C/2024/1593

5.3.2024

Parecer do Comité Económico e Social Europeu — Proposta de regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho relativo aos requisitos de circularidade para a conceção de veículos e a gestão dos veículos em fim de vida, que altera os Regulamentos (UE) 2018/858 e (UE) 2019/1020 e que revoga as Diretivas 2000/53/CE e 2005/64/CE

[COM(2023) 451 final — 2023/0284 (COD)]

(C/2024/1593)

Relator: **Bruno CHOIX**

Consulta	Parlamento Europeu, 19.10.2023
	Conselho, 21.11.2023
Bases jurídicas	Artigos 114.º e 304.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia
Competência	Secção da Agricultura, Desenvolvimento Rural e Ambiente
Adoção em secção	22.11.2023
Adoção em plenária	14.12.2023
Reunião plenária n.º	583
Resultado da votação	
(votos a favor/votos contra/abstenções)	163/0/2

1. **Conclusões e recomendações**

1.1. A proposta de regulamento em apreço, apresentada pela Comissão Europeia em 13 de julho de 2023 ([1]), é um texto importante para aumentar a sustentabilidade e a circularidade dos veículos colocados no mercado na Europa. O Comité Económico e Social Europeu (CESE) acolhe muito favoravelmente este texto e considera que é possível aumentar ainda mais o nível de ambição no que diz respeito às medidas de conceção dos veículos, a fim de assegurar a sua circularidade.

1.2. No que diz respeito aos requisitos em matéria de teor de material reciclado, o CESE apoia plenamente a obrigação de integrar em cada veículo, pelo menos, 25 % de plástico reciclado e recomenda a adoção de medidas equivalentes para estimular a reciclagem de outros materiais utilizados nos veículos e cujos benefícios ambientais não estejam suficientemente aproveitados.

1.3. O CESE é firmemente a favor dos requisitos de conceção de veículos que visam garantir a reparação, a manutenção, a substituição e a reutilização de peças automóveis. Considera que são necessárias salvaguardas adicionais para garantir que os centros de tratamento autorizados tenham acesso gratuito e sem discriminação às peças e componentes dos veículos, em especial no que diz respeito às baterias de veículos elétricos. O CESE recomenda a proibição de cláusulas contratuais que restrinjam a comercialização de peças e materiais apenas aos fabricantes, dentro das respetivas redes. O CESE recomenda igualmente a criação de ações de formação, custeadas pelos fabricantes, sobre a retirada, substituição e reintegração das baterias por parte dos operadores.

1.4. O CESE apoia as medidas destinadas a reforçar a comunicação de informações e a rotulagem por parte dos fabricantes, e recomenda que se garanta aos operadores independentes, em particular às microempresas, a disponibilização de informações sem custos adicionais, bem como a serialização das peças pelos fabricantes, para que possam ser reprogramadas e reintroduzidas em veículos novos.

1.5. O CESE acolhe favoravelmente o estabelecimento de uma representação equitativa do setor das instalações de tratamento autorizadas nos órgãos de gestão das organizações competentes em matéria de responsabilidade alargada do produtor nos Estados-Membros. A fim de assegurar uma concorrência leal e equitativa no setor do tratamento de veículos, o CESE recomenda que se prevejam garantias eficazes e equivalentes entre o cumprimento a título individual e o cumprimento a título coletivo destas obrigações, regulando os contratos celebrados com as instalações de tratamento autorizadas, nomeadamente no que se refere às informações pré-contratuais ou à proibição de impor a uma instalação de tratamento autorizada uma obrigação que incumbe ao produtor.

([1]) COM(2023) 451 final.

1.6. Tendo em conta a significativa falta de rastreabilidade dos veículos na Europa, o CESE é muito favorável às medidas destinadas a melhorar a rastreabilidade e a recolha de veículos, nomeadamente a obrigação de um certificado de destruição emitido por uma instalação de tratamento autorizada, para efeitos de cancelamento da matrícula do veículo.

1.7. O CESE acolhe muito favoravelmente as obrigações impostas aos Estados-Membros com vista a estimular o mercado da reutilização, da retransformação e do recondicionamento de peças de veículos em fim de vida. Recomenda que se adote medidas mais rigorosas ao abrigo do regulamento e que se assegure que a revenda de peças só possa ser efetuada por centros de tratamento autorizados. A fim de garantir que os centros autorizados são proprietários dos materiais, o CESE recomenda igualmente a proibição de cláusulas contratuais entre um fabricante e uma empresa que exijam a devolução ao fabricante de peças retiradas dos veículos.

