# ELVD: Diretiva VFV (Directive 2000/53/EC), explicado

> A Diretiva VFV exige que os automóveis de passageiros e os veículos comerciais ligeiros sejam concebidos para reciclagem, sem chumbo, mercúrio, cádmio nem crómio hexavalente fora das isenções, e entregues para tratamento sem encargos. Devia ser transposta até 21 de abril de 2002; o Regulamento (UE) 2026/1738, em vigor desde 13 de agosto de 2026, revoga-a em 1 de setembro de 2028.

Revisto em 5 de outubro de 2026 por Conphora compliance team · Próxima revisão em 12 de março de 2027 · Não constitui aconselhamento jurídico

## Factos essenciais

| | | | |
|---|---|---|---|
| Referência | Directive 2000/53/EC | Tipo de ato | Directive |
| Em vigor | 21 de outubro de 2000 | Aplicável a partir de | 21 de abril de 2002 |
| Alterado por | Decisão 2002/525/CE da Comissão, Decisão 2005/63/CE da Comissão, Decisão 2005/438/CE da Comissão, Decisão 2005/673/CE do Conselho, Diretiva 2008/33/CE, Decisão 2008/689/CE da Comissão, Diretiva 2008/112/CE, Decisão 2010/115/UE da Comissão, Diretiva 2011/37/UE da Comissão, Diretiva 2013/28/UE da Comissão, Diretiva (UE) 2016/774 da Comissão, Diretiva (UE) 2017/2096 da Comissão, Diretiva (UE) 2018/849, Diretiva Delegada (UE) 2020/362 da Comissão, Diretiva Delegada (UE) 2020/363 da Comissão, Diretiva Delegada (UE) 2023/544 da Comissão, Regulamento (UE) 2026/1738 (ato revogatório) | Aplicado por | A diretiva dirige-se aos Estados-Membros, que a transpõem e designam as autoridades competentes que licenciam ou registam as instalações de tratamento, gerem o sistema de cancelamento da matrícula assente no certificado de destruição e verificam a proibição de substâncias e as metas; a diretiva consta do anexo I do Regulamento (UE) 2019/1020, pelo que as regras de fiscalização do mercado desse regulamento se aplicam aos veículos e aos componentes enquanto produtos. |
| CELEX | 32000L0053 | | |

## Datas-chave

| | | |
|---|---|---|
| **18 de setembro de 2000** | Adoção da Diretiva 2000/53/CE pelo Parlamento Europeu e pelo Conselho | title |
| **21 de outubro de 2000** | Entrada em vigor no dia da publicação no JO L 269 de 21 de outubro de 2000 | Art. 12(1) |
| **21 de outubro de 2001** | Prazo para a Comissão alterar pela primeira vez o anexo II; nenhuma isenção podia ser suprimida antes de 1 de janeiro de 2003 | Art. 4(2)(c) |
| **21 de abril de 2002** | Prazo para os Estados-Membros transporem a diretiva; os artigos 4.º, n.º 1, 5.º, n.º 1, 7.º, n.º 1, 8.º, n.os 1 e 3, e 9.º, n.º 2, e as regras de execução do artigo 5.º, n.º 4, podem ser aplicados através de acordos vinculativos com os setores económicos | Art. 10(1) and Art. 10(3) |
| **1 de julho de 2002** | A retoma gratuita aplica-se aos veículos colocados no mercado a partir desta data: a entrega a uma instalação de tratamento autorizada deve ser feita sem encargos para o último detentor, suportando os produtores a totalidade ou uma parte significativa dos custos | Art. 5(4) and Art. 12(2) |
| **1 de janeiro de 2003** | Aplica-se a Decisão 2002/525/CE da Comissão: primeira revisão do anexo II, com os valores máximos de concentração de 0,1 % e 0,01 % por material homogéneo | Art. 1 and Art. 3 |
| **1 de julho de 2003** | Proibição dos metais pesados: os materiais e componentes dos veículos colocados no mercado após esta data não podem conter chumbo, mercúrio, cádmio ou crómio hexavalente, salvo nos casos enumerados no anexo II | Art. 4(2)(a) |
| **1 de janeiro de 2006** | Primeiras metas: reutilização e valorização de, pelo menos, 85 % e reutilização e reciclagem de, pelo menos, 80 % em peso médio por veículo e por ano; os Estados-Membros podiam fixar 75 % e 70 % para os veículos produzidos antes de 1 de janeiro de 1980 | Art. 7(2)(a) |
| **1 de janeiro de 2007** | A retoma gratuita estende-se aos veículos colocados no mercado antes de 1 de julho de 2002 | Art. 12(2) |
| **1 de janeiro de 2015** | Metas atuais: reutilização e valorização de, pelo menos, 95 % e reutilização e reciclagem de, pelo menos, 85 % em peso médio por veículo e por ano | Art. 7(2)(b) |

