej Knotek, Jaroslava Pokorná Jermanová, Jana Nagyová, Jaroslav Bžoch, Ondřej Kovařík, Virginie Joron, Nikola Bartůšek

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	(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 e fornecê-la à entidade homologadora. Essa estratégia deve ***ser desenvolvida a nível da empresa e*** basear-se em tecnologias comprovadas***. A estratégia de circularidade deve ser*** periodicamente ***atualizada***. 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

científico no fabrico e gestão de veículos em fim de vida, a evolução do mercado no setor automóvel e as alterações regulamentares, o poder de adotar atos em conformidade com o artigo 290.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia deve ser delegado na Comissão no que respeita à alteração do anexo que contém requisitos sobre o conteúdo da estratégia de circularidade e respetivas atualizações.

vida, a evolução do mercado no setor automóvel e as alterações regulamentares, o poder de adotar atos em conformidade com o artigo 290.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia deve ser delegado na Comissão no que respeita à alteração do anexo que contém requisitos sobre o conteúdo da estratégia de circularidade e respetivas atualizações.

Or. en

Justificação

O desenvolvimento de estratégias de circularidade distintas para cada modelo de veículo resultaria em processos redundantes, custos mais elevados e ineficiências operacionais. Uma abordagem única e unificada a nível de toda a empresa permite processos normalizados em termos de aprovisionamento de materiais, reciclagem e gestão em fim de vida, possibilitando economias de escala e uma utilização mais eficiente dos recursos.

Alteração 303
Silvia Sardone, Valérie Deloge, Aldo Patriciello, Filip Turek, Marie-Luce Brasier-Clain, Roberto Vannacci, Matthieu Valet, Anne-Sophie Frigout, Mathilde Androuët, Ondřej Knotek, Susanna Ceccardi, Jana Nagyová

Proposta de regulamento
Considerando 26

Texto da Comissão

(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***

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 e fornecê-la à entidade homologadora. Essa estratégia deve ***ser desenvolvida a nível da empresa e*** basear-se em tecnologias comprovadas***. A estratégia de circularidade deve ser*** periodicamente ***atualizada***. A Comissão

do veículo e periodicamente ***atualizadas***. A Comissão deve apresentar regularmente relatórios sobre a circularidade do setor automóvel com base nas estratégias de circularidade fornecidas pelos fabricantes. A fim de ter em conta o progresso técnico e científico no fabrico e gestão de veículos em fim de vida, a evolução do mercado no setor automóvel e as alterações regulamentares, o poder de adotar atos em conformidade com o artigo 290.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia deve ser delegado na Comissão no que respeita à alteração do anexo que contém requisitos sobre o conteúdo da estratégia de circularidade e respetivas atualizações.	deve apresentar regularmente relatórios sobre a circularidade do setor automóvel com base nas estratégias de circularidade fornecidas pelos fabricantes. A fim de ter em conta o progresso técnico e científico no fabrico e gestão de veículos em fim de vida, a evolução do mercado no setor automóvel e as alterações regulamentares, o poder de adotar atos em conformidade com o artigo 290.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia deve ser delegado na Comissão no que respeita à alteração do anexo que contém requisitos sobre o conteúdo da estratégia de circularidade e respetivas atualizações.

Or. en

Alteração 304
Matthieu Valet, Valérie Deloge, Mathilde Androuët, Marie-Luce Brasier-Clain, Anne-Sophie Frigout

Proposta de regulamento
Considerando 27

Texto da Comissão	*Alteração*
(27) A fim de aumentar a transparência sobre a utilização de materiais reciclados pelo setor automóvel e proporcionar incentivos para aumentar os níveis de teor de material reciclado, os fabricantes de veículos devem ser obrigados a fornecer documentação técnica que demonstre a percentagem de materiais reciclados presentes nos novos modelos de veículos apresentados para homologação. Este requisito deve aplicar-se a uma seleção de materiais relativamente aos quais um aumento do teor de material reciclado nos veículos proporcionaria benefícios ambientais especialmente importantes. A declaração obrigatória deve ser apresentada à entidade homologadora juntamente com outros documentos no	***Suprimido***

âmbito do pedido de homologação.

Or. fr

Alteração 305
Maria Grapini

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 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	(28) O acesso a informações atualizadas e a comunicação atempada entre os fabricantes***, os operadores de desmantelamento, os operadores de refabrico, os operadores de reparação e manutenção*** de veículos e os operadores de gestão de resíduos ***na*** 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 desmantelamento,*** aos operadores de gestão de resíduos e aos operadores de reparação e manutenção um acesso ilimitado, normalizado e não discriminatório ***às*** informações ***referidas no ponto 66 das 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 permitam a remoção e substituição seguras de determinadas peças, componentes e materiais presentes num veículo. As informações devem orientar os operadores de gestão de resíduos e os operadores de reparação e manutenção ao longo das etapas e fornecer instruções claras sobre a utilização de ferramentas ou tecnologias necessárias para aceder às baterias dos veículos elétricos e removê-las, incluindo as

(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.

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.

Or. ro

Alteração 306
Sara Matthieu, David Cormand

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	(28) O acesso a informações atualizadas e a comunicação atempada entre os fabricantes de veículos e os operadores de ***reparação, manutenção, reconversão e*** gestão de resíduos em toda a cadeia de valor do setor automóvel são essenciais para maximizar ***a reparação,*** a reutilização, o refabrico***, a reconversão*** e o

para assegurar uma reciclagem de elevada qualidade dos veículos em fim de vida. Por conseguinte, os fabricantes devem facultar aos operadores de gestão de resíduos e aos operadores de reparação e manutenção um acesso ilimitado, normalizado e não discriminatório a informações que permitam a remoção e substituição ***seguras*** de determinadas peças, componentes e materiais presentes num veículo. As informações devem orientar os operadores de gestão de resíduos e os operadores de reparação e manutenção ao longo das etapas e fornecer instruções claras sobre a utilização de ferramentas ou tecnologias necessárias para aceder às baterias dos veículos elétricos e removê-las, incluindo as ferramentas ou tecnologias que permitem a sua descarga segura, e motores elétricos. Estas informações devem também ajudar a identificar, localizar e remover as peças, componentes e materiais que devem ser despoluídos e removidos do veículo antes do retalhamento, bem como peças e componentes que contenham as matérias-primas críticas em ímanes permanentes a que se refere o Regulamento (UE) [Regulamento MPC]. Tal deve ser feito através de plataformas de comunicação criadas pelos fabricantes e as informações devem ser fornecidas gratuitamente, excluindo os custos administrativos. As entidades homologadoras devem verificar se as informações exigidas foram apresentadas pelos fabricantes. A fim de atualizar regularmente o âmbito das informações a fornecer pelos fabricantes aos operadores de gestão de resíduos e aos operadores de reparação e manutenção, o poder de adotar atos delegados em conformidade com o artigo 290.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia deve ser delegado na Comissão no que respeita à alteração do anexo V.

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 ***reconversão,*** reparação e manutenção um acesso ***atempado,*** ilimitado, normalizado e não discriminatório***, durante, pelo menos, vinte anos após a data de termo da colocação no mercado,*** a informações que permitam a remoção***, reparação, recondicionamento, reconversão, refabrico*** e substituição ***seguros e não destrutivos*** de determinadas peças, componentes e materiais presentes num veículo. As informações devem orientar os operadores de gestão de resíduos e os operadores de ***reconversão,*** reparação e manutenção ao longo das etapas e fornecer instruções claras sobre a utilização de ferramentas ou tecnologias necessárias para aceder às baterias dos veículos elétricos e removê-las, incluindo as ferramentas ou tecnologias que permitem a sua descarga segura, e motores elétricos. Estas informações devem também ajudar a identificar, localizar e remover as peças, componentes e materiais que devem ser despoluídos e removidos do veículo antes do retalhamento, bem como peças e componentes que contenham as matérias-primas críticas em ímanes permanentes a que se refere o Regulamento (UE) [Regulamento MPC]. Tal deve ser feito através de plataformas de comunicação criadas pelos fabricantes e as informações devem ser fornecidas gratuitamente, excluindo os custos administrativos. As entidades homologadoras devem verificar se as informações exigidas foram apresentadas pelos fabricantes. A fim de atualizar regularmente o âmbito das informações a fornecer pelos fabricantes aos operadores de gestão de resíduos e aos operadores de ***reconversão,*** 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.

Or. en

Alteração 307
Zala Tomašič, Milan Zver

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 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	(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 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.

matérias-primas críticas em ímanes permanentes a que se refere o Regulamento (UE) [Regulamento MPC]. ***É importante salvaguardar o devido respeito pelos direitos de propriedade intelectual, assegurando 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 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.

Or. en

Alteração 308
Pierfrancesco Maran, Matteo Ricci, Bruno Tobback, Elisabeth Grossmann, Annalisa Corrado

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	(28) O acesso a informações atualizadas e a comunicação atempada entre os fabricantes de veículos***, os operadores de reparação e manutenção*** 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

conseguinte, os fabricantes devem facultar aos operadores de gestão de resíduos e aos operadores de reparação e manutenção um acesso ilimitado, normalizado e não discriminatório a informações que permitam a remoção e substituição seguras de determinadas peças, componentes e materiais presentes num veículo. As informações devem orientar os operadores de gestão de resíduos e os operadores de reparação e manutenção ao longo das etapas e fornecer instruções claras sobre a utilização de ferramentas ou tecnologias necessárias para aceder às baterias dos veículos elétricos e removê-las, incluindo as ferramentas ou tecnologias que permitem a sua descarga segura, e motores elétricos. Estas informações devem também ajudar a identificar, localizar e remover as peças, componentes e materiais que devem ser despoluídos e removidos do veículo antes do retalhamento, bem como peças e componentes que contenham as matérias-primas críticas em ímanes permanentes a que se refere o Regulamento (UE) [Regulamento MPC]. Tal deve ser feito através de plataformas de comunicação criadas pelos fabricantes e as informações devem ser fornecidas gratuitamente, excluindo os custos administrativos. As entidades homologadoras devem verificar se as informações exigidas foram apresentadas pelos fabricantes. A fim de atualizar regularmente o âmbito das informações a fornecer pelos fabricantes aos operadores de gestão de resíduos e aos operadores de reparação e manutenção, o poder de adotar atos delegados em conformidade com o artigo 290.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia deve ser delegado na Comissão no que respeita à alteração do anexo V.

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, ***imediato, gratuito,*** normalizado e não discriminatório a informações que permitam a remoção e substituição seguras ***e não destrutivas*** de determinadas peças, componentes e materiais presentes num veículo***, bem como a sua reparação, refabrico e recondicionamento, se for caso disso***. 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) [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.

Alteração 309
Jonas Sjöstedt, Luke Ming Flanagan

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 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	(28) O acesso a informações atualizadas e a comunicação atempada entre os fabricantes de veículos***, os operadores de desmantelamento, os refabricantes, os operadores de reparação, reconversão e manutenção 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 desmantelamento, aos operadores de reconversão, aos refabricantes,*** aos operadores de gestão de resíduos e aos operadores de reparação e manutenção um acesso ilimitado, normalizado e não discriminatório a informações que permitam a remoção e substituição seguras de determinadas peças, componentes e materiais presentes num veículo. As informações devem orientar os operadores de gestão de resíduos e os operadores de reparação e manutenção ao longo das etapas e fornecer instruções claras sobre a utilização de ferramentas ou tecnologias necessárias para aceder às baterias dos veículos elétricos ***e aos elementos que as constituem,*** e ***removê-los***, 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

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.

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***. Tal deve ser feito através de plataformas de comunicação criadas pelos fabricantes e as informações devem ser fornecidas gratuitamente. 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.