1.8. No que diz respeito às obrigações de desmantelamento para fins de reciclagem, o CESE recomenda que estas sejam reavaliadas à luz dos custos económicos e dos benefícios ambientais delas decorrentes, bem como do princípio da neutralidade tecnológica no âmbito da prossecução dos objetivos ambientais, nomeadamente no que se refere aos painéis de avaliação. O CESE recomenda igualmente que se inicie uma reflexão com os Estados-Membros as sobre taxas a fixar para a recuperação dos fluidos refrigerantes contidos nos sistemas de ar condicionado dos veículos em fim de vida.

1.9. Salientando a importância das regras relativas à luta contra o setor ilegal de tratamento de veículos, o CESE recomenda que a função de controlo das autoridades competentes em cada Estado-Membro da União Europeia seja devidamente assegurada. Além disso, o CESE apoia firmemente as regras relativas à exportação, que permitem uma distinção mais clara entre veículos em segunda mão e veículos em fim de vida.

2. **Observações gerais**

Introdução

2.1. Em 13 de julho de 2023, a Comissão propôs um novo regulamento relativo aos veículos em fim de vida, a fim de aumentar a sua circularidade ([2]), na sequência de uma reapreciação. Em conformidade com o Pacto Ecológico Europeu e com o Plano de Ação para a Economia Circular, tal proposta de regulamento relativo aos veículos baseia-se em duas diretivas existentes, que substitui. São elas a Diretiva 2000/53/CE do Parlamento Europeu e do Conselho ([3]) relativa aos veículos em fim de vida e a Diretiva 2005/64/CE do Parlamento Europeu e do Conselho ([4]) relativa à homologação de veículos a motor, no que diz respeito à sua potencial reutilização, reciclagem e valorização. Remetendo para os pareceres do CESE sobre esta matéria ([5]), o presente parecer dá-lhes seguimento, nomeadamente no que diz respeito ao estímulo do mercado das matérias-primas secundárias através de disposições jurídicas vinculativas ([6]).

2.2. O setor automóvel europeu é uma das indústrias que mais recursos consome na Europa, sendo responsável por 19 % da procura da indústria siderúrgica da UE, 10 % do consumo de plástico, uma parte significativa da procura de alumínio (42 % para todos os equipamentos de transporte), de cobre (6 % para as peças de automóveis), de borracha (65 % da produção de artigos em borracha) e de vidro ([7]). Neste contexto, o CESE acolhe favoravelmente a proposta de regulamento em apreço, que estabelece regras harmonizadas que abrangem todo o ciclo de vida dos veículos, a fim de aumentar a sua circularidade, desde a sua conceção e colocação no mercado até ao seu tratamento final. A fim de assegurar uma abordagem abrangente em matéria de circularidade dos veículos, será fundamental manter um diálogo constante com todos os intervenientes na cadeia de valor, o qual poderá inspirar-se no modelo proporcionado pela Plataforma Europeia das Partes Interessadas na Economia Circular ([8]). É indispensável que haja um sistema justo e inclusivo de governação da cadeia de abastecimento.

Conceção dos veículos para garantir a sua circularidade

2.3. O CESE congratula-se com o facto de o âmbito de aplicação do regulamento incluir as categorias adicionais dos autocarros, veículos pesados e reboques (M2, M3, N2, N3, O) e dos ciclomotores (L3e a L7e), a fim de assegurar um tratamento final regulamentado para estas categorias de veículos em fim de vida, incluindo determinados requisitos previstos para os veículos especiais. Uma aplicação mais alargada das medidas de circularidade deverá contribuir para uma maior modularidade dos veículos. Num contexto de rápida evolução dos diferentes tipos de meios de transporte, o CESE recomenda que o âmbito de aplicação possa ser alargado a veículos inovadores não enumerados no regulamento (excluindo os veículos de segurança ou os veículos de emergência).