| | | |
|---|---|---|
| **4 de julho de 2018** | Entrada em vigor da Diretiva (UE) 2018/849: a Comissão pode alterar os anexos I e II e fixar, por ato delegado, as normas de codificação e o certificado de destruição, a comunicação anual de dados sobre as metas substitui os relatórios trienais de execução, e a Comissão devia rever a diretiva até 31 de dezembro de 2020 | Art. 1 and Art. 5 |
| **5 de julho de 2020** | Prazo para os Estados-Membros transporem a Diretiva (UE) 2018/849 | Art. 4(1) |
| **31 de dezembro de 2020** | Prazo para a Comissão rever a diretiva e apresentar um relatório ao Parlamento Europeu e ao Conselho, acompanhado, se for caso disso, de uma proposta legislativa; a proposta COM(2023) 451 foi apresentada em 13 de julho de 2023 | Art. 10a |
| **30 de março de 2023** | Entrada em vigor da Diretiva Delegada (UE) 2023/544 da Comissão: o atual anexo II, com 16 entradas numeradas em 42 linhas; transposição até 1 de junho de 2023 | Art. 2 and Art. 3 |
| **1 de janeiro de 2024** | As isenções 5(b)(ii) (chumbo em baterias fora de 5(a) e 5(b)(i)), 8(f)(ii) (sistemas de conectores de pinos conformes fora da zona de acoplamento) e 8(k) (soldadura de aplicações de aquecimento em vidros laminados) abrangem apenas os veículos homologados antes desta data e as respetivas peças sobresselentes | Annex II, entries 5(b)(ii), 8(f)(ii) and 8(k) |
| **1 de janeiro de 2026** | A isenção 14(b) (crómio hexavalente no sistema de arrefecimento dos frigoríficos de absorção com aquecedor elétrico de 75 W ou mais) abrange apenas os veículos homologados antes desta data e as respetivas peças sobresselentes | Annex II, entry 14 |
| **13 de agosto de 2026** | Entra em vigor o Regulamento (UE) 2026/1738 relativo aos requisitos de circularidade para a conceção de veículos e à gestão de veículos em fim de vida; as entradas 5(a), 5(b)(i), 5(b)(ii) e 16 do anexo II (chumbo e cádmio em baterias) deixam de se aplicar e as regras sobre substâncias em baterias passam para o anexo I do Regulamento (UE) 2023/1542 | Art. 53, Art. 57(1)(a) and Art. 59 |
| **14 de setembro de 2026** | Passam a aplicar-se as habilitações para atos delegados e atos de execução do Regulamento (UE) 2026/1738, incluindo as relativas a substâncias preocupantes, teor | Art. 59(2) |

| | | |
|---|---|---|
| | de material reciclado, certificado de destruição e comunicação de informação | |
| **1 de janeiro de 2028** | A isenção 2(c)(i) (chumbo até 0,4 % em ligas de alumínio para maquinagem) abrange apenas os veículos homologados antes desta data e as respetivas peças sobresselentes | Annex II, entry 2(c)(i) |
| **1 de setembro de 2028** | A Diretiva 2000/53/CE é revogada e passa a aplicar-se o Regulamento (UE) 2026/1738, sem prejuízo da aplicação continuada da proibição de substâncias e das disposições em matéria de tratamento, informação, metas e comunicação de informação enumeradas no artigo 57.º, n.º 1 | Art. 57(1) and Art. 59(2) |
| **31 de agosto de 2029** | Termo da aplicação continuada do artigo 5.º, n.º 4, segundo parágrafo (custo suportado pelo produtor), do artigo 6.º, n.º 3, segundo parágrafo, do artigo 7.º, n.º 1, e do artigo 8.º, n.os 3 e 4 (informação para desmontagem), do artigo 6.º, n.º 3, primeiro parágrafo, e do anexo I (tratamento), e do artigo 9.º, n.º 1-A, primeiro e terceiro parágrafos, do artigo 9.º, n.º 1-B, e do artigo 9.º, n.º 1-D (comunicação de informação); o segundo parágrafo do artigo 9.º, n.º 1-A, vigora até 31 de agosto de 2031. A partir de 1 de setembro de 2029, a responsabilidade alargada do produtor, o tratamento e as sanções passam a reger-se pelo Regulamento (UE) 2026/1738. | Art. 16(1), Art. 49 og Art. 57(1)(b), (c), (e) og (f) |
| **31 de dezembro de 2030** | Termo da aplicação continuada das metas do artigo 7.º, n.º 2, alínea b); a partir de 1 de janeiro de 2030, as metas de 95 % e 85 %, com exclusão das baterias, passam a aplicar-se ao abrigo do Regulamento (UE) 2026/1738 | Art. 33(1) and Art. 57(1)(d) |
| **31 de agosto de 2032** | Termo da aplicação continuada do artigo 4.º, n.º 2, e do anexo II; a partir de 1 de setembro de 2032, os tipos de veículos homologados ao abrigo do Regulamento (UE) 2018/858 e as novas peças para eles destinadas não podem conter chumbo, mercúrio, cádmio ou crómio hexavalente, salvo nos termos do anexo IV do Regulamento (UE) 2026/1738, e a Diretiva 2005/64/CE é revogada | Art. 5(4), Art. 5(5), Art. 57(1)(a) and Art. 57(2) |

