Jornal Oficial
da União Europeia

PT
Série L

2026/1738

24.7.2026

REGULAMENTO (UE) 2026/1738 DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

de 8 de julho de 2026

relativo aos requisitos de circularidade para a conceção de veículos e a gestão dos veículos em fim de vida, que altera os Regulamentos (UE) n.º 168/2013, (UE) 2018/858, (UE) 2019/1020 e (UE) 2023/1542 e que revoga as Diretivas 2000/53/CE e 2005/64/CE

(Texto relevante para efeitos do EEE)

O PARLAMENTO EUROPEU E O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

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 36.º do presente regulamento,

Tendo em conta a proposta da Comissão Europeia,

Após transmissão do projeto de ato legislativo aos parlamentos nacionais,

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social Europeu [1],

Após consulta ao Comité das Regiões,

Deliberando de acordo com o processo legislativo ordinário [2],

Considerando o seguinte:

(1) A Comunicação da Comissão de 11 de dezembro de 2019 sobre o Pacto Ecológico Europeu define a estratégia de crescimento da Europa que visa a transformação da União numa sociedade equitativa e próspera, dotada de uma economia moderna, eficiente na utilização dos recursos e competitiva, que, o mais tardar, 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] JO C, C/2024/1593, 5.3.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2024/1593/oj.
[2] Posição do Parlamento Europeu de 18 de junho de 2026 (ainda não publicada no Jornal Oficial) e decisão do Conselho de 29 de junho de 2026.

(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 até 2050 e reduzirá as emissões de gases com efeito de estufa do setor automóvel associadas à fase de utilização dos veículos. A indústria automóvel é um dos maiores utilizadores de alumínio primário, aço e plásticos, no âmbito do fabrico de veículos novos colocados no mercado da União, o que pode representar um impacto ambiental significativo relacionado com a energia necessária para a extração e transformação desses materiais. A pegada ambiental relacionada com o fabrico de veículos novos pode aumentar com a eletrificação em curso da frota e o aumento contínuo do tamanho e do peso dos veículos, bem como devido a uma utilização mais generalizada dos componentes eletrónicos em futuros modelos e à respetiva complexidade. 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 dessas alterações, a fase de produção pode ter uma pegada ambiental maior do que a fase de utilização dos veículos, e a indústria europeia poderá tornar-se cada vez mais dependente da importação de matérias-primas críticas e mais vulnerável a perturbações do aprovisionamento, em detrimento da sua 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 em fase de utilização e de veículos em fim de vida. A fim de fazer face a estes impactos ambientais, contribuir para a descarbonização do setor e apoiar a competitividade através do aumento da capacidade de resistência da indústria automóvel, importa melhorar o funcionamento do mercado único e reforçar a transição da indústria automóvel para uma economia circular, o que está em consonância com a Comunicação da Comissão de 11 de março de 2020, intitulada «um novo Plano de Ação para a Economia Circular — Para uma Europa mais limpa e competitiva», 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. Esta abordagem está em consonância com o Regulamento (UE) 2024/1252 do Parlamento Europeu e do Conselho ([3]). O Conselho e o Parlamento Europeu 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.

(3) A Diretiva 2000/53/CE do Parlamento Europeu e do Conselho ([4]) prevê 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. Cria 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.

(4) A avaliação da Diretiva 2000/53/CE efetuada pela Comissão salientou que esta diretiva foi eficaz na concretização 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 essa diretiva não deu resposta suficiente a problemas importantes relacionados com a recolha de veículos em fim de vida e que já não estava adaptada de modo a garantir uma elevada qualidade do tratamento desses veículos.

([3]) Regulamento (UE) 2024/1252 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de abril de 2024, que estabelece um regime para garantir um aprovisionamento seguro e sustentável de matérias-primas críticas e que altera os Regulamentos (UE) n.º 168/2013, (UE) 2018/858, (UE) 2018/1724 e (UE) 2019/1020 (JO L, 2024/1252, 3.5.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1252/oj).

([4]) 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, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2000/53/oj).

(5) A Diretiva 2005/64/CE do Parlamento Europeu e do Conselho ([5]) regula a homologação de veículos no que respeita à sua potencial reutilização, reciclagem e valorização, de modo a que esses veículos possam cumprir as metas fixadas na Diretiva 2000/53/CE na sua fase de fim de vida. No entanto, a Diretiva 2005/64/CE 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 2005/64/CE entrou em vigor.