([2]) COM(2023) 451 final.
([3]) 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).
([4]) 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).
([5]) Parecer do CESE — Revisão das normas de emissões de CO_2 para os veículos pesados (JO C 349 de 29.9.2023, p. 134).
([6]) Parecer do CESE — Novo Plano de Ação para a Economia Circular (JO C 364 de 28.10.2020, p. 94).
([7]) COM(2023) 451 final.
([8]) https://circulareconomy.europa.eu/platform/en

2.4. O CESE apoia plenamente a obrigação de integrar em cada veículo um teor mínimo de 25 % de plástico reciclado, uma vez que esta reciclagem proporciona um benefício ambiental substancial ([9]). O desenvolvimento do setor da reciclagem de plásticos permite diversificar as fontes de abastecimento dos fabricantes e estimular o crescimento de uma indústria europeia de reciclagem de plásticos baseada numa tecnologia de pós-retalhamento, para além de representar uma importante fonte de criação de emprego na Europa. O CESE é favorável à adoção de medidas mais ambiciosas por etapas para a reciclagem de plásticos, bem como de medidas equivalentes para estimular a reciclagem de outros materiais utilizados nos veículos, cujos benefícios ambientais não estejam suficientemente aproveitados.

2.5. As disposições que obrigam o fabricante, aquando da conceção do veículo, a permitir que as peças e componentes sejam removidos e substituídos de forma simples e não destrutiva são essenciais para o desenvolvimento do mercado de reutilização de peças e componentes de veículos na Europa. A fim de desenvolver estas operações durante as fases de utilização e de abate do veículo, é necessário assegurar que as instalações de tratamento autorizadas e os operadores de reparação e de manutenção tenham acesso às peças e componentes dos veículos, incluindo às baterias de veículos elétricos e dos motores elétricos. O CESE recomenda a proibição de cláusulas contratuais que restrinjam a comercialização dos elementos recicláveis e reciclados dos veículos apenas aos fabricantes, dentro das respetivas redes, especialmente no que diz respeito às baterias.

2.6. O CESE lamenta a ausência de um artigo sobre a melhoria de competências e a requalificação dos trabalhadores e o papel do diálogo social na proposta da Comissão e na avaliação de impacto. O projeto conjunto dos parceiros sociais da UE sublinha que a transição para uma economia circular exige, de modo geral, qualificações mais elevadas dos trabalhadores ([10]). Tendo em conta as alterações resultantes das obrigações de circularidade dos veículos, o CESE salienta a importância de o legislador avaliar as novas necessidades de competências dos trabalhadores, a fim de responder à evolução do setor automóvel. O CESE recomenda que sejam organizadas ações de formação técnica, acessíveis a todos os trabalhadores, a fim de reforçar as suas competências e garantir a sua segurança no trabalho, bem como o seu bem-estar.

2.7. O CESE recomenda igualmente a criação de ações de formação, devendo os fabricantes fornecer todos os dados técnicos e métodos de reparação, sobre a retirada, substituição e reintegração das baterias por parte dos operadores, nomeadamente para prevenir os riscos para a segurança e a saúde dos trabalhadores quando trabalham nos veículos.

Circularidade dos veículos durante a sua vida útil

2.8. O CESE apoia as medidas destinadas a reforçar a comunicação de informações e a rotulagem por parte dos fabricantes. As informações obrigatórias sobre o teor de material reciclado nos veículos são essenciais para assegurar informações harmonizadas sobre a respetiva pegada de carbono, a aplicação de uma estratégia de circularidade pelos fabricantes e uma escolha informada dos consumidores em matéria de circularidade.

2.9. A partilha de informações entre produtores e operadores é crucial para assegurar o bom funcionamento da economia circular. A fim de assegurar a reparação, manutenção, substituição e reintegração de peças, componentes e materiais de veículos, é essencial que os operadores de gestão de resíduos e os operadores de reparação e manutenção tenham acesso livre, normalizado e não discriminatório às informações necessárias para realizar essas operações. Em virtude do princípio da responsabilidade alargada do produtor, e tendo em conta os riscos para a segurança e saúde dos operadores que trabalham nos veículos, importa garantir aos operadores independentes, em particular às microempresas, a disponibilização de informações sem custos adicionais, bem como a serialização das peças pelos fabricantes, para que possam ser reprogramadas e reintroduzidas em veículos novos.