Or. en

Alteração 310
Jens Gieseke, Paulius Saudargas

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	(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***, aos operadores de reconversão*** e aos operadores de reparação e manutenção um acesso ilimitado, normalizado e não

permitam a remoção e substituição seguras de determinadas peças, componentes e materiais presentes num veículo. As informações devem orientar os operadores de gestão de resíduos e os operadores de reparação e manutenção ao longo das etapas e fornecer instruções claras sobre a utilização de ferramentas ou tecnologias necessárias para aceder às baterias dos veículos elétricos e removê-las, incluindo as ferramentas ou tecnologias que permitem a sua descarga segura, e motores elétricos. Estas informações devem também ajudar a identificar, localizar e remover as peças, componentes e materiais que devem ser despoluídos e removidos do veículo antes do retalhamento, bem como peças e componentes que contenham as matérias-primas críticas em ímanes permanentes a que se refere o Regulamento (UE) [Regulamento MPC]. Tal deve ser feito através de plataformas de comunicação criadas pelos fabricantes e as informações devem ser fornecidas gratuitamente, excluindo os custos administrativos. As entidades homologadoras devem verificar se as informações exigidas foram apresentadas pelos fabricantes. A fim de atualizar regularmente o âmbito das informações a fornecer pelos fabricantes aos operadores de gestão de resíduos e aos operadores de reparação e manutenção, o poder de adotar atos delegados em conformidade com o artigo 290.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia deve ser delegado na Comissão no que respeita à alteração do anexo V.

discriminatório ***(por exemplo, através de ferramentas existentes utilizadas pela indústria automóvel)*** a informações que permitam a remoção e substituição seguras de determinadas peças, componentes e materiais presentes num veículo. As informações devem orientar os operadores de gestão de resíduos e os operadores de reparação e manutenção ao longo das etapas e fornecer instruções claras sobre a utilização de ferramentas ou tecnologias necessárias para aceder às baterias dos veículos elétricos e removê-las, incluindo as ferramentas ou tecnologias que permitem a sua descarga segura, e motores elétricos. Estas informações devem também ajudar a identificar, localizar e remover as peças, componentes e materiais que devem ser despoluídos e removidos do veículo antes do retalhamento, bem como peças e componentes que contenham as matérias-primas críticas em ímanes permanentes a que se refere o Regulamento (UE) [Regulamento MPC]. Tal deve ser feito através de plataformas de comunicação criadas pelos fabricantes e as informações devem ser fornecidas gratuitamente, excluindo os custos administrativos. As entidades homologadoras devem verificar se as informações exigidas foram apresentadas pelos fabricantes. A fim de atualizar regularmente o âmbito das informações a fornecer pelos fabricantes aos operadores de gestão de resíduos e aos operadores de reparação e manutenção, o poder de adotar atos delegados em conformidade com o artigo 290.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia deve ser delegado na Comissão no que respeita à alteração do anexo V.

Or. en

Justificação

Os operadores de reconversão são operadores importantes no mercado pós-venda.

Alteração 311
Matthieu Valet, Valérie Deloge, Mathilde Androuët, Marie-Luce Brasier-Clain, Anne-Sophie Frigout

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 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	(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 elétricos e removê-las, incluindo as ferramentas ou tecnologias que permitem a sua descarga segura, ***as informações relativas à codificação digital das peças,*** e ***as informações para aceder aos*** motores elétricos ***e removê-los***. 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

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.

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.

Or. fr

Alteração 312
Sara Matthieu, David Cormand

Proposta de regulamento
Considerando 28-A (novo)

Texto da Comissão	*Alteração*
	(28-A) O Regulamento (UE) 2024/1781 estabelece requisitos vinculativos para promover a durabilidade dos produtos, nomeadamente através da proibição de determinadas práticas de obsolescência prematura, como o recurso a componentes desproporcionadamente frágeis, a obstáculos à desmontagem ou a incompatibilidades de «software». Esta abordagem deve ser reproduzida no presente regulamento, a fim de apoiar uma vida útil mais longa dos veículos. Por conseguinte, há que salvaguardar, a longo prazo, a funcionalidade, a cibersegurança e a compatibilidade tecnológica dos veículos elétricos através da disponibilização obrigatória, pelos fabricantes, de atualizações regulares, seguras e acessíveis do sistema operativo. Essas atualizações são, de facto, cruciais

para manter o desempenho dos veículos, fazer face a riscos de cibersegurança emergentes e permitir a compatibilidade com a evolução das normas em matéria de infraestruturas e de carregamento.

Or. en

Alteração 313
Pierfrancesco Maran, Matteo Ricci, Bruno Tobback, Elisabeth Grossmann, Annalisa Corrado

Proposta de regulamento
Considerando 28-A (novo)

Texto da Comissão	*Alteração*
	(28-A) A fim de incentivar os fabricantes a melhorarem a reparabilidade dos veículos e a fornecerem informações mais transparentes aos consumidores sobre os custos de manutenção e reparação dos veículos que adquirem, os fabricantes devem fornecer informações sobre a reparabilidade para cada novo modelo de veículo.

Or. en

Alteração 314
Jonas Sjöstedt

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	(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***.	conseguinte, é essencial ***que esta*** codificação digital ***seja proibida***.
	Or. en

Alteração 315
Sara Matthieu, David Cormand

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 ***que esta*** codificação digital ***seja proibida, uma vez que impede*** as operações de reparação, manutenção ou substituição ***num*** veículo.
	Or. en

Alteração 316
Alexander Bernhuber

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 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. ***Para além dos operadores de gestão de resíduos, estas informações serão igualmente disponibilizadas às empresas de reparação e de manutenção.***

Or. en

Justificação

Para conseguirem integrar num novo veículo, sem descontinuidades, as peças dos operadores de gestão de resíduos, é muito importante que as empresas de reparação e manutenção também tenham acesso às informações em causa.

Alteração 317
Pierfrancesco Maran, Matteo Ricci, Bruno Tobback, Elisabeth Grossmann, Annalisa Corrado

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.

Or. en

Alteração 318
Filip Turek, Elisabeth Dieringer, Jorge Buxadé Villalba, Jorge Martín Frías, Klara Dostalova, Ondřej Knotek, Jaroslava Pokorná Jermanová, Jana Nagyová, Jaroslav Bžoch, Ondřej Kovařík, Virginie Joron, Nikola Bartůšek

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	(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***

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.	***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.

Or. en

Justificação

Os operadores de reparação e manutenção também devem beneficiar de acesso às informações, e esse acesso deve incluir igualmente acesso à codificação com vista à reintegração de peças em veículos novos.

Alteração 319
Alexandr Vondra, Piotr Müller

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.

Or. en

Alteração 320
Ivars Ijabs, Svenja Hahn

Proposta de regulamento
Considerando 31

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

[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.

[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.

Or. en

Alteração 321
Sara Matthieu, David Cormand

Proposta de regulamento
Considerando 31

Texto da Comissão	*Alteração*
(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	(31) A fim de facilitar ***a reparação, o recondicionamento, o refabrico, a reconversão, a substituição e*** o tratamento em fim de vida dos veículos ***e das respetivas peças, componentes e materiais***, os fabricantes de veículos devem fornecer, através de ferramentas digitais, informações exatas, completas e atualizadas sobre ***as*** peças***, os*** componentes ***e os materiais*** 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***, complementar e integrada*** 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

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.	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.
[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] 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.
[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] 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.
	Or. en

Alteração 322
Christine Singer, Andreas Glück

Proposta de regulamento
Considerando 31

Texto da Comissão	*Alteração*
(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	(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.

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. ***No entanto, a Comissão deve minimizar tanto quanto possível os encargos administrativos.***

---

[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.

[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.

---

[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.

[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.

Or. en

Justificação

Os encargos administrativos devem ser mantidos a um nível tão baixo quanto possível.

Alteração 323
Jonas Sjöstedt

Proposta de regulamento
Considerando 31

Texto da Comissão	*Alteração*
(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.	(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) ***2023/1542, do Regulamento 2024/1781*** 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.
[54] Proposta de Regulamento do Parlamento	[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.	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.
[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] 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.

Or. en

Alteração 324
Pascal Canfin, Yvan Verougstraete, Sandro Gozi, Gerben-Jan Gerbrandy

Proposta de regulamento
Considerando 31-A (novo)

Texto da Comissão	*Alteração*
	(31-A) Ao estabelecer a conceção e os requisitos do passaporte, a Comissão deve assegurar que as fontes de informação se baseiam nas plataformas existentes do setor automóvel, incluindo, entre outros, o IDIS para efeitos de desmantelamento, o IMDS para as declarações de materiais ou plataformas de grupos individuais de fabricantes para efeitos de monitorização da disponibilidade de peças sobresselentes.

Or. en

Alteração 325
Pierfrancesco Maran, Matteo Ricci, Bruno Tobback, Elisabeth Grossmann, Annalisa Corrado

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 e nos princípios gerais em matéria de gestão de resíduos estabelecidos na Diretiva 2008/98/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, que devem ser adaptados de modo a espelhar 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***, incluindo operações de recolha,*** 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.

Or. en

Alteração 326
Pierfrancesco Maran, Matteo Ricci, Bruno Tobback, Elisabeth Grossmann, Annalisa Corrado

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 em matéria de responsabilidade do produtor. A fim de alcançar os objetivos do presente regulamento, incluindo a promoção de uma economia circular, devem ser atribuídas competências de execução à Comissão para estabelecer regras pormenorizadas destinadas a assegurar que esses contratos possam funcionar em condições justas, transparentes e não discriminatórias no que diz respeito às diferentes categorias de produtores e às organizações competentes em matéria de responsabilidade do produtor.

Or. en

Alteração 327
Sara Matthieu, David Cormand

Proposta de regulamento
Considerando 34

Texto da Comissão	*Alteração*
(34) A Diretiva 2000/53/CE estabelece a obrigação básica de os produtores de veículos cobrirem parte dos custos de recolha de veículos em fim de vida. Com base nesta obrigação, em consonância com o princípio do poluidor-pagador e em conformidade com os requisitos gerais mínimos dos regimes de responsabilidade alargada do produtor estabelecidos na Diretiva 2008/98/CE do Parlamento Europeu e do Conselho[56], é conveniente estabelecer, a nível da União, requisitos relativos às responsabilidades dos fabricantes de veículos no que respeita à gestão de veículos ***em fim de*** vida. ***Os produtores devem ter uma***	(34) A Diretiva 2000/53/CE estabelece a obrigação básica de os produtores de veículos cobrirem parte dos custos de recolha de veículos em fim de vida. Com base nesta obrigação, em consonância com o princípio do poluidor-pagador e em conformidade com os requisitos gerais mínimos dos regimes de responsabilidade alargada do produtor estabelecidos na Diretiva 2008/98/CE do Parlamento Europeu e do Conselho[56], é conveniente estabelecer, a nível da União, requisitos relativos às responsabilidades dos fabricantes de veículos no que respeita à gestão de veículos ***ao longo de toda a sua*** vida. A responsabilidade alargada do

responsabilidade alargada relativamente aos veículos que colocaram no mercado quando estes chegarem à fase de fim de vida. A responsabilidade alargada do produtor deve abranger as obrigações de assegurar que os veículos disponibilizados pelos produtores no mercado de um Estado-Membro são recolhidos e tratados em conformidade com o presente regulamento e que os operadores de gestão de resíduos que tratam esses veículos cumprem as metas de reciclagem estabelecidas no presente regulamento.

produtor deve abranger as obrigações de assegurar que os veículos disponibilizados pelos produtores no mercado de um Estado-Membro são recolhidos e tratados em conformidade com o presente regulamento e que os operadores de gestão de resíduos que tratam esses veículos cumprem as metas de reciclagem estabelecidas no presente regulamento.

---

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

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

Or. en

Alteração 328
Beatrice Timgren

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 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***	(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. ***Os Estados-Membros que já disponham de registos nacionais de produtores que cumpram ou vão além dos requisitos do presente*** regulamento ***devem poder continuar a utilizá-los, em vez de criarem novos registos redundantes. O que***

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***.

precede garante a eficiência regulamentar e minimiza a imposição de encargos administrativos desnecessários às empresas.

Or. en

Alteração 329
Pierfrancesco Maran, Matteo Ricci, Bruno Tobback, Elisabeth Grossmann, Annalisa Corrado

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 ***mandatário*** para efeitos da responsabilidade alargada do produtor.

Or. en

Alteração 330
Pierfrancesco Maran, Matteo Ricci, Bruno Tobback, Elisabeth Grossmann, Annalisa Corrado

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	(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***. Os***

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.

Estados-Membros devem poder adotar medidas para tornar obrigatória a nomeação de uma organização competente em matéria de responsabilidade do produtor. 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. ***Os operadores de gestão de resíduos devem estar sujeitos a um processo de seleção não discriminatório. Para o efeito, as organizações competentes em matéria de responsabilidade do produtor devem igualmente disponibilizar ao público as informações relacionadas com esse processo.***

Or. en

Alteração 331
Jonas Sjöstedt

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***	(37) 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

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.

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.

Or. en

Alteração 332
Beatrice Timgren

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***	(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. ***Para*** assegurar ***a segurança jurídica, a classificação de VFV não deve ser determinada por meio de critérios subjetivos ou automatizados, devendo antes exigir uma decisão transparente e juridicamente vinculativa, baseada num processo equitativo. Não devem ser aplicadas*** decisões ***administrativas automatizadas nem classificações***

de resíduos nos órgãos de direção dessas organizações.	***presuntivas, e os proprietários de veículos devem ter o direito de contestar as classificações de VFV antes de serem obrigados a eliminar os seus veículos***.