(6) O Regulamento (UE) 2018/858 do Parlamento Europeu e do Conselho ([6]) introduziu um sistema abrangente de homologação e fiscalização do mercado dos veículos a motor, dos seus reboques e sistemas, componentes e unidades técnicas destinados a esses veículos, com vista a assegurar o bom funcionamento do mercado único e proporcionar um elevado nível de desempenho ambiental. É necessário um ato regulamentar específico para efeitos do procedimento de homologação previsto no anexo II do referido regulamento. É, por isso, necessário criar disposições e requisitos sobre a circularidade dos veículos cujo processo de obtenção da homologação UE esteja em curso. A fim de assegurar a conformidade dos veículos com esses requisitos, importa garantir a sua verificação no processo de homologação UE. As disposições administrativas do Regulamento (UE) 2018/858, incluindo as disposições relativas à fiscalização do mercado, às medidas corretivas, às cláusulas de salvaguarda e às sanções, são aplicáveis às homologações emitidas em conformidade com os requisitos do presente regulamento.

(7) É importante prever uma distinção entre homologações existentes e novas homologações. Por conseguinte, é necessário clarificar quais são as disposições que se aplicam aos novos modelos de veículos nos termos do Regulamento (UE) 2018/858. Importa, por isso, esclarecer que as alterações da homologação não requerem sistematicamente o seu alargamento nos termos do referido regulamento.

(8) 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, à fase de produção dos veículos, à avaliação do estatuto do veículo e à exportação de veículos usados. A fim de contribuir para os objetivos de preservação, proteção e melhoria da qualidade do ambiente, de proteção da saúde humana e de utilização prudente e racional dos recursos naturais, é essencial definir regras relativas à gestão dos veículos em fim de vida, tendo em conta a conceção do veículo, bem como medidas destinadas a prevenir o desmantelamento ilegal, como seja uma melhor rastreabilidade em caso de transferência de propriedade de veículos usados. A forma mais eficiente de facilitar a transição do setor automóvel para uma economia circular é, por conseguinte, criar um regime 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, as Diretivas 2000/53/CE e 2005/64/CE deverão ser substituídas por um regulamento, com base no artigo 114.º e no artigo 192.º, n.º 1, do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia (TFUE).

(9) Nas regiões ultraperiféricas a que se refere o artigo 349.º do TFUE, os Estados-Membros deverão poder adaptar as obrigações dos produtores de modo a garantir um serviço e cobrir os custos da gestão dos veículos em fim de vida, tendo em conta as características dessas regiões.

([5]) 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, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2005/64/oj).

([6]) Regulamento (UE) 2018/858 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 30 de maio de 2018, relativo à homologação e à fiscalização do mercado dos veículos a motor e seus reboques, e dos sistemas, componentes e unidades técnicas destinados a esses veículos, que altera os Regulamentos (CE) n.º 715/2007 e (CE) n.º 595/2009 e revoga a Diretiva 2007/46/CE (JO L 151 de 14.6.2018, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2018/858/oj).

(10) 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, a saber, os veículos de duas ou três rodas, os quadriciclos, 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 abrangente 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 deverá aplicar-se não só aos veículos das categorias M_1 e N_1, mas também, parcialmente, a determinados 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, à remoção obrigatória de determinadas peças e componentes para reutilização e reciclagem antes do retalhamento e às condições de deposição em aterro de resíduos não inertes provenientes do retalhamento deverão 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 deverão 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 deverão ser aplicáveis a essas categorias de veículos, cobrindo os custos da sua recolha e despoluição no fim da vida útil dos mesmos.

(11) Uma vez que nem todos os Estados-Membros exigem o registo dos veículos da categoria $L1_e$, $L2_e$ ou $L6_e$, é necessário dar aos Estados-Membros a possibilidade de isentar estas categorias de veículos dos requisitos associados ao registo.

(12) 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, a veículos de maiores dimensões. Por conseguinte, estas disposições deverão também aplicar-se a veículos pesados e reboques destes (M_2, M_3, N_2, N_3 e O).