## Obrigações por função

**Produtor (fabricante de veículos ou importador profissional)**

- Assegure que os materiais e componentes dos veículos que coloca no mercado após 1 de julho de 2003 não contêm chumbo, mercúrio, cádmio ou crómio hexavalente, salvo nos casos do anexo II e nas condições aí previstas, dentro da tolerância de 0,1 % de chumbo, mercúrio e crómio hexavalente e de 0,01 % de cádmio em peso por material homogéneo. Art. 4(2)(a) and Annex II
- Acompanhe as datas de caducidade e de revisão das isenções do anexo II em que se apoia, em especial 2(c)(i), ligas de alumínio para maquinagem (veículos homologados antes de 1 de janeiro de 2028), 8(f)(ii), 8(k) e 5(b)(ii) (antes de 1 de janeiro de 2024) e 14(b) (antes de 1 de janeiro de 2026), e tenha presente que as entradas 5(a), 5(b)(i), 5(b)(ii) e 16 deixaram de se aplicar em 13 de agosto de 2026 em favor do Regulamento das Baterias. Annex II; Art. 57(1)(a)
- Conte com medidas nacionais que o incentivem, em articulação com os fabricantes de materiais e de equipamentos, a limitar as substâncias perigosas desde a conceção do veículo, a conceber e produzir novos veículos de modo a poderem ser desmontados, reutilizados e valorizados, e a integrar uma quantidade crescente de material reciclado: o artigo 4.º, n.º 1, obriga os Estados-Membros a incentivar estas medidas, e não vincula diretamente os produtores, e as obrigações correspondentes passam a ser diretamente vinculativas nos termos dos artigos 4.º a 7.º do Regulamento (UE) 2026/1738. Art. 4(1)
- Suporte a totalidade ou uma parte significativa dos custos da retoma gratuita, ou retome os veículos em fim de vida por si próprio, de modo que a entrega a uma instalação de tratamento autorizada não custe nada ao último detentor ou proprietário, mesmo que o veículo tenha valor de mercado nulo ou negativo; na Dinamarca, o produtor que não participe num regime coletivo e coloque mais de 20 veículos por ano no mercado deve permitir que os proprietários entreguem o veículo em qualquer concessionário que venda os seus veículos ou num local de armazenamento ou operador de tratamento registado a menos de 50 km, e só pode cobrar a falta de motor, caixa de velocidades ou catalisador, com um limite correspondente, em simultâneo, ao valor material dos componentes em falta no momento da entrega e a 300 kr. por motor em falta, 100 kr. por caixa de velocidades em falta e 100 kr. por catalisador em falta. Art. 5(4); § 29 and § 30
- Utilize as normas de codificação de componentes e materiais, em articulação com os fabricantes de materiais e de equipamentos, para que os componentes e materiais suscetíveis de reutilização e valorização possam ser identificados, e rotule ou torne identificáveis os componentes do anexo II assinalados para remoção antes de qualquer tratamento posterior. Art. 4(2)(b)(iv), Art. 8(1) and Annex II
- Utilize as normas de codificação de componentes e materiais, em articulação com os fabricantes de materiais e de equipamentos, para que os componentes e materiais suscetíveis de reutilização e valorização possam ser identificados. Art. 8(1)
- Rotule ou torne identificáveis os componentes do anexo II assinalados para remoção antes de qualquer tratamento posterior. Art. 4(2)(b)(iv) and Annex II
- Forneça informação para desmontagem de cada tipo de novo veículo no prazo de seis meses após a sua colocação no mercado, identificando os componentes e materiais e a localização de todas as substâncias perigosas na medida em que as instalações de tratamento dela necessitem, em manuais ou em suporte eletrónico. Art. 2(13) and Art. 8(3)
- Publique informação sobre a conceção dos seus veículos com vista à valorização e à reciclagem, sobre o seu tratamento ambientalmente correto, sobre o desenvolvimento da reutilização e da reciclagem e sobre os progressos alcançados, torne-a acessível aos potenciais compradores e inclua-a na documentação promocional dos novos veículos. Art. 9(2)
- Registe-se no registo nacional de produtores sempre que o direito nacional o exija; na Dinamarca, o registo é mantido pela Dansk Producentansvar, o registo deve estar concluído, o mais tardar, 14 dias