Or. en

Alteração 333
Sara Matthieu, David Cormand

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 ***exercer*** as suas obrigações em matéria de responsabilidade alargada do produtor de forma 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 ***paritária*** dos produtores e dos operadores de gestão de resíduos nos órgãos de direção dessas organizações.

Or. en

Alteração 334
Jorge Martín Frías, Jorge Buxadé Villalba

Proposta de regulamento
Considerando 38

Texto da Comissão	*Alteração*
(38) Os produtores devem financiar parte dos custos de recolha ***e*** tratamento de veículos em fim de vida necessários para cumprir os requisitos estabelecidos no presente regulamento***, em especial as obrigações destinadas a garantir uma maior qualidade das matérias-primas secundárias extraídas dos veículos***. ***O nível exato dos custos dessas operações a cobrir pelos produtores deve ser determinado tendo em conta as receitas das instalações de tratamento autorizadas e de outros operadores de gestão de resíduos obtidas com a venda de peças sobresselentes ou componentes usados e de matérias-primas secundárias extraídas de veículos em fim de vida. Para o efeito, as autoridades competentes, em cooperação com os produtores e os operadores de gestão de resíduos, devem monitorizar os custos médios das operações de recolha, reciclagem e tratamento, bem como o nível das contribuições financeiras pagas pelos produtores, a fim de assegurar uma repartição equitativa dos custos entre todos os operadores interessados.***	(38) ***Através da responsabilidade alargada do produtor,*** os produtores devem financiar parte dos custos de recolha ***para o*** tratamento de veículos em fim de vida necessários para cumprir os requisitos estabelecidos no presente regulamento.

Or. es

Alteração 335
Sara Matthieu, David Cormand

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	(39) As contribuições financeiras dos produtores devem também cobrir os custos das campanhas educativas destinadas ***a reduzir os impactos ambientais da***

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.

utilização dos veículos e 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 ***reduzir o impacto ambiental da utilização dos veículos e 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. ***As contribuições financeiras devem igualmente ser moduladas de forma a incentivar os fabricantes a produzirem veículos mais eficientes em termos de recursos e materiais e caracterizados por uma maior circularidade. Para combater o aumento do peso e da dimensão dos modelos de veículos, há que recorrer tanto a estes dois critérios como a outros. No entanto, os Estados-Membros devem estudar incentivos adicionais para resolver esta questão e a Comissão deve ponderar a introdução de limiares máximos para a pegada de carbono dos veículos, em consonância com os requisitos em matéria de pegada de carbono previstos no artigo 7.º do Regulamento (UE) 2024/1252.***

Or. en

Alteração 336
Christine Singer

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	(39) ***Os*** produtores ***não*** devem cobrir ***sozinhos*** 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

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.	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. ***No entanto, os produtores não podem geri-las sozinhos. Consequentemente, é necessário um apoio significativo de outras fontes.***

Or. en

Justificação

Não é realista pedir aos produtores que, para além de assumirem plena responsabilidade pela parte burocrática, cubram também todos os custos. Os produtores devem ser apoiados neste contexto.

Alteração 337
Pierfrancesco Maran, Matteo Ricci, Bruno Tobback, Elisabeth Grossmann, Annalisa Corrado

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 também cobrir os custos das campanhas educativas destinadas a ***informar o público e*** 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.

Or. en

Alteração 338
Jonas Sjöstedt

Proposta de regulamento
Considerando 40

Texto da Comissão	*Alteração*
(40) Os produtores que optarem por cumprir individualmente as suas obrigações em matéria de responsabilidade alargada do produtor devem também fornecer uma garantia para cobrir os custos de gestão dos veículos em fim de vida. Essas garantias podem ser utilizadas, nomeadamente, nos casos em que os produtores em causa se tornem insolventes ou cessem definitivamente a sua atividade.	***Suprimido***

Or. en

Alteração 339
Sirpa Pietikäinen

Proposta de regulamento
Considerando 41

Texto da Comissão	*Alteração*
(41) Caso um produtor exerça as suas obrigações em termos de responsabilidade alargada do produtor coletivamente por meio de uma organização competente em matéria de responsabilidade do produtor, as contribuições financeiras que paga devem ser moduladas com base em critérios harmonizados. Esses critérios devem criar incentivos económicos para que os fabricantes aumentem a circularidade na conceção e produção de veículos novos, tendo em conta a quantidade de materiais primários e reciclados num veículo, em que medida contém peças, componentes e materiais difíceis de remover, desmantelar, reutilizar ou reciclar, bem como a quantidade de substâncias perigosas que	(41) Caso um produtor exerça as suas obrigações em termos de responsabilidade alargada do produtor coletivamente por meio de uma organização competente em matéria de responsabilidade do produtor, as contribuições financeiras que paga devem ser moduladas com base em critérios harmonizados. Esses critérios devem criar incentivos económicos para que os fabricantes aumentem a circularidade na conceção e produção de veículos novos, tendo em conta a quantidade de materiais primários e reciclados num veículo, em que medida contém peças, componentes e materiais difíceis de remover, desmantelar, reutilizar ou reciclar, bem como a quantidade de substâncias perigosas que

contém. A fim de evitar distorções do mercado único, o poder de adotar atos em conformidade com o artigo 290.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia deve ser delegado na Comissão no que respeita a completar o presente regulamento, ao estabelecer regras pormenorizadas sobre como devem ser aplicados os critérios de modulação das contribuições financeiras pagas às organizações competentes em matéria de responsabilidade do produtor.

contém. ***O cumprimento das obrigações de recolha e transformação que recaem sobre os produtores e as organizações competentes em matéria de responsabilidade do produtor não deve conduzir a distorções do mercado comum. As disposições e acordos celebrados para o cumprimento das obrigações devem permitir a realização de atividades comerciais. Por si só, a responsabilidade do produtor não confere um direito legal de propriedade ao produtor do veículo em fim de vida, sendo a propriedade determinada da mesma forma que para outros bens móveis.*** A fim de evitar distorções do mercado único, o poder de adotar atos em conformidade com o artigo 290.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia deve ser delegado na Comissão no que respeita a completar o presente regulamento, ao estabelecer regras pormenorizadas sobre como devem ser aplicados os critérios de modulação das contribuições financeiras pagas às organizações competentes em matéria de responsabilidade do produtor.

Or. en

Alteração 340
Jonas Sjöstedt

Proposta de regulamento
Considerando 41

Texto da Comissão	*Alteração*
(41) ***Caso um produtor exerça as suas obrigações em termos de responsabilidade alargada do produtor coletivamente por meio de uma organização competente em matéria de responsabilidade do produtor,*** as contribuições financeiras que paga devem ser moduladas com base em critérios harmonizados. Esses critérios devem criar incentivos económicos para que os fabricantes aumentem a	(41) As contribuições financeiras que ***o produtor*** paga ***às organizações competentes em matéria de responsabilidade alargada do produtor*** devem ser moduladas com base em critérios harmonizados. Esses critérios devem criar incentivos económicos para que os fabricantes aumentem a circularidade na conceção e produção de veículos novos, tendo em conta a

circularidade na conceção e produção de veículos novos, tendo em conta a quantidade de materiais primários e reciclados num veículo, em que medida contém peças, componentes e materiais difíceis de remover, desmantelar, reutilizar ou reciclar, bem como a quantidade de substâncias perigosas que contém. A fim de evitar distorções do mercado único, o poder de adotar atos em conformidade com o artigo 290.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia deve ser delegado na Comissão no que respeita a completar o presente regulamento, ao estabelecer regras pormenorizadas sobre como devem ser aplicados os critérios de modulação das contribuições financeiras pagas às organizações competentes em matéria de responsabilidade do produtor.

quantidade de materiais primários e reciclados num veículo, em que medida contém peças, componentes e materiais difíceis de remover, desmantelar, reutilizar ou reciclar, bem como a quantidade de substâncias perigosas que contém. A fim de evitar distorções do mercado único, o poder de adotar atos em conformidade com o artigo 290.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia deve ser delegado na Comissão no que respeita a completar o presente regulamento, ao estabelecer regras pormenorizadas sobre como devem ser aplicados os critérios de modulação das contribuições financeiras pagas às organizações competentes em matéria de responsabilidade do produtor.

Or. en

Alteração 341
Sara Matthieu, David Cormand

Proposta de regulamento
Considerando 41

Texto da Comissão	*Alteração*
(41) ***Caso um produtor exerça as suas obrigações em termos de responsabilidade alargada do produtor coletivamente por meio de uma organização competente em matéria de responsabilidade do produtor,*** as contribuições financeiras que paga devem ser moduladas com base em critérios harmonizados. Esses critérios devem criar incentivos económicos para que os fabricantes aumentem a circularidade na conceção e produção de veículos novos, tendo em conta a quantidade de materiais primários e reciclados num veículo, em que medida contém peças, componentes e materiais difíceis de remover, desmantelar, reutilizar ou reciclar, bem como a quantidade de	(41) As contribuições financeiras que ***o produtor*** paga ***às organizações competentes em matéria de responsabilidade alargada do produtor*** devem ser moduladas com base em critérios harmonizados. Esses critérios devem criar incentivos económicos para que os fabricantes ***reduzam o consumo de materiais para a produção de novos veículos,*** aumentem a circularidade na conceção e produção de veículos novos, tendo em conta a quantidade de materiais primários e reciclados num veículo, em que medida contém peças, componentes e materiais difíceis de remover, ***reparar,*** desmantelar, reutilizar ou reciclar, bem como a quantidade de substâncias

substâncias perigosas que contém. A fim de evitar distorções do mercado único, o poder de adotar atos em conformidade com o artigo 290.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia deve ser delegado na Comissão no que respeita a completar o presente regulamento, ao estabelecer regras pormenorizadas sobre como devem ser aplicados os critérios de modulação das contribuições financeiras pagas às organizações competentes em matéria de responsabilidade do produtor.

perigosas que contém ***e a durabilidade das peças e componentes***. A fim de evitar distorções do mercado único, o poder de adotar atos em conformidade com o artigo 290.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia deve ser delegado na Comissão no que respeita a completar o presente regulamento, ao estabelecer regras pormenorizadas sobre como devem ser aplicados os critérios de modulação das contribuições financeiras pagas às organizações competentes em matéria de responsabilidade do produtor.

Or. en

Alteração 342
Sara Matthieu, David Cormand

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 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	(42) Uma vez que, frequentemente, os veículos se tornam veículos em fim de vida num Estado-Membro diferente daquele em que foram matriculados pela primeira vez, é necessário introduzir regras em matéria de responsabilidade alargada transfronteiriça do produtor. Estas regras devem assegurar que a responsabilidade do produtor cobre adequadamente os custos de recolha e tratamento incorridos pelos operadores de gestão de resíduos no Estado-Membro em que o veículo se torna um veículo em fim de vida. Para o efeito, o produtor deve nomear um representante para efeitos da responsabilidade alargada do produtor em cada Estado-Membro e criar mecanismos de cooperação transfronteiriça com os operadores de gestão de resíduos pertinentes. A introdução desse mecanismo contribui para criar condições de concorrência equitativas entre as instalações de tratamento autorizadas em toda a União e facilita o

desenvolvimento de abordagens à escala da União em caso de responsabilidade individual do produtor.	desenvolvimento de abordagens à escala da União em caso de responsabilidade individual do produtor. ***Dada a frequência com que os veículos em fim de vida são exportados para países terceiros, a responsabilidade do produtor também deve cobrir adequadamente os custos de recolha e tratamento incorridos pelos operadores de gestão de resíduos nesses países.***
	Or. en

Alteração 343
Sara Matthieu, David Cormand

Proposta de regulamento
Considerando 43

Texto da Comissão	*Alteração*
(43) A fim de assegurar o cumprimento destas obrigações ***e evitar distorções do mercado único***, o poder de adotar atos em conformidade com o artigo 290.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia deve ser delegado na Comissão no que respeita ao estabelecimento de regras mais pormenorizadas sobre as obrigações dos produtores, dos Estados-Membros e dos operadores de gestão de resíduos, bem como sobre as características dos mecanismos transfronteiriços.	(43) A fim de assegurar o cumprimento destas obrigações, o poder de adotar atos em conformidade com o artigo 290.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia deve ser delegado na Comissão no que respeita ao estabelecimento de regras mais pormenorizadas sobre as obrigações dos produtores, dos Estados-Membros e dos operadores de gestão de resíduos, bem como sobre as características dos mecanismos transfronteiriços***, para evitar distorções do mercado único. Esse poder deve também ser delegado no que respeita ao estabelecimento de regras pormenorizadas para o pagamento, pelas organizações competentes em matéria de responsabilidade do produtor, dos custos incorridos pelos operadores de gestão de resíduos em países terceiros.***
	Or. en

Alteração 344
Pierfrancesco Maran, Matteo Ricci, Bruno Tobback, Elisabeth Grossmann, Annalisa Corrado

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 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.	(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 ***ou as organizações competentes em matéria de responsabilidade do produtor 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 do produtor*** devem criar sistemas de recolha, ou participar na sua criação, e os Estados-Membros devem adotar todas as medidas necessárias para garantir que os sistemas estão implantados e permitem cumprir os objetivos do presente regulamento. Os sistemas de recolha devem permitir que os proprietários e outros detentores de veículos entreguem o veículo a uma instalação autorizada sem esforços ou custos desnecessários, o que significa, na prática, que esses sistemas devem abranger adequadamente todo o território de cada Estado-Membro ***e assegurar a devida disponibilidade de instalações de tratamento autorizadas e pontos de recolha***. Devem também permitir a recolha de todas as marcas de veículos em fim de vida, bem como de resíduos provenientes da reparação de veículos.