(13) Os veículos concebidos e construídos ou adaptados para utilização exclusiva pelos serviços das forças armadas, assim como os veículos concebidos e construídos para utilização pelos serviços das forças armadas, da proteção civil e dos bombeiros, das forças responsáveis pela manutenção da ordem pública e pelos serviços de emergência médica deverão ser excluídos do âmbito de aplicação do presente regulamento. Esses veículos cumprem funções operacionais especializadas e estão sujeitos a requisitos técnicos específicos, além de a sua conceção, construção e utilização diferirem consideravelmente das dos veículos destinados ao transporte rodoviário geral. Por conseguinte, não seria adequado submeter estes veículos a requisitos gerais em matéria de circularidade aplicáveis à conceção e à gestão dos veículos em fim de vida, e a sua exclusão do âmbito de aplicação do presente regulamento está em consonância com a natureza específica das funções que desempenham.

(14) A fim de preservar o património cultural da Europa, os veículos de interesse histórico deverão ser excluídos do âmbito de aplicação do presente regulamento e não deverão estar sujeitos às obrigações relacionadas com a transferência de propriedade ou a exportação, nem aos requisitos de fim de vida dos veículos. Do mesmo modo, os veículos reconhecidos por um Estado-Membro como veículos com um interesse cultural particular deverão ser excluídos do âmbito de aplicação do presente regulamento. Esta situação pode abranger, por exemplo, veículos na posse de colecionadores ou museus, veículos construídos por medida ou veículos de competição, desde que as autoridades competentes reconheçam o seu interesse cultural particular. No entanto, os requisitos do presente regulamento, como, por exemplo, os requisitos ligados à conceção da circularidade, deverão aplicar-se a esses veículos antes de serem considerados veículos de interesse histórico ou veículos de especial interesse cultural. Além disso, quando esses veículos deixam de ser considerados pelos Estados-Membros como veículos de interesse histórico ou veículos de especial interesse cultural, voltam a ser abrangidos pelo âmbito de aplicação do presente regulamento, pelo que se deverão aplicar requisitos como as obrigações relacionadas com a transferência de propriedade, a exportação ou o fim de vida.

(15) No intuito de evitar encargos administrativos excessivos e assegurar que o âmbito de aplicação do presente regulamento cobre as necessidades do mercado interno, deverão ser excluídos do âmbito de aplicação do presente regulamento outros tipos de veículos, como os veículos da categoria L produzidos em pequenas séries ou determinados velocípedes concebidos para serem pedalados das categorias $L1_e$-A e $L1_e$-B.

(16) Os veículos para fins especiais são concebidos para executar uma função específica e exigem arranjos de carroçaria especiais, que o fabricante não controla integralmente. Esta situação complica o cálculo das taxas de reutilização potencial, reciclagem potencial e valorização potencial. No caso dos veículos para fins especiais das categorias M_1 e N_1, os custos de recolha, despoluição, remoção obrigatória de peças e componentes e tratamento deverão ser cobertos pelos produtores no âmbito do regime de responsabilidade alargada do produtor. Aos veículos para fins especiais das categorias M_2, M_3, N_2, N_3 e O deverá aplicar-se um número limitado de normas. As disposições relativas às substâncias que suscitam preocupação presentes nos veículos deverão ser aplicáveis aos veículos para fins especiais baseados nas categorias M_1 e N_1, como é o caso ao abrigo da Diretiva 2000/53/CE. As outras peças de um veículo para fins especiais homologadas no âmbito de uma homologação em várias fases deverão ser abrangidas na mesma medida que a categoria do veículo em causa. Os veículos para fins especiais de todas as categorias, com exceção das M_1 e N_1, produzidos por um pequeno fabricante não deverão ser abrangidos pelo presente regulamento.

(17) As autocaravanas e as caravanas distinguem-se dos veículos ou reboques convencionais por terem como função principal o alojamento e não o transporte. Estas caravanas são equipadas com componentes não automóveis, como madeira, móveis, sistemas de água e sistemas elétricos domésticos, que não são abrangidos pelo âmbito das instalações de reciclagem de veículos. Muitas caravanas encontram-se permanentemente fixadas como casas de férias, sendo utilizadas para alojamento sazonal e permanecendo operacionais durante décadas. Tratando-se de veículos destinados a fins especiais, e tendo em conta os materiais diferentes que as compõem e a sua utilização permanente, as caravanas deverão ser excluídas do âmbito de aplicação do presente regulamento. As autocaravanas, que muitas vezes não são registadas, não deverão ser classificadas como veículos em fim de vida enquanto continuarem a ser utilizadas como habitação. As autocaravanas que têm nos seus veículos de base peças e componentes que também são utilizados noutros veículos deverão, por conseguinte, estar sujeitos às mesmas obrigações logo que deixem de ser utilizados para fins de habitação.