antes da primeira colocação no mercado de veículos novos ou usados, a cessação de atividade deve ser comunicada no prazo de quatro semanas, e a colocação de veículos no mercado sem registo constitui uma infração punível. Prepare-se para a responsabilidade alargada do produtor ao abrigo do Regulamento (UE) 2026/1738 a partir de 1 de setembro de 2029.

§ 47, § 48, § 51, § 52 og § 64, stk. 1, nr. 28; Art. 16(1)

**Fabricante de materiais, equipamentos e componentes**

- Não coloque no mercado materiais ou componentes para veículos que contenham chumbo, mercúrio, cádmio ou crómio hexavalente acima de 0,1 % (0,01 % no caso do cádmio) em peso em qualquer material homogéneo, a menos que uma entrada do anexo II abranja a aplicação e o veículo esteja dentro do seu âmbito e da sua data de caducidade. Art. 4(2)(a) and Annex II
- Colabore com os fabricantes de veículos para limitar as substâncias perigosas desde a fase de conceção, facilitar a desmontagem, a reutilização e a valorização e aumentar o material reciclado utilizado nos veículos e noutros produtos. Art. 4(1)(a) to (c)
- Aplique as normas de codificação de componentes e materiais em articulação com os produtores, para que os componentes e materiais reutilizáveis e valorizáveis possam ser identificados no tratamento. Art. 8(1)
- Disponibilize informação adequada sobre a desmontagem, o armazenamento e o ensaio de componentes reutilizáveis às instalações de tratamento autorizadas que o solicitem, sem prejuízo da confidencialidade comercial e industrial. Art. 8(4)
- Rotule ou torne de outro modo identificáveis os componentes abrangidos pelas entradas do anexo II assinaladas para remoção, como baterias, amortecedores de vibrações, soldas quando o limiar de 60 g por veículo é ultrapassado, materiais termoelétricos, frigoríficos de absorção e lâmpadas de mercúrio, para que as instalações de tratamento os possam retirar antes da trituração.

  Art. 4(2)(b)(iv), Art. 6(3)(a) and Annex II, third column and notes 5 and 6
- Forneça os dados sobre materiais de que o fabricante do veículo necessita para a homologação ao abrigo da Diretiva 2005/64/CE. A Diretiva 2005/64/CE acrescenta um controlo na homologação: os novos tipos M1 e N1 devem ser reutilizáveis e/ou recicláveis em, pelo menos, 85 % e reutilizáveis e/ou valorizáveis em, pelo menos, 95 % em massa, nos termos do ponto 1 do seu anexo I, e a entidade homologadora verifica, na avaliação preliminar do fabricante, que os materiais cumprem o artigo 4.º, n.º 2, alínea a), da presente diretiva; não se aplica aos veículos de uso especial, aos veículos N1 fabricados em várias fases cujo veículo de base seja conforme, nem aos veículos produzidos em pequenas séries.