Or. en

Alteração 345
Christine Singer

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 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.	(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 participar na criação ***de sistemas de recolha***, e os Estados-Membros devem adotar todas as medidas necessárias para garantir que os sistemas estão implantados e permitem cumprir os objetivos do presente regulamento. Os sistemas de recolha devem permitir que os proprietários e outros detentores de veículos entreguem o veículo a uma instalação autorizada sem esforços ou custos desnecessários, o que significa, na prática, que esses sistemas devem abranger adequadamente todo o território de cada Estado-Membro. Devem também permitir a recolha de todas as marcas de veículos em fim de vida, bem como de resíduos provenientes da reparação de veículos.

Or. en

Justificação

Os requisitos impostos aos produtores são demasiado exigentes. A criação de sistemas de recolha é uma tarefa que os produtores não podem realizar sozinhos, e em relação à qual carecem de apoio.

Alteração 346
Sirpa Pietikäinen

Proposta de regulamento
Considerando 45

Texto da Comissão	*Alteração*
(45) Os veículos em fim de vida só devem ser tratados em instalações de tratamento autorizadas, ***pelo que*** essas instalações desempenham um papel vital na recolha dos veículos em fim de vida. A fim de facilitar a recolha e assegurar a disponibilidade adequada de instalações de recolha de veículos em fim de vida, o presente regulamento prevê a possibilidade de criação de pontos de recolha. O papel desses pontos limitar-se-ia à recolha de veículos em fim de vida, ao seu armazenamento em condições adequadas e ao seu transporte para a instalação de tratamento autorizada. A exploração de um ponto deste tipo exige uma licença específica. Os pontos de recolha devem ser obrigados a entregar todos os veículos em fim de vida recolhidos em instalações de tratamento autorizadas.	(45) Os veículos em fim de vida só devem ser tratados em instalações de tratamento autorizadas, ***sendo os operadores de desmantelamento autorizados o primeiro ponto de entrada para todos os veículos em fim de vida, antes do respetivo retalhamento. Os operadores de desmantelamento e de retalhamento autorizados devem ser operadores separados, a fim de assegurar que os veículos em fim de vida são desmantelados de forma adequada e eficaz e que todas as peças e componentes relevantes foram removidos antes do retalhamento, de modo a evitar que o operador de retalhamento retalhe materiais ou componentes reutilizáveis, recicláveis ou passíveis de refabrico. Nesse sentido,*** essas instalações desempenham um papel vital na recolha dos veículos em fim de vida. A fim de facilitar a recolha e assegurar a disponibilidade adequada de instalações de recolha de veículos em fim de vida, o presente regulamento prevê a possibilidade de criação de pontos de recolha. O papel desses pontos limitar-se-ia à recolha de veículos em fim de vida, ao seu armazenamento em condições adequadas e ao seu transporte para a instalação de tratamento autorizada. A exploração de um ponto deste tipo exige uma licença específica. Os pontos de recolha devem ser obrigados a entregar todos os veículos em fim de vida recolhidos em instalações de tratamento autorizadas***, sendo os operadores de desmantelamento autorizados o primeiro ponto de entrada para todos os veículos em fim de vida***.

Or. en

Justificação

Existe um risco de má conduta e negligência caso o operador de retalhamento fique responsável por proceder ao desmantelamento e à remoção de materiais e componentes reutilizáveis, recicláveis e passíveis de refabrico antes do retalhamento. Por conseguinte, as instalações de tratamento autorizadas devem ser divididas em dois operadores distintos, a saber, operadores de desmantelamento e operadores de retalhamento, sendo os operadores de desmantelamento o primeiro ponto de entrada para todos os veículos em fim de vida. Esta alteração deve ser introduzida ao longo de todo o texto.

Alteração 347
Pierfrancesco Maran, Matteo Ricci, Bruno Tobback, Elisabeth Grossmann, Annalisa Corrado

Proposta de regulamento
Considerando 45

Texto da Comissão	*Alteração*
(45) Os veículos em fim de vida só devem ser tratados em instalações de tratamento autorizadas, pelo que essas instalações desempenham um papel vital na recolha dos veículos em fim de vida. A fim de facilitar a recolha e assegurar a disponibilidade adequada de instalações de recolha de veículos em fim de vida, o presente regulamento prevê a possibilidade de criação de pontos de recolha. O papel desses pontos limitar-se-ia à recolha de veículos em fim de vida, ao seu armazenamento em condições adequadas e ao seu transporte para a instalação de tratamento autorizada. A exploração de um ponto deste tipo exige uma licença específica. Os pontos de recolha devem ser obrigados a entregar todos os veículos em fim de vida recolhidos em instalações de tratamento autorizadas.	(45) Os veículos em fim de vida só devem ser tratados em instalações de tratamento autorizadas, pelo que essas instalações desempenham um papel vital na recolha dos veículos em fim de vida. A fim de facilitar a recolha e assegurar a disponibilidade adequada de instalações de recolha de veículos em fim de vida, o presente regulamento prevê a possibilidade de criação de pontos de recolha. O papel desses pontos limitar-se-ia à recolha de veículos em fim de vida, ao seu armazenamento em condições adequadas e ao seu transporte para a instalação de tratamento autorizada. A exploração de um ponto deste tipo exige uma licença específica. Os pontos de recolha devem ser obrigados a entregar todos os veículos em fim de vida recolhidos em instalações de tratamento autorizadas. ***Uma instalação de tratamento autorizada deve ser considerada um ponto de recolha e não deve ficar sujeita a licenciamento.***

Or. en

Alteração 348
Pierfrancesco Maran, Matteo Ricci, Bruno Tobback, Elisabeth Grossmann, Annalisa Corrado

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 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.	(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 ***e instalações de tratamento autorizadas. Os produtores devem publicar nos seus sítios Web uma lista atualizada dos pontos de recolha e das instalações de tratamento autorizadas***. 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. ***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 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 da recolha e do tratamento inadequados de veículos em fim de vida.

Or. en

Alteração 349
Sirpa Pietikäinen

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 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.	(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***, sendo os operadores de desmantelamento autorizados o primeiro ponto de entrada***. 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.

Or. en

Alteração 350
Christine Singer

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 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	(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***,*** das organizações competentes em matéria de responsabilidade do produtor ***e das instituições da UE e nacionais*** deve

para o ambiente e a saúde humana da recolha e do tratamento inadequados de veículos em fim de vida.

apresentar igualmente as consequências para o ambiente e a saúde humana da recolha e do tratamento inadequados de veículos em fim de vida.

Or. en

Justificação

Os produtores e as organizações competentes em matéria de responsabilidade dos produtores não devem ser os únicos a realizar campanhas educativas. As instituições da UE e nacionais também devem apresentar as consequências para o ambiente e a saúde humana da recolha e do tratamento inadequados de veículos em fim de vida.

Alteração 351
Pierfrancesco Maran, Matteo Ricci, Bruno Tobback, Elisabeth Grossmann, Annalisa Corrado

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 da Comissão[57] e o conteúdo dessa decisão deve ser incluído no presente regulamento, com as adaptações necessárias. Este certificado deve ser emitido em formato eletrónico e fornecido ao último proprietário de um veículo em fim de vida. Em seguida, deve ser transmitido pelas instalações de tratamento autorizadas e pelo último proprietário às autoridades competentes do Estado-Membro, pois a sua apresentação permite cancelar a matrícula de um veículo. O sistema de notificação eletrónica deve permitir a transmissão do documento que confirma a recolha do veículo em fim de vida e do certificado de	(47) A instalação de tratamento autorizada deve ***ser responsável pela emissão de*** um certificado de destruição que comprove o tratamento de um veículo em fim de vida, o que é necessário para assegurar uma supervisão adequada da gestão de veículos em fim de vida. Os requisitos mínimos para este certificado estão atualmente estabelecidos na Decisão 2002/151/CE da Comissão[57] e o conteúdo dessa decisão deve ser incluído no presente regulamento, com as adaptações necessárias. Este certificado deve ser emitido em formato eletrónico e fornecido ao último proprietário de um veículo em fim de vida. Em seguida, deve ser transmitido pelas instalações de tratamento autorizadas e pelo último proprietário às autoridades competentes do Estado-Membro, pois a sua apresentação permite cancelar a matrícula de um veículo. O sistema de notificação eletrónica deve permitir a transmissão do documento que confirma a recolha do

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).

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).

Or. en

Alteração 352
Susana Solís Pérez

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 da Comissão[57] e o conteúdo dessa decisão deve ser incluído no presente regulamento, com as adaptações necessárias. Este certificado deve ser emitido em formato eletrónico e fornecido ao último proprietário de um veículo em fim de vida. Em seguida, deve ser transmitido pelas instalações de tratamento autorizadas ***e*** pelo último proprietário às autoridades competentes do Estado-Membro, pois a sua apresentação permite cancelar a matrícula de um veículo. O sistema de notificação eletrónica deve permitir a transmissão do documento que confirma a recolha do veículo em fim de vida e do certificado de	(47) A instalação de tratamento autorizada deve emitir um certificado de destruição que comprove ***a receção*** de um veículo em fim de vida, o que é necessário para assegurar uma supervisão adequada da gestão de veículos em fim de vida. Os requisitos mínimos para este certificado estão atualmente estabelecidos na Decisão 2002/151/CE da Comissão[57] 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***, aquando da entrega*** de um veículo em fim de vida. Em seguida, deve ser transmitido pelas instalações de tratamento autorizadas ***ou*** 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).

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).

Or. en

Justificação

O certificado de destruição é o elemento fundamental para garantir que o veículo será tratado em conformidade com o regulamento e deve ser emitido (tal como já acontece) aquando da entrega do veículo à instalação de tratamento autorizada. Exigir que tanto a instalação de tratamento autorizada como o último proprietário transmitam o certificado de destruição às autoridades engendra um aumento desnecessário dos encargos administrativos, sobretudo nos casos em que a anulação da matrícula é processada eletronicamente nas instalações de tratamento autorizadas.

Alteração 353
Pierfrancesco Maran, Matteo Ricci, Bruno Tobback, Elisabeth Grossmann, Annalisa Corrado

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 a sua	(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». ***O presente regulamento deve procurar***

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.	***proporcionar um quadro claro a nível da União para lidar com o problema dos «veículos desaparecidos». No entanto,*** os Estados-Membros ***também*** devem 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.
	Or. en

Alteração 354
Sirpa Pietikäinen

Proposta de regulamento
Considerando 48-A (novo)

Texto da Comissão	*Alteração*
	(48-A) Com vista a assegurar um elevado nível de recolha de veículos em fim de vida e alcançar um elevado nível de reciclagem — incluindo de resíduos — sem afetar negativamente o funcionamento do mercado único, os Estados-Membros podem utilizar diferentes incentivos económicos e organizacionais, nomeadamente medidas inspiradas nos sistemas de depósito, para encorajar o último proprietário do veículo a enviar o veículo para desmantelamento sob a forma de veículo completo. Tendo em conta os relatórios dos Estados-Membros sobre a aplicação do regulamento, a Comissão deve avaliar periodicamente o efeito dos mecanismos jurídicos e económicos na entrega de veículos completos para eliminação, como fator demonstrativo da aplicação de políticas de economia circular.