(18) 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 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 deverão ser utilizados por todas as autoridades competentes envolvidas, operadores económicos e proprietários de veículos que lidam com veículos em fim de vida. No entanto, é igualmente necessário prever isenções, a fim de preservar a possibilidade de os Estados-Membros determinarem situações em que veículos específicos não deverão ser abrangidos pelo âmbito de aplicação do presente regulamento, devido ao seu estatuto de veículos de especial interesse cultural, contanto que mantenham esse estatuto. Além disso, as autoridades competentes de um Estado-Membro deverão poder isentar um veículo do estatuto de veículo em fim de vida quando o veículo em causa for objeto de reparação, a pedido do seu proprietário.

(19) A avaliação da Diretiva 2000/53/CE concluiu que as disposições dela constantes relativas à conceção de veículos, destinadas a facilitar o desmantelamento destes e a utilização de materiais reciclados, tiveram um impacto muito limitado na conceção e no fabrico de veículos novos, pois não eram suficientemente pormenorizadas, específicas e mensuráveis.

(20) 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 fixar 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 e os seus fornecedores deverão 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 deverão 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, deverá ser estabelecida uma nova metodologia de cálculo e verificação das taxas de reutilização potencial, reciclagem potencial e valorização potencial de um veículo. Essa metodologia deverá 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, deverão ser atribuídas competências de execução à Comissão no que respeita à determinação dessa metodologia, tendo em conta a norma internacional ISO 22628:2002. Até essa metodologia ser determinada, as taxas de reutilização potencial, reciclagem potencial e valorização potencial deverão continuar a ser calculadas em conformidade com a norma internacional ISO 22628:2002, conforme previsto na Diretiva 2005/64/CE. Para evitar incoerências com a metodologia da UE e reduzir os encargos para os fabricantes, a Comissão deverá velar por que a metodologia pertinente da UNECE (Comissão Económica das Nações Unidas para a Europa, do inglês *United Nations Economic Commission for Europe*) seja atualizada em conformidade.

(21) A cadeia de abastecimento do setor automóvel envolve um grande número de fornecedores, incluindo um elevado número de pequenas e médias empresas (PME) que operam em diferentes regiões e dispõem de diferentes estruturas a nível da organização. Embora os fabricantes devam recolher informações ao longo da cadeia de abastecimento sobre os materiais utilizados nos veículos, bem como definir e aplicar procedimentos para verificar a exatidão dessas informações, não deverão perder de vista as capacidades das PME. As PME dispõem frequentemente de recursos administrativos limitados, de um leque circunscrito de instrumentos técnicos e, em alguns casos, não dispõem de sistemas estabelecidos para a produção ou verificação de dados pormenorizados sobre o ambiente ou a composição dos materiais. Essas restrições podem afetar a disponibilidade e a exaustividade das informações que as PME estão em condições de prestar. Por conseguinte, ao avaliar os procedimentos aplicados pelos fabricantes no que toca à recolha e verificação de informações dos fornecedores, importa ter devidamente em conta a situação específica das PME na cadeia de abastecimento.

(22) A salvaguarda da reparabilidade dos veículos ao longo da sua vida útil constitui um dos pilares fundamentais de uma economia automóvel verdadeiramente sustentável e circular. A classificação prematura dos veículos como veículos em fim de vida útil deverá ser evitada quando os mesmos sejam ainda reparáveis, de modo a não gerar resíduos desnecessários, prejuízos económicos e encargos indevidos para os proprietários dos veículos.

(23) 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», 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, importa 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 no ambiente ou na saúde humana ao longo do seu ciclo de vida.

(24) 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 tais substâncias possam ser utilizadas em determinadas aplicações. O presente regulamento deverá abranger as 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 deverão ser abordadas no âmbito do Regulamento (CE) n.º 1907/2006 do Parlamento Europeu e do Conselho ([7]). Do mesmo modo, importa respeitar as restrições à utilização de substâncias reguladas ao abrigo do Regulamento (UE) 2019/1021 do Parlamento Europeu e do Conselho ([8]), com base nas disposições desse regulamento.