  Art. 1, Art. 3, Art. 5(1), Art. 5(2), Art. 6(2) and Annex I, point 1

**Importador de veículos ou de componentes**

- Enquanto importador profissional de veículos para um Estado-Membro, é o produtor na aceção do artigo 2.º, ponto 3, e assume as obrigações do produtor: a proibição de substâncias, o custo da retoma gratuita, a codificação, a informação para desmontagem e a informação aos compradores. Art. 2(3), Art. 4(2)(a), Art. 5(4), Art. 8 and Art. 9(2)
- Verifique, antes da importação, que os materiais e componentes de veículos colocados no mercado após 1 de julho de 2003 cumprem o anexo II, incluindo a regra das peças sobresselentes e a tolerância de 0,1 % e 0,01 % por material homogéneo. Art. 4(2)(a) and Annex II
- Forneça informação para desmontagem de cada novo tipo de veículo no prazo de seis meses após a sua colocação no mercado, ou assegure que a informação do fabricante está disponível para as instalações de tratamento autorizadas no Estado-Membro de importação. Art. 2(13) and Art. 8(3)
- Registe-se no registo nacional de produtores e adira a um regime coletivo ou assegure por si próprio que os proprietários podem entregar gratuitamente os veículos em fim de vida; na Dinamarca, os importadores de veículos de passageiros e comerciais ligeiros novos e usados registam-se na Dansk Producentansvar, o mais tardar, 14 dias antes da primeira colocação de veículos no mercado, pagam uma taxa de registo única de 1 000 kr. (500 kr. se já estiverem inscritos no registo ao abrigo do decreto sobre baterias ou REEE) e uma taxa anual de, pelo menos, 250 kr., e o produtor que não participe num regime coletivo e coloque mais de 20 veículos por ano no mercado deve assegurar a retoma a menos de 50 km. § 29, § 47, § 48, § 52, § 56 og § 57
- Registe-se no registo nacional de produtores; na Dinamarca, os importadores de veículos de passageiros e comerciais ligeiros registam-se na Dansk Producentansvar, pelo menos, 14 dias antes da primeira colocação de veículos no mercado e pagam uma taxa única de 1 000 kr. (500 kr. se já estiverem registados ao abrigo do decreto sobre baterias ou REEE) e uma taxa anual de, pelo menos, 250 kr. § 47, § 48, § 52, § 56 og § 57
- Adira a um regime coletivo ou assegure por si próprio que os proprietários podem entregar gratuitamente os veículos em fim de vida; na Dinamarca, o produtor que não participe num regime coletivo e coloque mais de 20 veículos por ano no mercado deve assegurar a retoma a menos de 50 km. § 29
- Torne acessível aos potenciais compradores a informação do artigo 9.º, n.º 2, sobre valorização, tratamento e progressos, e inclua-a na documentação promocional utilizada para comercializar os novos veículos. Art. 9(2)

**Distribuidor (concessionário ou oficina)**

- Participe, enquanto operador económico, nos sistemas criados para a recolha de todos os veículos em fim de vida e, na medida em que seja tecnicamente viável, das peças usadas que constituam resíduos retiradas na reparação de automóveis de passageiros. Art. 2(10) and Art. 5(1)
- Entregue a uma instalação de tratamento autorizada os veículos em fim de vida que receba; na Dinamarca, os concessionários e as oficinas devem transferi-los para o operador de tratamento registado com o qual tenham acordo, e o incumprimento constitui uma infração punível.
  Art. 5(2); § 11 and § 64, stk. 1, nr. 7
- Emita o certificado de destruição em nome de uma instalação de tratamento autorizada apenas quando o seu Estado-Membro o permita, esteja registado junto das autoridades públicas e garanta a transferência do veículo para essa instalação; a emissão não confere direito a reembolso, salvo se o Estado-Membro o tiver previsto. Art. 5(3)
- Quando vende veículos fabricados ou importados por um produtor, conte ser um ponto de retoma: na Dinamarca, o produtor que não participe num regime coletivo deve permitir que os proprietários entreguem os veículos em fim de vida em qualquer empresa que venda os seus veículos. § 29, stk. 1, nr. 1