Or. en

Alteração 355
Andreas Glück, Svenja Hahn, Christine Singer

Proposta de regulamento
Considerando 49

Texto da Comissão	*Alteração*
(49) A fim de assegurar uma recolha eficaz dos veículos em fim de vida, devem ser impostas obrigações explícitas aos proprietários de veículos. Quando o veículo chegar à fase de fim de vida, devem entregá-lo nos pontos de recolha ou nas instalações de tratamento autorizadas e apresentar o certificado de destruição às autoridades de registo, de modo a cancelar a matrícula do seu veículo.	(49) A fim de assegurar uma recolha eficaz dos veículos em fim de vida, devem ser impostas obrigações explícitas aos proprietários de veículos. Quando o veículo chegar à fase de fim de vida, devem entregá-lo nos pontos de recolha ou nas instalações de tratamento autorizadas e apresentar o certificado de destruição às autoridades de registo, de modo a cancelar a matrícula do seu veículo. ***No entanto, todos os proprietários podem decidir livremente sobre os seus bens. Por conseguinte, cabe ao proprietário de um veículo em fim de vida decidir se esse veículo deve ser entregue num ponto de recolha ou numa instalação de tratamento autorizada ou se deve ser reparado ou armazenado. Caso pretenda armazenar o veículo em fim de vida, o proprietário tem de demonstrar à autoridade competente que o veículo não representa um perigo para o ambiente.***

Or. en

Alteração 356
Sirpa Pietikäinen

Proposta de regulamento
Considerando 49

Texto da Comissão	*Alteração*
(49) A fim de assegurar uma recolha eficaz dos veículos em fim de vida, devem	(49) A fim de assegurar uma recolha eficaz dos veículos em fim de vida, devem

ser impostas obrigações explícitas aos proprietários de veículos. Quando o veículo chegar à fase de fim de vida, devem entregá-lo nos pontos de recolha ou nas instalações de tratamento autorizadas e apresentar o certificado de destruição às autoridades de registo, de modo a cancelar a matrícula do seu veículo.	ser impostas obrigações explícitas aos proprietários de veículos. Quando o veículo chegar à fase de fim de vida, devem entregá-lo nos pontos de recolha ou nas instalações de tratamento autorizadas e apresentar o certificado de destruição às autoridades de registo, de modo a cancelar a matrícula do seu veículo***, sendo os operadores de desmantelamento autorizados o primeiro ponto de entrega para todos os veículos em fim de vida***.

Or. en

Alteração 357
Sara Matthieu, David Cormand

Proposta de regulamento
Considerando 49

Texto da Comissão	*Alteração*
(49) A fim de assegurar uma recolha eficaz dos veículos em fim de vida, devem ser impostas obrigações explícitas aos proprietários de veículos. Quando o veículo chegar à fase de fim de vida, devem entregá-lo nos pontos de recolha ou nas instalações de tratamento autorizadas e apresentar o certificado de destruição às autoridades de registo, de modo a cancelar a matrícula do seu veículo.	(49) A fim de assegurar uma recolha eficaz dos veículos em fim de vida, devem ser impostas obrigações explícitas aos proprietários de veículos. Quando o veículo chegar à fase de fim de vida, devem entregá-lo nos pontos de recolha ou nas instalações de tratamento autorizadas e apresentar o certificado de destruição às autoridades de registo, de modo a cancelar a matrícula do seu veículo ***e a pôr termo ao pagamento do imposto de circulação do veículo***.

Or. en

Alteração 358
Zala Tomašič, Milan Zver

Proposta de regulamento
Considerando 49-A (novo)

Texto da Comissão	*Alteração*
	(49-A) A fim de garantir a segurança jurídica e de proteger os antigos proprietários de veículos face a situações de responsabilidade indevida, é fundamental estabelecer disposições claras que permitam o cancelamento do registo de veículos aquando da sua venda legal, independentemente da presença do comprador. Atualmente, existe a possibilidade de antigos proprietários permanecerem inscritos nos registos de propriedade de veículos apesar de já terem transferido legalmente a propriedade, o que os expõe a potenciais riscos jurídicos e financeiros, caso o novo proprietário exerça atividades ilícitas ou não cumpra os requisitos regulamentares. Para resolver este problema, deve ser conferido aos antigos proprietários o direito de cancelar o registo de um veículo mediante a apresentação de um contrato de compra validado e de uma prova de transação financeira. Esta medida garante que os registos de veículos refletem com exatidão o atual estado de propriedade, evitando a imputação indevida de responsabilidade a pessoas que já não possuem ou controlam o veículo.

Or. en

Alteração 359
Matthieu Valet, Valérie Deloge, Mathilde Androuët, Marie-Luce Brasier-Clain, Anne-Sophie Frigout

Proposta de regulamento
Considerando 51

Texto da Comissão	*Alteração*
(51) Tendo em conta o papel fundamental das instalações de tratamento autorizadas na gestão de	***Suprimido***

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.

Or. fr

Alteração 360
Matthieu Valet, Valérie Deloge, Mathilde Androuët, Marie-Luce Brasier-Clain, Anne-Sophie Frigout

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 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.	***Suprimido***

Or. fr

Alteração 361
Susana Solís Pérez

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 documentar	(52) A fim de assegurar a rastreabilidade das suas atividades***, incluindo a qualidade da sucata ou de outras matérias de base***

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.	***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.

Or. en

Alteração 362
Laurent Castillo

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 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.	(52) A fim de assegurar a rastreabilidade das suas atividades***, incluindo a qualidade da sucata ou de 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.

Or. en

Alteração 363
Pierfrancesco Maran, Matteo Ricci, Bruno Tobback, Elisabeth Grossmann, Annalisa Corrado

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	(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.

bem como riscos em matéria de segurança no trabalho. Por conseguinte, é essencial que um veículo em fim de vida seja submetido às operações de despoluição necessárias ***no prazo de 15 dias*** 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 ***a saúde*** ou para o ambiente.

Or. en

Alteração 364
Sara Matthieu, David Cormand

Proposta de regulamento
Considerando 53-A (novo)

Texto da Comissão	*Alteração*
	(53-A) O 1234yf, o fluido refrigerante mais comummente utilizado em sistemas móveis de ar condicionado para automóveis, é uma substância perfluoroalquilada e polifluoroalquilada (PFAS). Esta situação suscita preocupações significativas, tendo em conta o conjunto crescente de provas sobre os riscos que as PFAS representam tanto para o ambiente como para a saúde humana. Além disso, o 1234yf degrada-se em ácido trifluoroacético (TFA), uma substância persistente e móvel. São cada vez mais as provas que apontam para a possibilidade de o TFA ser tóxico para os seres humanos. Regista-se também um aumento alarmante, a nível mundial, do

TFA detetado em massas de água, água potável e mesmo no sangue humano. Embora alguns pesticidas também sejam uma fonte de TFA, os cientistas estimam que pelo menos 50 % do TFA encontrado nas nossas águas e no nosso sangue possa provir de fluidos refrigerantes utilizados em sistemas móveis de ar condicionado. As elevadas taxas de fuga, especialmente nos veículos antigos, são um problema persistente e representam um desafio adicional na manutenção de automóveis e na reciclagem, recuperação e reutilização seguras deste fluido refrigerante perfluoroalquilado e polifluoroalquilado. No entanto, os sistemas móveis de ar condicionado podem ser concebidos com recurso a fluidos refrigerantes naturais, uma tecnologia em que as empresas europeias são líderes. Por conseguinte, a Comissão deve ponderar a adoção de medidas decisivas para restringir, ou mesmo proibir, a utilização de 1234yf em sistemas móveis de ar condicionado para todos os veículos novos, sem derrogações ou lacunas na homologação, assegurando assim uma transição completa para alternativas mais seguras. Por último, a Comissão deve ponderar a proibição da exportação de veículos que utilizem 1234yf, ou qualquer outro fluido refrigerante perfluoroalquilado e polifluoroalquilado, para países terceiros que não disponham de legislação adequada para fazer face aos riscos associados à poluição por PFAS.

Or. en

Alteração 365
Jonas Sjöstedt

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.

Or. en

Alteração 366
Pierfrancesco Maran, Matteo Ricci, Bruno Tobback, Elisabeth Grossmann

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 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	(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***, de forma não destrutiva,*** por meio de um processo de desmantelamento manual ou de um processo de desmontagem semiautomatizado***. Caso não possam ser utilizados para nenhum desses fins, as peças e componentes também podem ser removidos por meio de um processo semiautomatizado destrutivo***. A fim de estimular o progresso das tecnologias de desmantelamento, triagem, retalhamento e pós-retalhamento, deve ser possível, ***unicamente*** em determinados casos excecionais ***em que não exista qualquer potencial técnico de reutilização, reparação, refabrico ou***

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.

recondicionamento, 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***. Para o efeito, as informações necessárias a fornecer e os requisitos de qualidade para as frações de saída constam do anexo VII, parte G***. 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.

Or. en

Alteração 367
Sara Matthieu, David Cormand

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 das tecnologias de desmantelamento, triagem, retalhamento e pós-retalhamento, deve ser possível, em determinados casos excecionais, desviar-se	(55) De modo a maximizar o potencial de reutilização, refabrico e recondicionamento de peças e componentes, bem como preservar um elevado valor para os materiais secundários provenientes de veículos em fim de vida, determinadas peças e componentes devem ser obrigatoriamente removidos de um veículo em fim de vida antes do retalhamento. As peças e componentes em causa devem ser removidos por meio de um processo de desmantelamento manual ou de um processo de desmontagem semiautomatizado. A fim de estimular o progresso das tecnologias de desmantelamento, triagem, retalhamento e pós-retalhamento, deve ser possível, em determinados casos excecionais, desviar-se

do requisito relativo à remoção obrigatória de peças e componentes***. Deve demonstrar-se que é possível remover*** as peças e componentes em causa tão eficazmente com essas tecnologias ***do que*** com processos manuais ou semiautomatizados e sem reduzir a qualidade das frações resultantes do tratamento. A fim de ter em conta o progresso técnico e científico, o poder de adotar atos em conformidade com o artigo 290.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia deve ser delegado na Comissão no que respeita à alteração do anexo VII.	do requisito relativo à remoção obrigatória de peças e componentes***, sempre que as peças e componentes não apresentem potencial de reutilização, reparação, refabrico ou recondicionamento, desde que se demonstre que*** as peças e componentes em causa ***não apresentam tal potencial e que podem ser removidos*** tão eficazmente com essas tecnologias ***como*** com processos manuais ou semiautomatizados e sem reduzir a qualidade das frações resultantes do tratamento***. Para o efeito, os critérios aplicáveis ao retalhamento com outros resíduos e os valores-limite para aumentar a qualidade das frações de saída constam do anexo VII, parte G***. 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.
	Or. en

Alteração 368
Jonas Sjöstedt

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***	(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. ***Caso não possam ser utilizados para nenhum desses fins,*** as peças e componentes ***também podem*** ser removidos ***de forma destrutiva***

semiautomatizado. A fim de estimular o progresso das tecnologias de desmantelamento, triagem, retalhamento e pós-retalhamento, deve ser possível, em determinados casos excecionais, desviar-se do requisito relativo à remoção obrigatória de peças e componentes. Deve demonstrar-se que é possível remover as peças e componentes em causa tão eficazmente com essas tecnologias do que com processos manuais ou semiautomatizados e sem reduzir a qualidade das frações resultantes do tratamento. A fim de ter em conta o progresso técnico e científico, o poder de adotar atos em conformidade com o artigo 290.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia deve ser delegado na Comissão no que respeita à alteração do anexo VII.

(semiautomatizada). A fim de estimular o progresso das tecnologias de desmantelamento, triagem, retalhamento e pós-retalhamento, deve ser possível, ***unicamente*** em determinados casos excecionais ***desprovidos de potencial técnico de reutilização, reparação, refabrico ou recondicionamento***, 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***. Para o efeito, os critérios aplicáveis ao retalhamento com outros resíduos e os valores-limite para aumentar a qualidade das frações de saída constam do anexo VII, parte G***. 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.

Or. en

Alteração 369
Pascal Canfin, Yvan Verougstraete, Sandro Gozi, Ivars Ijabs

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	(55) De modo a maximizar o potencial de reutilização, refabrico e recondicionamento de peças e componentes, bem como preservar um elevado valor para os materiais secundários provenientes de veículos em fim de vida, determinadas peças e componentes devem ser obrigatoriamente removidos de um veículo em fim de vida antes do

retalhamento. As peças e componentes em causa devem ser removidos por meio de um processo de desmantelamento manual ou de um processo de desmontagem semiautomatizado. A fim de estimular o progresso das tecnologias de desmantelamento, triagem, retalhamento e pós-retalhamento, deve ser possível***, em determinados casos excecionais,*** desviar-se do requisito relativo à remoção obrigatória de peças e componentes. Deve demonstrar-se que é possível remover as peças e componentes em causa tão eficazmente com essas tecnologias do que com processos manuais ou semiautomatizados e sem reduzir a qualidade das frações resultantes do tratamento. A fim de ter em conta o progresso técnico e científico, o poder de adotar atos em conformidade com o artigo 290.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia deve ser delegado na Comissão no que respeita à alteração do anexo VII.

retalhamento. As peças e componentes em causa devem ser removidos por meio de um processo de desmantelamento manual ou de um processo de desmontagem semiautomatizado. A fim de estimular o progresso das tecnologias de desmantelamento, triagem, retalhamento e pós-retalhamento, deve ser possível 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***. Para o efeito, os critérios aplicáveis ao retalhamento com outros resíduos e os valores-limite para aumentar a qualidade das frações de saída constam do anexo VII, parte G***. 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.