(25) A fim de facilitar o cumprimento do presente regulamento e dar orientações sobre a presença de substâncias que suscitam preocupação nos veículos e nas suas peças e componentes, designadamente as que dificultam a reutilização e a reciclagem de materiais ou têm efeitos adversos na saúde ou no ambiente, é conveniente que a Comissão realize uma avaliação e uma inventariação dessas substâncias. Para o efeito, a Comissão, assistida pela Agência Europeia dos Produtos Químicos criada ao abrigo do Regulamento (CE) n.º 1907/2006 («Agência»), deverá elaborar um relatório sobre a presença nos veículos de substâncias que suscitam preocupação. Esse relatório deverá identificar em que medida essas substâncias entravam a reutilização e a reciclagem ou afetam negativamente a saúde ou o ambiente, sem duplicar as avaliações já exigidas por outra legislação da União. Com base nas suas conclusões, a Comissão deverá equacionar e tomar medidas de acompanhamento adequadas, incluindo, se for caso disso, a adoção de atos delegados para definir requisitos de informação e restrições aplicáveis às substâncias que suscitam preocupação e que afetem negativamente a reutilização e a reciclagem de materiais por razões que não estejam diretamente relacionadas com a segurança química.

(26) 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 ([9]). Por conseguinte, essas substâncias deverão ser abrangidas por esse regulamento e, finalmente, as suas restrições e isenções conexas deverão ser transferidas, se for caso disso, para o referido regulamento por meio de uma disposição modificativa prevista no presente regulamento.

(27) A fim de ter em conta o progresso científico e técnico, o poder de adotar atos delegados nos termos do artigo 290.º do TFUE deverá 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 deverá 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 no ambiente e na saúde humana ao longo do ciclo de vida dos veículos. Antes de adotar atos delegados dessa natureza, a Comissão deverá consultar os peritos e as partes interessadas pertinentes para acautelar as repercussões socioeconómicas e os efeitos no ambiente e na saúde humana. A Agência deverá 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.

([7]) 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, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2006/1907/oj).

([8]) 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, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2019/1021/oj).

([9]) Regulamento (UE) 2023/1542 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 12 de julho de 2023, relativo às baterias e respetivos resíduos, que altera a Diretiva 2008/98/CE e o Regulamento (UE) 2019/1020 e revoga a Diretiva 2006/66/CE (JO L 191 de 28.7.2023, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2023/1542/oj).

(28) A fim de aumentar a circularidade no setor automóvel, os veículos deverão ser progressivamente concebidos e fabricados de forma a incorporar materiais reciclados em vez de matérias-primas primárias, sem descurar as características de segurança dos veículos. A utilização de materiais reciclados permite uma utilização mais eficiente dos materiais, 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, designadamente na União. Além disso, fortalece a autonomia estratégica e a competitividade da União através da redução das dependências de matérias-primas e energéticas associadas ao aprovisionamento de matérias-primas primárias, sobretudo ao contribuir para manter matérias-primas críticas valiosas no território da União, e, ao mesmo tempo, reforçar o mercado das matérias-primas secundárias. Embora não existam requisitos relativos à utilização de material reciclado a nível mundial, muitos fabricantes já incorporaram materiais reciclados nos seus veículos. A determinação 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 deverão ser aplicáveis a todos os fabricantes que pretendam colocar veículos no mercado da União, designadamente através de mercados em linha, independentemente do local onde se encontrem previstos. Reconhecendo a importância das cadeias de valor mundiais no setor automóvel, o presente regulamento deverá permitir o aprovisionamento de matérias-primas secundárias provenientes do exterior da União.