**Instalação de tratamento autorizada, operador de recolha, triturador, reciclador ou segurador**

- Obtenha licença das autoridades competentes, ou registe-se junto delas, antes de realizar qualquer operação de tratamento; a derrogação de registo só está disponível para operações de valorização de resíduos já descontaminados, após uma inspeção anual dos tipos e quantidades de resíduos, dos requisitos técnicos e das precauções de segurança. Art. 6(2) and Art. 6(4)
- Armazene, ainda que temporariamente, e trate os veículos em fim de vida de acordo com a hierarquia dos resíduos, com o artigo 4.º da Diretiva 2008/98/CE e com os requisitos técnicos mínimos do anexo I: superfícies impermeáveis com recolha de derrames, tratamento de águas, armazenamento separado de fluidos, baterias, filtros, condensadores com PCB e pneus. Art. 6(1) and Annex I, points 1, 2 and 5
- Retire os componentes dos veículos em fim de vida antes de qualquer tratamento posterior, remova e separe os materiais e componentes perigosos para que os resíduos de trituração não sejam contaminados e proceda à descontaminação logo que possível: remoção das baterias e dos depósitos de GPL, neutralização dos airbags e de outros componentes explosivos, drenagem de todos os fluidos e remoção dos componentes que contenham mercúrio. Art. 6(3) and Annex I, point 3
- Remova os catalisadores e os vidros antes da trituração, bem como os componentes metálicos que contenham cobre, alumínio ou magnésio, os pneus e os grandes componentes de plástico, como para-choques, painéis de instrumentos e recipientes de fluidos, a menos que o processo de trituração separe esses materiais de modo a poderem ser efetivamente reciclados como materiais; armazene os componentes de modo que as peças reutilizáveis e os fluidos não sejam danificados.
  Art. 6(3)(c) and Annex I, points 4 and 5
- Emita o certificado de destruição ao detentor ou proprietário quando o veículo em fim de vida lhe for transferido; é a condição para o cancelamento da matrícula e deve ser reconhecido em todos os Estados-Membros. Na Dinamarca, é emitido através do sistema digital da Dansk Producentansvar e enviado por Digital Post. Art. 5(3) and Art. 5(5); § 10
- Atinja as metas de, pelo menos, 95 % de reutilização e valorização e 85 % de reutilização e reciclagem em peso médio por veículo e por ano, e conserve os registos de que o Estado-Membro necessita para comunicar os dados por via eletrónica no prazo de 18 meses após o termo de cada ano, acompanhados de um relatório de controlo de qualidade. Art. 7(2)(b), Art. 9(1a) and Art. 9(1b)
- Atinja as metas de, pelo menos, 95 % de reutilização e valorização e 85 % de reutilização e reciclagem em peso médio por veículo e por ano. Art. 7(2)(b)
- Conserve os registos de que o Estado-Membro necessita para comunicar por via eletrónica os dados de reutilização, reciclagem e valorização no prazo de 18 meses após o termo de cada ano, acompanhados de um relatório de controlo de qualidade. Art. 9(1a) and Art. 9(1b)
- Pondere adotar um sistema de gestão ambiental certificado, que os Estados-Membros devem incentivar; na Dinamarca, quem trate veículos a título profissional deve explorar um sistema de gestão ambiental conforme com a ISO 14001 ou estar registado no EMAS, o sistema deve abranger todas as atividades reguladas pelo decreto e ser certificado por um organismo acreditado pela DANAK ou por um signatário equivalente da EA, e o organismo de certificação deve notificar a Miljøstyrelsen e a autoridade de fiscalização no prazo de oito dias se o certificado for retirado. Art. 6(5); § 7, stk. 1–4, og § 64, stk. 1, nr. 4

## Sanções

A Diretiva 2000/53/CE não contém nenhum artigo sobre sanções: dirige-se aos Estados-Membros, que a deviam ter transposto até 21 de abril de 2002 e que a fazem cumprir através dos seus próprios sistemas de licenciamento, de registo e de cancelamento de matrícula e das suas sanções nacionais; a Diretiva (UE) 2018/849 acrescentou disposições sobre comunicação de informação e atos delegados, mas nenhuma sanção. A diretiva consta do anexo I do Regulamento (UE) 2019/1020, pelo que os poderes de fiscalização do mercado desse regulamento se aplicam aos veículos e aos componentes enquanto produtos, e, como ponto 10 do seu anexo II — a lista da legislação de harmonização da União sem disposições sobre sanções —, obriga os Estados-Membros, nos termos do artigo 41.º, n.º 1, desse regulamento, a estabelecer sanções efetivas, proporcionadas e dissuasivas para as infrações à diretiva que imponham obrigações aos operadores económicos. O artigo 54.º do Regulamento (UE) 2026/1738 suprime os pontos 10 e 11 desse anexo II, isto é, esta diretiva e a Diretiva 2005/64/CE. O Regulamento (UE) 2026/1738 altera este quadro: até 1 de setembro de 2029, os Estados-Membros devem estabelecer sanções efetivas, proporcionadas e dissuasivas para as infrações às suas disposições sobre instalações de tratamento autorizadas, responsabilidade alargada do produtor, recolha, entrega, certificado de destruição, tratamento, metas, proibição de deposição em aterro, transferência de veículos e exportação. Na Dinamarca, o bilskrotbekendtgørelsen (BEK nr. 1654 af 29. december 2022, em vigor desde 5 de janeiro de 2023, na redação da BEK nr. 1492 af 1. december 2025) pune com coima, entre outras condutas, a falta de entrega ou de receção corretas de veículos em fim de vida, o exercício da atividade sem registo ou certificação, a falta de emissão do certificado de destruição, a violação das regras de descontaminação e de armazenamento, o incumprimento dos requisitos de reutilização e valorização, a cobrança aos proprietários de mais do que o permitido e a colocação de veículos no mercado sem registo na Dansk Producentansvar; a pena agrava-se para prisão até dois anos quando a infração tenha sido dolosa ou por negligência grosseira e tenha prejudicado o ambiente ou trazido um ganho económico, e as empresas podem ser criminalmente responsabilizadas.