Or. en

Alteração 370
Pascal Canfin, Yvan Verougstraete, Sandro Gozi, Ivars Ijabs, Andreas Glück

Proposta de regulamento
Considerando 56

Texto da Comissão	*Alteração*
(56) Após as instalações de tratamento autorizadas removerem peças e componentes de um veículo em fim de vida, devem avaliar e determinar cuidadosamente se essas peças e componentes estão aptos para reutilização**,** refabrico ou recondicionamento***, com base em critérios objetivos relacionados com as características técnicas*** das peças ***e***	(56) Após as instalações de tratamento autorizadas removerem peças e componentes de um veículo em fim de vida, devem avaliar e determinar cuidadosamente se essas peças e componentes estão aptos para reutilização ***ou se podem ser utilizados como núcleos para efeitos de*** refabrico ou recondicionamento***. Os núcleos, estejam***

componentes ***e com os requisitos em matéria de segurança do veículo***.

eles funcionais ou parcialmente funcionais, devem conter a maior parte das peças ***relevantes, ao passo que não deve ser tida em conta a ausência de*** componentes ***menores, como parafusos, desde que o desempenho dos núcleos seja restabelecido a níveis idênticos ou superiores àquele que tinham em estado novo***.

Or. en

Alteração 371
Alexandr Vondra, Piotr Müller

Proposta de regulamento
Considerando 57

Texto da Comissão	*Alteração*
(57) ***O Regulamento (UE) 2023/[Baterias] estabelece regras relativas à sustentabilidade***, ***ao*** desempenho, ***à segurança, à recolha, à reciclagem e à segunda vida útil das baterias, bem como a informações de remoção sobre as baterias para os utilizadores finais e os operadores económicos. O potencial de uma segunda vida útil das baterias deve ser tido em conta no presente regulamento, ao excluir as baterias de veículos elétricos das peças ou*** componentes ***essenciais, a fim de permitir a entrega gratuita do veículo para tratamento sem a bateria do veículo elétrico***.	(57) ***As instalações de tratamento autorizadas devem avaliar as peças e componentes removidos de veículos em fim de vida para determinar a sua adequação para reutilização***, ***refabrico ou recondicionamento. Os núcleos devem conservar os elementos estruturais e funcionais mais relevantes, ainda que estejam em falta componentes menores, como parafusos, grampos, juntas ou elementos de fixação, que podem ser substituídos durante o refabrico. Os núcleos não funcionais ou parcialmente funcionais permanecem elegíveis caso seja possível restabelecer o seu*** desempenho ***a níveis idênticos ou superiores àquele que tinham em estado novo***, ***ainda que apresentem desgaste nas superfícies, corrosão em zonas não críticas ou pequenas rachas passíveis de reparação. Os módulos eletrónicos e outros núcleos com problemas de «software» ou*** componentes ***deteriorados poderão continuar a ser viáveis caso possam ser reprogramados ou reparados. O principal critério é o facto de os núcleos preservarem a integridade estrutural e as***

propriedades materiais necessárias para proceder com êxito ao seu refabrico ou recondicionamento.

Or. en

Justificação

Os critérios propostos são demasiado genéricos e, se aplicados de forma demasiado rigorosa, poderiam restringir desnecessariamente a disponibilidade de núcleos para refabrico. Uma vez que o refabrico não exige que um núcleo esteja totalmente intacto, os considerandos correspondentes devem clarificar que a falta de componentes menores não afeta a adequação, assegurando assim uma aplicação prática e eficaz do anexo VII, parte D.

Alteração 372
Pierfrancesco Maran, Matteo Ricci, Bruno Tobback, Elisabeth Grossmann, Annalisa Corrado

Proposta de regulamento
Considerando 57

Texto da Comissão	*Alteração*
(57) O Regulamento (UE) 2023/[Baterias] estabelece regras relativas à sustentabilidade, ao desempenho, à segurança, à recolha, à reciclagem e à segunda vida útil das baterias, bem como a informações de remoção sobre as baterias para os utilizadores finais e os operadores económicos. O potencial de uma segunda vida útil das baterias deve ser tido em conta no presente regulamento, ao excluir as baterias de veículos elétricos das peças ou componentes essenciais, a fim de permitir a entrega gratuita do veículo para tratamento sem a bateria do veículo elétrico.	(57) O Regulamento (UE) 2023/[Baterias] estabelece regras relativas à sustentabilidade, ao desempenho, à segurança, à recolha, à reciclagem e à segunda vida útil das baterias, bem como a informações de remoção sobre as baterias para os utilizadores finais e os operadores económicos. O potencial de uma segunda vida útil das baterias deve ser tido em conta no presente regulamento, ao excluir as baterias de veículos elétricos das peças ou componentes essenciais, a fim de permitir a entrega gratuita do veículo para tratamento sem a bateria do veículo elétrico***, caso o último proprietário apresente documentação que comprove que a bateria foi manuseada por um operador profissional em conformidade com o Regulamento (UE) 2023/1542***.

Or. en

Alteração 373
Jonas Sjöstedt

Proposta de regulamento
Considerando 57

Texto da Comissão	*Alteração*
(57) O Regulamento (UE) ***2023/[Baterias]*** estabelece regras relativas à sustentabilidade, ao desempenho, à segurança, à recolha, à reciclagem e à segunda vida útil das baterias, bem como a informações de remoção sobre as baterias para os utilizadores finais e os operadores económicos. O potencial de uma segunda vida útil das baterias deve ser tido em conta no presente regulamento, ao excluir as baterias de veículos elétricos das peças ou componentes essenciais, a fim de permitir a entrega gratuita do veículo para tratamento sem a bateria do veículo elétrico.	(57) O Regulamento (UE) ***2023/1542*** estabelece regras relativas à sustentabilidade, ao desempenho, à segurança, à recolha, à reciclagem e à segunda vida útil das baterias, bem como a informações de remoção sobre as baterias para os utilizadores finais e os operadores económicos. O potencial de uma segunda vida útil das baterias 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.

Or. en

Alteração 374
Pierfrancesco Maran, Matteo Ricci, Bruno Tobback, Elisabeth Grossmann, Annalisa Corrado

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	(58) Reconhecendo o potencial do refabrico e do recondicionamento no setor automóvel, bem como o seu contributo para a economia circular, é necessário proporcionar clareza jurídica aos operadores económicos deste setor. Por conseguinte, deve ser clarificado que as peças e componentes removidos de um veículo em fim de vida que sejam adequados para reutilização, refabrico ou recondicionamento não devem ser considerados resíduos, o que é necessário

para facilitar a expedição, o transporte ou qualquer outra transferência dessas peças e componentes. As autoridades nacionais competentes devem estar em condições de solicitar à instalação de tratamento autorizada que removeu a peça ou o componente em causa documentação que confirme, através de uma avaliação específica, a adequação técnica das peças e componentes relevantes para o refabrico, o recondicionamento ou a reutilização.

para facilitar a expedição, o transporte ou qualquer outra transferência dessas peças e componentes. ***Por outro lado, as peças e componentes não adequados para reutilização, refabrico ou recondicionamento devem ser considerados resíduos e a sua exportação deve ser regulada pelo Regulamento (UE) 2024/1157.*** 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.

Or. en

Alteração 375
Beatrice Timgren

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 competentes devem estar em condições de solicitar à instalação de tratamento autorizada que removeu a peça ou o componente em causa documentação que***	(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***. Os proprietários de veículos devem ter o direito de reparar, restaurar e preservar os seus veículos sem restrições burocráticas desnecessárias. Há que dar prioridade à reutilização das peças em detrimento da eliminação, apoiando assim a eficiência na utilização dos recursos e reduzindo os encargos***

confirme, através de uma avaliação específica, a adequação técnica das peças e componentes relevantes para o refabrico, o recondicionamento ou a reutilização.	***regulamentares desnecessários aplicáveis ao restauro e manutenção de veículos***.

Or. en

Alteração 376
Andreas Glück, Svenja Hahn

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 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.	(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 ***os núcleos*** que sejam adequados para reutilização, refabrico ou recondicionamento não devem ser considerados resíduos, o que é necessário para facilitar a expedição, o transporte ou qualquer outra transferência dessas peças e componentes. As autoridades nacionais competentes devem estar em condições de solicitar ***ao operador económico*** que removeu a peça ou o componente em causa documentação que confirme, através de uma avaliação específica, a adequação técnica ***dos núcleos*** relevantes para o refabrico, o recondicionamento ou a reutilização.

Or. en

Alteração 377
Sara Matthieu, David Cormand

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 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.	(58) Reconhecendo o potencial do refabrico***, da reconversão*** 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***, reconversão*** ou recondicionamento não devem ser considerados resíduos, o que é necessário para facilitar a expedição, o transporte ou qualquer outra transferência dessas peças e componentes. As autoridades nacionais competentes devem estar em condições de solicitar à instalação de tratamento autorizada que removeu a peça ou o componente em causa documentação que confirme, através de uma avaliação específica, a adequação técnica das peças e componentes relevantes para o refabrico, ***a reconversão,*** o recondicionamento ou a reutilização.

Or. en

Alteração 378
Jonas Sjöstedt, Luke Ming Flanagan

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	(58) Reconhecendo o potencial do refabrico***, da reconversão*** e do recondicionamento no setor automóvel, bem como o seu contributo para a economia circular, é necessário proporcionar clareza jurídica aos

conseguinte, deve ser clarificado que as peças e componentes removidos de um veículo em fim de vida que sejam adequados para reutilização, refabrico ou recondicionamento não devem ser considerados resíduos, o que é necessário para facilitar a expedição, o transporte ou qualquer outra transferência dessas peças e componentes. As autoridades nacionais competentes devem estar em condições de solicitar à instalação de tratamento autorizada que removeu a peça ou o componente em causa documentação que confirme, através de uma avaliação específica, a adequação técnica das peças e componentes relevantes para o refabrico, o recondicionamento ou a reutilização.

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***, reconversão*** ou recondicionamento não devem ser considerados resíduos, o que é necessário para facilitar a expedição, o transporte ou qualquer outra transferência dessas peças e componentes. As autoridades nacionais competentes devem estar em condições de solicitar à instalação de tratamento autorizada que removeu a peça ou o componente em causa documentação que confirme, através de uma avaliação específica, a adequação técnica das peças e componentes relevantes para o refabrico, o recondicionamento ou a reutilização.

Or. en

Alteração 379
Alexandr Vondra, Piotr Müller

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 competentes devem estar em condições de solicitar à instalação de tratamento	(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 ***os núcleos*** removidos de um veículo em fim de vida***, ou antes de este ser declarado enquanto tal,*** 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 ***desses núcleos***. As autoridades nacionais competentes devem estar em condições de

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.	solicitar à instalação de tratamento autorizada que removeu ***os núcleos*** em causa documentação que confirme, através de uma avaliação específica, a adequação técnica ***dos núcleos*** relevantes para o refabrico, o recondicionamento ou a reutilização.

Or. en

Justificação

A proposta exige que as instalações de tratamento autorizadas avaliem se os núcleos provenientes de VFV cumprem os critérios do anexo VII, parte D, antes de serem classificados como resíduos. A fim de garantir segurança jurídica no que toca ao refabrico, nenhum núcleo, incluindo os provenientes de veículos usados, deve ser considerado um resíduo por defeito.

Alteração 380
Sara Matthieu, David Cormand

Proposta de regulamento
Considerando 59-A (novo)

Texto da Comissão	*Alteração*
	(59-A) A fim de impedir (importações e) vendas ilegais de peças sobresselentes e componentes não conformes para veículos, as plataformas em linha só devem proceder à venda em linha de peças e componentes em relação aos quais tenham confirmado que existe, na União, um interveniente responsável por garantir que tais peças e componentes cumprem a legislação.

Or. en

Alteração 381
Matthieu Valet, Valérie Deloge, Mathilde Androuët, Marie-Luce Brasier-Clain, Anne-Sophie Frigout

Proposta de regulamento
Considerando 60

Texto da Comissão	*Alteração*
(60) No interesse da segurança rodoviária e da proteção do ambiente, determinados componentes e peças que tenham sido removidos de veículos em fim de vida não devem ser reutilizados, refabricados ou recondicionados. ***Esses componentes e peças não devem ser utilizados para a construção de veículos novos, nem em veículos que já tenham sido colocados no mercado.***	(60) No interesse da segurança rodoviária e da proteção do ambiente, determinados componentes e peças que tenham sido removidos de veículos em fim de vida***, nomeadamente as peças «consumíveis»,*** não devem ser reutilizados, refabricados ou recondicionados.