(29) 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, deverá 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 deverá conter plástico reciclado a partir de resíduos de plástico pós-consumo, com percentagens gradualmente maiores. Desta meta de teor de plásticos reciclados presentes nos modelos de veículos, 20 % deverão ser alcançados pela inclusão de plásticos reciclados provenientes de veículos em fim de vida. A seleção dos plásticos abrangidos pelo âmbito de aplicação das metas baseia-se nos tipos de plásticos recicláveis indicados no estudo específico do Centro Comum de Investigação intitulado «Towards recycled plastic content targets in new passenger cars and light commercial vehicles — Technical proposals and analysis of impacts in the context of the review of the ELV Directive» e na avaliação de impacto do presente regulamento. Nesses documentos, os materiais termoendurecíveis, com exceção das espumas de poliuretano em assentos e elastómeros, não são tidos em conta no cálculo das metas, uma vez que os termoendurecíveis são particularmente difíceis de reciclar. Muitos elastómeros, materiais termoendurecíveis e materiais de ligação cruzada correspondem à definição de polímero constante da definição de plásticos prevista no Regulamento (CE) n.º 1907/2006. Os elastómeros, incluindo os elastómeros termoplásticos, que podem ser reprocessados em termoplásticos, são incluídos no âmbito de aplicação das metas relativas ao teor de material reciclado para os plásticos previstas no presente regulamento. No entanto, estão a ser ponderadas metas relativas ao teor de material reciclado para os elastómeros nos pneus, uma vez que os pneus são um produto prioritário nos termos do Regulamento (UE) 2024/1781 do Parlamento Europeu e do Conselho ([10]) e, por conseguinte, não estão abrangidos pelo âmbito de aplicação do presente regulamento. A fim de assegurar condições uniformes para a execução desta obrigação, deverão ser atribuídas competências de execução à Comissão para criar uma metodologia de cálculo e verificação da percentagem de plásticos reciclados a partir de resíduos pós-consumo, e de resíduos pós-consumo provenientes de veículos no fim de vida. A fim de permitir métodos de reciclagem que não a reciclagem mecânica, incluindo a reciclagem química, e contribuir para o cumprimento das metas relativas ao teor de material reciclado, é necessário criar normas adicionais para o cálculo, a verificação e a comunicação de informações sobre o teor de plástico reciclado. Nesses casos, é necessário introduzir a chamada contabilização do balanço de massa em conformidade com as metodologias de contabilização do balanço de massa aplicáveis à reciclagem de plásticos, tendo em conta as características das tecnologias de reciclagem específicas para os plásticos, como os resíduos heterogéneos automóveis retalhados. Caso a falta de disponibilidade ou os preços excessivos de determinados plásticos reciclados dificultem excessivamente o cumprimento das percentagens mínimas, a Comissão deverá ficar habilitada a completar o presente regulamento determinando derrogações temporárias das metas relativas ao teor de plástico reciclado.

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

(30) A promoção da utilização de plástico reciclado nos veículos baseia-se no pressuposto de que o próprio material reciclado foi produzido de forma sustentável do ponto de vista ambiental, de modo a reduzir a pegada de carbono e a incentivar a economia circular. Para o efeito, é necessário prever determinadas salvaguardas para garantir que a forma como o material reciclado é obtido não anula os benefícios ambientais da sua posterior utilização em veículos. Por conseguinte, é necessário dar resposta às preocupações ambientais conexas de forma não discriminatória, tanto no que diz respeito ao plástico reciclado produzido a nível nacional como ao que é importado. Para o efeito, a fim de serem contabilizados para efeito do cumprimento das metas relativas ao teor de material reciclado previstas no regulamento, os plásticos reciclados deverão estar sujeitos a condições equivalentes no que diz respeito aos requisitos em matéria de proteção da saúde humana, clima e ambiente, inclusive no que toca às emissões e à gestão de resíduos, independentemente de o processo de reciclagem ocorrer dentro ou fora da União.

(31) As condições aplicáveis ao material reciclado em países terceiros, incluindo os requisitos em matéria de auditorias, só deverão aplicar-se a partir de 14 de agosto de 2030 e a Comissão deverá avaliar de forma mais exaustiva o impacto esperado dessas condições à luz da evolução da situação do mercado e das relações comerciais e comunicar esta avaliação ao Parlamento Europeu e ao Conselho até 14 de agosto de 2028.

(32) A fim de atingir as metas relativas à integração de conteúdo reciclado previstas no presente regulamento, a Comissão deverá publicar, até 14 de agosto de 2032, um reexame da situação em termos de desenvolvimento tecnológico e de desempenho ambiental do plástico de base biológica e dos elastómeros derivados do reprocessamento de pneus nos veículos e, se for caso disso, apresentar uma proposta legislativa acompanhada de requisitos e metas de sustentabilidade.