Art. 10 and Art. 13; Annex I, point 13 and Annex II, point 10; Art. 49 and Art. 54; § 62, § 64, stk. 1 og stk. 2, § 65 og § 66, som ændre

## Lista de verificação

1. Confirme que cada veículo é da categoria M1 ou N1 (ou um veículo a motor de três rodas, ao qual se aplicam apenas os artigos 5.º, n.os 1 e 2, e 6.º) e se se trata de um veículo de uso especial ou de pequena série, com um conjunto de obrigações mais restrito (artigos 2.º, n.º 1, e 3.º).
2. Determine a sua função: o fabricante de veículos ou o importador profissional é o produtor, os fornecedores de componentes e de materiais são fabricantes nos termos dos artigos 4.º e 8.º, e os operadores de tratamento necessitam de licença ou de registo (artigos 2.º, n.os 3 e 10, e 6.º, n.º 2).
3. Decomponha o veículo ou o componente em materiais homogéneos e verifique que o chumbo, o mercúrio, o cádmio e o crómio hexavalente se mantêm abaixo de 0,1 % (0,01 % no caso do cádmio) ou estão abrangidos por uma entrada em vigor do anexo II, com o seu âmbito, a data-limite de homologação e a obrigação de rotulagem (artigo 4.º, n.º 2, alínea a), e anexo II).
4. Registe na agenda as caducidades do anexo II de que depende: 8(f)(ii), 8(k) e 5(b)(ii) para homologação antes de 1 de janeiro de 2024, 14(b) antes de 1 de janeiro de 2026, 2(c)(i) antes de 1 de janeiro de 2028; as entradas relativas a baterias 5(a), 5(b)(i), 5(b)(ii) e 16 cessaram em 13 de agosto de 2026 e aplica-se-lhes agora o anexo I do Regulamento (UE) 2023/1542.
5. Utilize as normas de codificação de componentes e materiais e rotule os componentes do anexo II assinalados para remoção (artigos 4.º, n.º 2, alínea b), subalínea iv), e 8.º, n.º 1).
6. Entregue a informação para desmontagem de cada novo tipo de veículo no prazo de seis meses após a sua colocação no mercado e responda aos pedidos das instalações de tratamento de informação sobre desmontagem, armazenamento e ensaio de componentes (artigo 8.º, n.os 3 e 4).
7. Financie ou organize a retoma gratuita, de modo que o último detentor nada pague, registe-se no registo nacional de produtores (a Dansk Producentansvar, na Dinamarca) e, se vender mais de 20 veículos por ano na Dinamarca fora de um regime coletivo, disponibilize pontos de retoma a menos de 50 km (artigo 5.º, n.º 4; BEK 1654/2022, §§ 29 e 47 a 52).
8. Assegure que os veículos em fim de vida seguem para instalações de tratamento autorizadas que emitam o certificado de destruição, descontaminem nos termos do anexo I e atinjam as metas de 95 % e 85 % (artigos 5.º, n.os 2 e 3, 6.º e 7.º, n.º 2).
9. Publique a informação sobre valorização, tratamento e progressos para os compradores e inclua-a na documentação promocional (artigo 9.º, n.º 2).
10. Planeie a transição para o Regulamento (UE) 2026/1738: aplicação geral em 1 de setembro de 2028, responsabilidade alargada do produtor, obrigações de tratamento e sanções a partir de 1 de setembro de 2029, novas metas a partir de 1 de janeiro de 2030, proibição de substâncias com o anexo IV para os tipos homologados a partir de 1 de setembro de 2032 (artigos 5.º, n.º 4, 16.º, 33.º, 49.º, 57.º e 59.º).