Or. fr

Justificação

A falta de clareza da presente proposta, em especial no que diz respeito às peças a que se aplica, compromete o seu objetivo inicial de circularidade.

Alteração 382
Sara Matthieu, David Cormand

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) ***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***, reconversão ou recondicionamento não devem ser considerados resíduos, o que é necessário para facilitar a expedição, o transporte ou qualquer outra transferência dessas*** peças e componentes***. As autoridades nacionais competentes devem estar em condições de solicitar à instalação de tratamento autorizada que***

removeu a peça ou o componente em causa documentação que confirme, através de uma avaliação específica, a adequação técnica das peças e componentes relevantes para o refabrico, a reconversão, o recondicionamento ou a reutilização.

Or. en

Alteração 383
Jonas Sjöstedt, Luke Ming Flanagan

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.

Or. en

Alteração 384
Matthieu Valet, Valérie Deloge, Mathilde Androuët, Marie-Luce Brasier-Clain, Anne-Sophie Frigout

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 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.	***Suprimido***

Or. fr

Alteração 385
Jonas Sjöstedt

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	(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.	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. ***Além disso, deve ser estabelecida uma meta separada para a reutilização. Quando as peças ou componentes são refabricados ou recondicionados com êxito, as instalações de tratamento autorizadas devem contabilizá-los para efeitos da consecução das metas de reutilização.***
	Or. en

Alteração 386
Jorge Martín Frías, Jorge Buxadé Villalba

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	(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, ***tendo em conta critérios como os custos de produção e após audição dos peritos,*** é

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.	necessário estabelecer ***metas*** de reciclagem 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.

Or. es

Alteração 387
Sirpa Pietikäinen

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 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	(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 ***40*** % 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.

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.

Or. en

Alteração 388
Anne-Sophie Frigout

Proposta de regulamento
Considerando 63-A (novo)

Texto da Comissão	*Alteração*
	(63-A) Considerando que as metas de reciclagem impostas pelo presente regulamento ultrapassam em muito a oferta de materiais necessários, podendo causar perturbações no abastecimento e, por conseguinte, um choque de oferta.

Or. fr

Alteração 389
Pascal Canfin, Yvan Verougstraete, Sandro Gozi, Ivars Ijabs

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	(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 ***apenas*** devem ser processados numa retalhadora em combinação com resíduos de embalagens e

resíduos de equipamentos elétricos e eletrónicos, ***nomeadamente*** para melhorar a separação do cobre das frações de aço.	resíduos de equipamentos elétricos e eletrónicos ***se estiverem cumpridos determinados critérios e valores-limite, em especial*** para melhorar a separação do cobre das frações de aço.

Or. en

Alteração 390
Ivars Ijabs

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 elétricos e eletrónicos, nomeadamente para melhorar a separação ***do cobre*** das frações de aço.	(64) É importante aumentar a valorização de materiais secundários de elevada qualidade, ao melhorar os processos de retalhamento de veículos em fim de vida. Por conseguinte, os veículos em fim de vida, as suas peças, componentes e materiais não devem ser processados numa retalhadora em combinação com resíduos de embalagens e resíduos de equipamentos elétricos e eletrónicos, nomeadamente para melhorar a separação das frações ***de cobre,*** de aço***, de alumínio e de vidro***.

Or. en

Alteração 391
Pierfrancesco Maran, Matteo Ricci, Bruno Tobback, Elisabeth Grossmann, Annalisa Corrado

Proposta de regulamento
Considerando 65

Texto da Comissão	*Alteração*
(65) A fim de aumentar ainda mais a qualidade do tratamento de veículos em fim de vida, não deve ser possível depositar em aterro frações de resíduos	(65) ***À luz da hierarquia dos resíduos estabelecida no artigo 4.º da Diretiva 2008/98/CE, e*** a fim de aumentar ainda mais a qualidade do tratamento de veículos

resultantes de veículos em fim de vida retalhados que contenham resíduos não inertes e que não sejam processados com recurso à tecnologia de pós-retalhamento.	em fim de vida, não deve ser possível depositar em aterro frações de resíduos resultantes de veículos em fim de vida retalhados que contenham resíduos não inertes e que não sejam processados com recurso à tecnologia de pós-retalhamento.

Or. en

Alteração 392
Pierfrancesco Maran, Matteo Ricci, Bruno Tobback, Elisabeth Grossmann, Annalisa Corrado

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***. ***As autoridades competentes dos Estados-Membros devem estar autorizadas a inspecionar as transferências de veículos usados que se suspeite serem veículos em fim de vida e, se for caso disso, a cobrar o custo das análises, inspeções e armazenamento aos produtores, a terceiros que atuem em seu nome ou a outras pessoas que organizem a transferência.***

Or. en

Alteração 393
Radan Kanev

Proposta de regulamento
Considerando 66-A (novo)

Texto da Comissão	*Alteração*
	(66-A) A exportação para países terceiros de sucata metálica valiosa, incluindo a derivada de veículos usados e em fim de vida, resulta na perda de matérias-primas essenciais que são cruciais para a indústria transformadora e a defesa da UE. Por conseguinte, a UE deve reconhecer que a retenção de sucata de elevada qualidade é fundamental para alcançar os objetivos da União Europeia relacionados com a economia circular, nomeadamente em termos de aprovisionamento de matérias-primas, competitividade industrial e proteção do ambiente. Nesse sentido, a Comissão deve ponderar a adoção de medidas para reforçar a retenção e a reciclagem de sucata metálica de elevada qualidade na UE, a fim de impulsionar a sustentabilidade e a resiliência das suas indústrias transformadoras e pesadas. Em vez de ficarem circunscritas ao estabelecimento de critérios de equivalência baseados na gestão de resíduos e nas práticas ambientais, essas medidas também devem passar pela avaliação das regras de exportação aplicáveis aos veículos usados.

Or. en

Alteração 394
Alexandr Vondra

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,	(67) Caso um veículo em fim de vida seja transferido da União para um país terceiro, o exportador deve apresentar provas documentais, aprovadas pela autoridade competente do país de destino,

que confirmem que as condições de tratamento são***, em termos gerais,*** equivalentes aos requisitos do presente regulamento e aos requisitos de proteção da saúde humana e do ambiente estabelecidos noutra legislação da União, em consonância com o Regulamento (UE) ***[novo Regulamento Transferências de Resíduos]***.	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***.

Or. en

Justificação

A garantia de condições equitativas ao abrigo do Regulamento (UE) 2024/1157 (Regulamento Transferências de Resíduos) é essencial para proteger a saúde humana, o ambiente nos países em desenvolvimento e a competitividade da indústria europeia. As exportações de resíduos só devem ser efetuadas se os países destinatários cumprirem normas equivalentes às normas europeias e permitirem uma valorização eficiente dos materiais.

Alteração 395
Sara Matthieu, David Cormand

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 Resíduos].	(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 equivalentes aos requisitos do presente regulamento e aos requisitos de proteção da saúde humana e do ambiente estabelecidos noutra legislação da União, em consonância com o Regulamento (UE) [novo Regulamento Transferências de Resíduos].

Or. en

Justificação

Alinhamento com a redação do Regulamento Transferências de Resíduos.

Alteração 396
Jonas Sjöstedt

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 Resíduos].	(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 equivalentes aos requisitos do presente regulamento e aos requisitos de proteção da saúde humana e do ambiente estabelecidos noutra legislação da União, em consonância com o Regulamento (UE) [novo Regulamento Transferências de Resíduos].

Or. en

Alteração 397
Pietro Fiocchi

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	(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, ***consideradas*** equivalentes aos requisitos

regulamento e aos requisitos de proteção da saúde humana e do ambiente estabelecidos noutra legislação da União, em consonância com o Regulamento (UE) ***[novo Regulamento Transferências de Resíduos]***.	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***.

Or. en

Alteração 398
Pierfrancesco Maran, Matteo Ricci, Bruno Tobback, Elisabeth Grossmann, Annalisa Corrado

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 Resíduos].	(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 equivalentes aos requisitos do presente regulamento e aos requisitos de proteção da saúde e do ambiente estabelecidos noutra legislação da União, em consonância com o Regulamento (UE) [novo Regulamento Transferências de Resíduos].

Or. en

Alteração 399
Matthieu Valet, Valérie Deloge, Mathilde Androuët, Marie-Luce Brasier-Clain, Anne-Sophie Frigout

Proposta de regulamento
Considerando 68

Texto da Comissão	*Alteração*
(68) A fim de assegurar que os veículos	(68) A fim de assegurar que os veículos

em fim de vida são tratados de forma ambientalmente sustentável, é importante clarificar o estatuto de um veículo ao longo de toda a sua vida, em especial nas situações em que é necessário distinguir os veículos usados dos veículos em fim de vida. O proprietário de um veículo que pretenda transferir a propriedade de um veículo usado deve, em especial, ser obrigado a demonstrar que não se trata de um veículo em fim de vida. ***A fim de avaliar o estatuto de um veículo usado, o proprietário do veículo, outros operadores económicos e as autoridades competentes devem verificar se estão preenchidos determinados critérios que determinam se o veículo em causa é ou não um veículo em fim de vida. A fim de ter em conta o progresso técnico e científico, o poder de adotar atos em conformidade com o artigo 290.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia deve ser delegado na Comissão no que respeita à alteração do anexo I que estabelece os critérios para determinar um veículo como sendo um veículo em fim de vida.***

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.

Or. fr

Alteração 400
Pierfrancesco Maran, Matteo Ricci, Bruno Tobback, Elisabeth Grossmann, Annalisa Corrado

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	(68) A fim de assegurar que os veículos em fim de vida são tratados de forma ambientalmente sustentável, é importante clarificar o estatuto de um veículo ao longo de toda a sua vida, em especial nas situações em que é necessário distinguir os veículos usados dos veículos em fim de vida. O proprietário de um veículo que pretenda transferir a propriedade de um

veículo usado deve***, em especial, ser obrigado a demonstrar*** que não se trata de um veículo em fim de vida. ***A fim de avaliar o estatuto de um veículo usado***, ***o proprietário do veículo, outros operadores económicos e as*** autoridades competentes ***devem verificar se estão preenchidos determinados critérios que determinam se o*** veículo ***em causa é ou não*** um veículo em fim de vida. A fim de ter em conta o progresso técnico e científico, o poder de adotar atos em conformidade com o artigo 290.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia deve ser delegado na Comissão no que respeita à alteração do anexo I que estabelece os critérios para determinar um veículo como sendo um veículo em fim de vida.

veículo usado deve ***fornecer, a uma pessoa singular ou coletiva que pretenda adquirir esse veículo, ou, em alternativa, às autoridades competentes, documentação que demonstre*** que não se trata de um veículo em fim de vida. ***Tal documentação deve consistir num certificado de inspeção técnica ou***, ***se este não estiver disponível, numa avaliação em conformidade com o anexo I, verificada pelas*** autoridades competentes ***ou por outros organismos certificados pelos Estados-Membros. Caso subsistam dúvidas quanto ao facto de um*** veículo ***usado poder ser*** um veículo em fim de vida***, as autoridades competentes ou organismos certificados pelos Estados-Membros devem poder exigir que um proprietário de um veículo apresente documentação adicional***. 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.

Or. en

Alteração 401
Beatrice Timgren

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	(68) A fim de assegurar que os veículos em fim de vida são tratados de forma ambientalmente sustentável, é importante clarificar o estatuto de um veículo ao longo de toda a sua vida, em especial nas situações em que é necessário distinguir os veículos usados dos veículos em fim de vida. O proprietário de um veículo que pretenda transferir a propriedade de um

veículo usado deve, em especial, ser obrigado a demonstrar que não se trata de um veículo em fim de vida. ***A fim de avaliar o estatuto de um veículo usado, o proprietário do veículo, outros operadores económicos e*** as autoridades competentes ***devem verificar se estão preenchidos determinados critérios que determinam se o*** veículo ***em causa é ou não*** um veículo ***em fim de vida. A fim de ter em conta o progresso técnico e científico, o poder de adotar atos em conformidade com o artigo 290.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia deve ser delegado na Comissão no que respeita à alteração do anexo I que estabelece os critérios para determinar um veículo como sendo um veículo em fim de vida***.	veículo usado deve, em especial, ser obrigado a demonstrar que não se trata de um veículo em fim de vida. ***No entanto, o ónus da prova não deve recair de forma desproporcionada sobre os proprietários dos veículos. Apenas deve ser exigida documentação adicional se*** as autoridades competentes ***apresentarem provas claras e significativas de que um*** veículo ***cumpre os critérios de classificação como VFV. Na ausência de tais provas, deve presumir-se que*** um veículo ***usado está apto para revenda ou exportação, evitando obstáculos burocráticos desnecessários suscetíveis de prejudicar transações lícitas e de aumentar os custos para os consumidores***.
	Or. en

Alteração 402
Beatrice Timgren

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***	(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 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. ***No entanto, tais medidas não*** devem ***impor encargos administrativos desproporcionados aos proprietários dos veículos ou às empresas que exercem***

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 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.***	***atividades comerciais legítimas****. **Os veículos apenas devem ser objeto de restrições à exportação se tiverem sido formalmente classificados como VFV, com base numa decisão juridicamente vinculativa resultante de um processo equitativo. As avaliações automatizadas ou as classificações presuntivas não devem servir como base para a negação de direitos de*** exportação.
[59] COM(2021) 400.	[59] COM(2021)***0***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).	