Recolha e tratamento de veículos em fim de vida

2.10. O CESE chama a atenção para o grande problema que a falta de rastreabilidade dos veículos representa para o tratamento dos mesmos, uma vez que não é possível localizar 32 % dos veículos cuja matrícula foi cancelada, ou seja, cerca de 3,4 milhões de veículos por ano ([11]), nomeadamente devido à falta de informações sobre a transferência de propriedade dos veículos e da não aplicação das regras existentes. A criação, em cada Estado-Membro, de organizações competentes em matéria de responsabilidade alargada do produtor pode constituir uma medida útil de apoio ao setor do tratamento de veículos, em especial no que diz respeito a operações de tratamento não viáveis do ponto de vista económico, desde que seja assegurada uma concorrência leal e equitativa. A criação de sistemas de responsabilidade alargada do produtor nos

([9]) Comissão Europeia — «Towards recycled plastic content targets in new passenger cars and light commercial vehicles» [Rumo à definição de metas em matéria de teor de plástico reciclado em veículos de passageiros e veículos comerciais ligeiros novos].
([10]) Projeto dos parceiros sociais europeus sobre a economia circular e o mundo do trabalho.
([11]) Documentos de trabalho dos serviços da Comissão: SWD(2023) 256 final e SWD(2021) 60 final.

Estados-Membros deve prever uma representação equitativa dos operadores de tratamento de veículos nos órgãos de gestão dessas organizações. No que diz respeito ao cumprimento, a título individual, das obrigações alargadas dos produtores, o CESE solicita a introdução de salvaguardas eficazes e equivalentes às aplicáveis ao cumprimento, a título coletivo, dessas obrigações, em particular no que diz respeito à responsabilidade financeira, e recomenda uma melhor regulamentação dos contratos celebrados com os operadores privados, nomeadamente no que diz respeito à informação pré-contratual ou à proibição da prática de uma obrigação de um produtor ser prestada gratuitamente por operadores independentes do setor da reparação, reutilização e reciclagem.

2.11. Tendo em conta a atual falta de rastreabilidade dos veículos na Europa, o CESE é muito favorável às medidas destinadas a garantir que os veículos sejam tratados pelos operadores autorizados segundo as regras em vigor, em particular a medida que dispõe que a matrícula de um veículo só pode ser cancelada após apresentação de um certificado de destruição do veículo emitido pelas autoridades competentes dos Estados-Membros.

2.12. No que diz respeito às obrigações de desmantelamento para fins de reutilização e recondicionamento, o CESE salienta a importância de uma abordagem de mercado orientada para a procura, a fim de assegurar a viabilidade económica dessas operações de desmantelamento. O CESE recomenda a adoção de regras mais exigentes relativas às medidas que os Estados-Membros devem adotar para estimular o mercado da reutilização, da retransformação e do recondicionamento, facilitando desta forma a criação de empregos locais na Europa. Neste contexto, as peças provenientes de veículos em fim de vida devem poder ser revendidas pelos centros de tratamento desses veículos, com vista à sua reutilização. O CESE recomenda a proibição de cláusulas contratuais entre um fabricante e uma empresa que exijam a devolução ao fabricante de peças retiradas dos veículos.

2.13. No que diz respeito às obrigações de desmantelamento para fins de reciclagem, o CESE salienta que a atual tecnologia europeia de pós-retalhamento já assegura a produção de plásticos reciclados com vista integrá-los em veículos novos. O CESE recomenda que as obrigações de desmantelamento propostas sejam reavaliadas à luz do princípio da neutralidade tecnológica, da sua utilidade e da eficácia económica dos processos existentes, como o pós-retalhamento. No que diz respeito à recuperação dos fluidos refrigerantes contidos nos sistemas de ar condicionado dos veículos em fim de vida, o CESE recomenda que se iniciem conversações com os Estados-Membros com vista a fixar taxas realistas em função dos materiais e setores existentes, prevendo que os custos desse processo sejam suportados pelos produtores.

2.14. O CESE salienta a importância das regras de luta contra o setor ilegal de tratamento de veículos. Confiar ao setor privado a tarefa de estabelecer, através de contratos comerciais celebrados com os fabricantes, as condições necessárias para exercer essa atividade prejudicaria o setor legal de tratamento dos veículos em fim de vida. A autorização emitida pelas autoridades competentes é essencial para verificar que os operadores têm a capacidade técnica, financeira e organizativa necessária para tratar veículos em fim de vida. O regulamento deverá zelar por que esta função de controlo seja devidamente assegurada pelas autoridades competentes em cada Estado-Membro da União Europeia. O CESE apoia as regras relativas à exportação, que permitem distinguir melhor entre veículos usados e veículos em fim de vida.

Bruxelas, 14 de dezembro de 2023.

O Presidente
do Comité Económico e Social Europeu

Oliver RÖPKE