## Fontes


1. Diretiva 2000/53/CE relativa aos veículos em fim de vida, texto consolidado de 30 de março de 2023 (EUR-Lex) — https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/?uri=CELEX:02000L0053-20230330
2. Diretiva 2000/53/CE tal como publicada no JO L 269, de 21 de outubro de 2000 (EUR-Lex) — https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/?uri=CELEX:32000L0053
3. Informações sobre o documento, datas e relações para o CELEX 32000L0053 (EUR-Lex) — https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/ALL/?uri=CELEX:32000L0053
4. Decisão 2002/525/CE da Comissão que altera o anexo II (EUR-Lex) — https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/?uri=CELEX:32002D0525
5. Decisão 2005/63/CE da Comissão que altera o anexo II (EUR-Lex) — https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/?uri=CELEX:32005D0063
6. Decisão 2005/438/CE da Comissão que altera o anexo II (EUR-Lex) — https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/?uri=CELEX:32005D0438
7. Decisão 2005/673/CE do Conselho que altera o anexo II (EUR-Lex) — https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/?uri=CELEX:32005D0673
8. Diretiva 2008/33/CE relativa às competências de execução conferidas à Comissão (EUR-Lex) — https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/?uri=CELEX:32008L0033
9. Decisão 2008/689/CE da Comissão que altera o anexo II (EUR-Lex) — https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/?uri=CELEX:32008D0689
10. Diretiva 2008/112/CE que adapta a definição de substância perigosa ao Regulamento CRE (EUR-Lex) — https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/?uri=CELEX:32008L0112
11. Decisão 2010/115/UE da Comissão que altera o anexo II (EUR-Lex) — https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/?uri=CELEX:32010D0115
12. Diretiva 2011/37/UE da Comissão que altera o anexo II (EUR-Lex) — https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/?uri=CELEX:32011L0037
13. Diretiva 2013/28/UE da Comissão que altera o anexo II (EUR-Lex) — https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/?uri=CELEX:32013L0028
14. Diretiva (UE) 2016/774 da Comissão que altera o anexo II (EUR-Lex) — https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/?uri=CELEX:32016L0774
15. Diretiva (UE) 2017/2096 da Comissão que altera o anexo II (EUR-Lex) — https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/?uri=CELEX:32017L2096
16. Diretiva (UE) 2018/849 que altera as Diretivas 2000/53/CE, 2006/66/CE e 2012/19/UE (EUR-Lex) — https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/?uri=CELEX:32018L0849
17. Diretiva Delegada (UE) 2020/362 da Comissão sobre o crómio hexavalente em frigoríficos de absorção (EUR-Lex) — https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/?uri=CELEX:32020L0362
18. Diretiva Delegada (UE) 2020/363 da Comissão sobre o chumbo em soldas e conectores (EUR-Lex) — https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/?uri=CELEX:32020L0363
19. Diretiva Delegada (UE) 2023/544 da Comissão sobre o chumbo em ligas de alumínio, ligas de cobre e baterias (EUR-Lex) — https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/?uri=CELEX:32023L0544
20. Regulamento (UE) 2026/1738 relativo aos requisitos de circularidade para a conceção de veículos e à gestão de veículos em fim de vida (EUR-Lex) — https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/?uri=CELEX:32026R1738

21. Procedimento 2023/0284(COD) relativo ao Regulamento (UE) 2026/1738 (EUR-Lex) — https://eur-lex.europa.eu/procedure/EN/2023_284
22. Diretiva 2005/64/CE relativa à homologação de veículos a motor quanto à sua reutilizabilidade, reciclabilidade e valorizabilidade (EUR-Lex) — https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/?uri=CELEX:32005L0064
23. Regulamento (UE) 2019/1020 relativo à fiscalização do mercado e à conformidade dos produtos (EUR-Lex) — https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/?uri=CELEX:32019R1020
24. Veículos em fim de vida (Comissão Europeia, DG Ambiente) — https://environment.ec.europa.eu/topics/waste-and-recycling/end-life-vehicles_en
25. Regulamento relativo aos veículos em fim de vida (Comissão Europeia, DG Ambiente) — https://environment.ec.europa.eu/topics/waste-and-recycling/end-life-vehicles/end-life-vehicles-regulation_en
26. Biler og producentansvar (Miljøstyrelsen; automóveis e responsabilidade do produtor) — https://mst.dk/erhverv/groen-produktion-og-affald/producentansvar/biler-og-producentansvar
27. Bilaffald (Miljøstyrelsen; resíduos de automóveis) — https://mst.dk/erhverv/groen-produktion-og-affald/affald-og-genanvendelse/affaldshaandtering/affaldsfraktioner/bilaffald
28. Bilskrotbekendtgørelsen, BEK nr. 1654 af 29. december 2022, na redação da BEK nr. 1492 af 1. december 2025 (Retsinformation) — https://www.retsinformation.dk/eli/lta/2022/1654
29. Bekendtgørelse om ændring af bilskrotbekendtgørelsen, BEK nr. 1492 af 1. december 2025 (Retsinformation) — https://www.retsinformation.dk/eli/lta/2025/1492

---

Gerado a partir de https://www.conphora.com/pt/regulamentos-ue/elvd/ em 19 de novembro de 2026

Redigido a partir do texto oficial no EUR-Lex e das orientações da Comissão, com uma fonte para cada facto. Não constitui aconselhamento jurídico.