Or. en

Alteração 403
Sara Matthieu, David Cormand

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 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.	(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***,*** deve estar apto a circular nos termos da Diretiva 2014/45/UE do Parlamento Europeu e do Conselho[61] ***e cumpre determinadas normas ambientais/limites de emissão***, o que deve assegurar que apenas os veículos usados adequados à circulação nas estradas da União possam ser exportados para um país terceiro, reduzindo assim os riscos de a exportação de veículos usados da União contribuir para a poluição atmosférica ou para acidentes rodoviários em países terceiros. A fim de permitir que as autoridades aduaneiras verifiquem se esses requisitos são cumpridos aquando da exportação, qualquer pessoa que exporte um veículo usado deve ser obrigada a fornecer a essas autoridades o número de identificação do veículo***,*** uma declaração que confirme que o veículo usado não é um veículo em fim de vida e ***uma prova de*** que ***está*** apto a circular. ***Por outro lado, há que estabelecer limites para a idade dos veículos que podem ser exportados. Tal evitará que os veículos mais poluentes e nocivos para a saúde humana sejam***

	exportados para países terceiros.
[59] COM(2021) 400.	[59] COM(2021)***0***400.
[60] https://www.unep.org/resources/report/global-trade-used-vehicles-report .	[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).	[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).

Or. en

Alteração 404
Pierfrancesco Maran, Matteo Ricci, Bruno Tobback, Elisabeth Grossmann, Annalisa Corrado

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	(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 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.

[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).

2014/45/UE do Parlamento Europeu e do Conselho[61] ***e 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 cumpridos aquando da exportação, qualquer pessoa que exporte um veículo usado deve ser obrigada a fornecer a essas autoridades o número de identificação do veículo e uma declaração que confirme que o veículo usado não é um veículo em fim de vida e que é considerado apto a circular.

[59] COM(2021)***0***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).

Or. en

Alteração 405
Sara Matthieu, David Cormand

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**,**	(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 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 conseguinte, o presente regulamento deve estabelecer os principais elementos a controlar, enquanto os aspetos

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 exportação. Tendo em conta as suas atuais características e funcionalidades associadas à partilha, entre as autoridades de registo de veículos, de informações relativas aos veículos matriculados na União, a Comissão desenvolveu uma plataforma de intercâmbio de mensagens, a MOVE-HUB, para interligar os registos eletrónicos nacionais dos Estados-Membros. A plataforma alberga atualmente a interconexão dos registos das empresas de transporte rodoviário (REETR), os registos de cartas de condução (RESPER), a interconexão dos registos de formação de condutores profissionais (ProDriveNet), a notificação de falhas na inspeção rodoviária de veículos (RSI) e a interconexão dos registos de cartões tacográficos de condutor (TACHOnet). Por conseguinte, as funcionalidades da MOVE-HUB devem ser alargadas de modo a permitir o intercâmbio ***e a verificação*** de informações sobre o número de identificação dos veículos***,*** o estado da inspeção técnica dos veículos usados destinados a exportação ***e a respetiva conformidade com determinadas normas ambientais***. 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 conseguinte, o presente regulamento deve estabelecer os principais

técnicos da execução desse controlo seriam estabelecidos no Regulamento (UE) 2022/2399.

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).

Or. en

Alteração 406
Pierfrancesco Maran, Matteo Ricci, Bruno Tobback, Elisabeth Grossmann, Annalisa Corrado

Proposta de regulamento
Considerando 73

Texto da Comissão	*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	(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]***. Embora não existam atualmente condições específicas para a exportação de veículos usados a partir da União, os países terceiros têm vindo a introduzir um número crescente de condições específicas aplicáveis à importação desses veículos, tais como requisitos relativos à idade dos veículos e/ou às respetivas normas em matéria de emissões***. 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 ***normas em matéria de*** emissões. É importante que as autoridades aduaneiras

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.

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 Comissão deve publicar e disponibilizar informações relacionadas com os referidos requisitos introduzidos por países terceiros.*** 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).

Or. en

Alteração 407
Sara Matthieu, David Cormand

Proposta de regulamento
Considerando 73

Texto da Comissão	*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	(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]***. Por conseguinte, estes veículos devem ser designados como uma área de controlo prioritária, permitindo controlos aduaneiros reforçados e uma ação coordenada entre as autoridades***

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.	***aduaneiras***. 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 ***ou de controlos aduaneiros específicos***, 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.
[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).

Or. en

Alteração 408
Pierfrancesco Maran, Matteo Ricci, Bruno Tobback, Elisabeth Grossmann, Annalisa Corrado

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	(76) As inspeções devem abranger o cumprimento das disposições relativas à exportação de veículos usados e ao tratamento de veículos em fim de vida. Todos os anos, as inspeções devem

abranger, pelo menos, 10 % das instalações de tratamento autorizadas e dos operadores. As instalações dos operadores de reparação e manutenção devem ser igualmente ***sujeitas*** a inspeção. Importa sublinhar que as inspeções realizadas ao abrigo do presente regulamento devem complementar as inspeções das transferências de veículos em fim de vida, que são reguladas de forma abrangente no Regulamento [OP: novo Regulamento Transferências de Resíduos].	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 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 [OP: novo Regulamento Transferências de Resíduos].
	Or. en

Alteração 409
Sara Matthieu, David Cormand

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, ***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].	(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, ***20*** % 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].
	Or. en

Alteração 410
Pierfrancesco Maran, Matteo Ricci, Bruno Tobback, Elisabeth Grossmann, Annalisa Corrado

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 ilegal e da exportação 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.

Or. en

Alteração 411
Sara Matthieu, David Cormand

Proposta de regulamento
Considerando 78

Texto da Comissão	*Alteração*
(78) Os Estados-Membros devem tomar todas as medidas de execução necessárias para combater o tratamento ilegal de veículos em fim de vida, a fim de evitar danos para o ambiente ou a saúde humana devido a essas atividades. Por conseguinte, qualquer estabelecimento ou empresa que proceda ao tratamento de veículos em fim de vida sem uma licença válida, ou em violação das condições ou dos requisitos estabelecidos na licença, deve ser objeto de	(78) Os Estados-Membros devem tomar todas as medidas de execução necessárias para combater o tratamento ilegal de veículos em fim de vida, a fim de evitar danos para o ambiente ou a saúde humana devido a essas atividades ***e de resolver o problema dos veículos desaparecidos e dos veículos exportados não conformes***. Por conseguinte, qualquer estabelecimento ou empresa que proceda ao tratamento de veículos em fim de vida sem uma licença

sanções. Além disso, os Estados-Membros devem ponderar outras medidas, como retirar a licença ou suspender as operações de um operador, a fim de assegurar o cumprimento efetivo do presente regulamento.	válida, ou em violação das condições ou dos requisitos estabelecidos na licença, deve ser objeto de sanções. Além disso, os Estados-Membros devem ponderar outras medidas, como retirar a licença ou suspender as operações de um operador, a fim de assegurar o cumprimento efetivo do presente regulamento.

Or. en

Alteração 412
Matteo Ricci, Pierfrancesco Maran, Bruno Tobback, Elisabeth Grossmann, Annalisa Corrado

Proposta de regulamento
Considerando 78

Texto da Comissão	*Alteração*
(78) Os Estados-Membros devem tomar todas as medidas de execução necessárias para combater o tratamento ilegal de veículos em fim de vida, a fim de evitar danos para o ambiente ou a saúde ***humana*** devido a essas atividades. Por conseguinte, qualquer estabelecimento ou empresa que proceda ao tratamento de veículos em fim de vida sem uma licença válida, ou em violação das condições ou dos requisitos estabelecidos na licença, deve ser objeto de sanções. Além disso, os Estados-Membros devem ponderar outras medidas, como retirar a licença ou suspender as operações de um operador, a fim de assegurar o cumprimento efetivo do presente regulamento.	(78) Os Estados-Membros devem tomar todas as medidas de execução necessárias para combater o tratamento ilegal de veículos em fim de vida, a fim de evitar danos para o ambiente ou a saúde devido a essas atividades. Por conseguinte, qualquer estabelecimento ou empresa que proceda ao tratamento de veículos em fim de vida sem uma licença válida, ou em violação das condições ou dos requisitos estabelecidos na licença, deve ser objeto de sanções. Além disso, os Estados-Membros devem ponderar outras medidas, como retirar a licença ou suspender as operações de um operador, a fim de assegurar o cumprimento efetivo do presente regulamento.

Or. en

Alteração 413
Sara Matthieu, David Cormand

Proposta de regulamento
Considerando 78-A (novo)

Texto da Comissão	*Alteração*
	(78-A) A fim de garantir uma cooperação eficaz entre os Estados-Membros, a Comissão deve criar e supervisionar uma rede de coordenação para efeitos de execução. Esta rede deve ter por objetivo debater problemas recorrentes em matéria de execução, proceder ao intercâmbio de boas práticas e analisar um quadro harmonizado para a adoção de medidas corretivas e sanções.

Or. en

Alteração 414
Pierfrancesco Maran, Matteo Ricci, Bruno Tobback, Elisabeth Grossmann, Annalisa Corrado

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	(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***, num prazo razoável,*** 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.	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).	[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).

Or. en

Alteração 415
Pierfrancesco Maran, Matteo Ricci, Bruno Tobback, Elisabeth Grossmann, Annalisa Corrado

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,	(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.

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***, bem como no impacto das medidas destinadas a dar resposta ao problema dos «veículos desaparecidos», e em especial ao tratamento ilegal e à exportação de veículos em fim de vida***.

Or. en

Alteração 416
Laurent Castillo

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 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	(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***, tomando também em consideração a exportação, incluindo as transferências ilegais***. 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

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.	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.

Or. en

Alteração 417
Pierfrancesco Maran, Matteo Ricci, Bruno Tobback, Elisabeth Grossmann, Annalisa Corrado, Elena Sancho Murillo

Proposta de regulamento
Considerando 95

Texto da Comissão	*Alteração*
(95) A aplicação de todas as disposições relativas aos veículos das categorias ***L₃e*** a L_7e, 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 ***L₁e*** a L_7e, 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.

Or. en

Alteração 418
Matteo Ricci, Pierfrancesco Maran, Bruno Tobback, Elisabeth Grossmann, Annalisa Corrado

Proposta de regulamento
Considerando 97

Texto da Comissão	*Alteração*
(97) Atendendo a que os objetivos do	(97) Atendendo a que os objetivos do

presente regulamento – contribuir para o funcionamento do mercado único, prevenir e reduzir os impactos adversos da gestão de veículos em fim de vida e assegurar um elevado nível de proteção da saúde ***humana*** e do ambiente – não podem ser suficientemente alcançados pelos Estados-Membros, mas podem, devido à necessidade de harmonização, ser mais bem alcançados ao nível da União, a União pode tomar medidas, em conformidade com o princípio da subsidiariedade consagrado no artigo 5.º do Tratado da União Europeia. Em conformidade com o princípio da proporcionalidade consagrado no mesmo artigo, o presente regulamento não excede o necessário para alcançar esses objetivos,	presente regulamento – contribuir para o funcionamento do mercado único, prevenir e reduzir os impactos adversos da gestão de veículos em fim de vida e assegurar um elevado nível de proteção da saúde e do ambiente – não podem ser suficientemente alcançados pelos Estados-Membros, mas podem, devido à necessidade de harmonização, ser mais bem alcançados ao nível da União, a União pode tomar medidas, em conformidade com o princípio da subsidiariedade consagrado no artigo 5.º do Tratado da União Europeia. Em conformidade com o princípio da proporcionalidade consagrado no mesmo artigo, o presente regulamento não excede o necessário para alcançar esses objetivos,

Or. en