(33) 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, deverá fixar-se uma percentagem mínima de aço reciclado a partir de resíduos de aço pós-consumo e, se for caso disso, de sucata ferrosa em veículos novos. Por conseguinte, o poder de adotar atos nos termos do artigo 290.º do TFUE deverá ser delegado na Comissão no que respeita à determinação de uma percentagem mínima de aço reciclado a partir de resíduos de aço pós-consumo e, se for caso disso, de sucata ferrosa, incluindo grupos de produtos planos e longos de aço-carbono e, eventualmente, de aço inoxidável, que deve estar presente e ser incorporado nos modelos de veículos. A determinação de uma meta futura deverá ser precedida de um estudo específico da Comissão que abranja todos os fatores técnicos, ambientais e económicos pertinentes relacionados com a viabilidade de tal meta, incluindo as repercussões noutros setores utilizadores de aço e nas emissões mundiais de gases com efeito de estufa. É importante distinguir entre as várias famílias de produtos de aço presentes no veículo, uma vez que são produzidos com tecnologias diferentes, em que a utilização de sucata ferrosa está sujeita a várias restrições, dependendo da sua capacidade para tolerar a presença de cobre e outros oligoelementos. A fim de completar determinados elementos não essenciais do presente regulamento, o poder de adotar atos nos termos do artigo 290.º do TFUE deverá ser delegado na Comissão no que diz respeito à definição de uma metodologia de cálculo e verificação da percentagem de aço valorizado a partir de resíduos de aço pós-consumo e, se aplicável, de sucata ferrosa presentes e incorporados no modelo de veículo.

(34) O setor automóvel é também um dos maiores utilizadores de alumínio — representa mais de 40 % da procura total na União — e esta utilização está a aumentar. A atual utilização de alumínio reciclado em veículos novos é reduzida. Com vista a contribuir para a redução da pegada de carbono associada à produção de veículos novos, apoiar a transição da indústria automóvel para a neutralidade climática, reduzir o consumo de energia e o custo desta e aumentar a capacidade de resistência mediante a redução das dependências de aprovisionamento de matérias-primas primárias, afigura-se adequado aumentar a utilização de alumínio reciclado nos veículos. Para o efeito, o poder de adotar atos nos termos do artigo 290.º do TFUE deverá ser delegado na Comissão no que diz respeito à determinação de uma percentagem mínima de alumínio e ligas de alumínio reciclados a partir de resíduos pós-consumo em modelos de veículos e, se for caso disso, de resíduos pré-consumo, presentes e incorporados em modelos de veículos. A definição de uma meta futura deverá ser precedida de um estudo específico da Comissão que abranja todos os fatores técnicos, ambientais e económicos pertinentes relacionados com a viabilidade dessa meta. A fim de completar determinados elementos não essenciais do presente regulamento, o poder de adotar atos nos termos do 290.º do TFUE deverá ser delegado na Comissão no que diz respeito à definição de uma metodologia de cálculo e verificação da percentagem de alumínio e de ligas de alumínio valorizado a partir de resíduos pós-consumo e, se aplicável, de resíduos pré-consumo, presentes e incorporados no modelo de veículo.

(35) Existe potencial para aumentar a utilização nos veículos de outros materiais reciclados 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 e o magnésio e ligas de magnésio.

(36) A fim de impulsionar os mercados subdesenvolvidos de matérias-primas secundárias, o poder de adotar atos nos termos do artigo 290.º do TFUE deverá ser delegado na Comissão no que diz respeito à fixação de uma percentagem mínima de magnésio e ligas de magnésio, neodímio, disprósio, praseodímio, térbio, samário, níquel, cobalto ou boro reciclados a partir de resíduos pós-consumo, que devem estar presentes e ser incorporados nos modelos de veículos. A fim de completar determinados elementos não essenciais do presente regulamento, o poder de adotar atos nos termos do artigo 290.º do TFUE deverá ser delegado na Comissão no que diz respeito à definição de uma metodologia de cálculo e verificação da percentagem de materiais reciclados a partir de resíduos pós-consumo e, se for caso disso, de resíduos pré-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, no caso de frações de resíduos 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.

(37) Em consonância com os requisitos do Regulamento (UE) 2024/1252, e tendo em conta a necessidade de prever no presente regulamento disposições sobre o teor de material reciclado nos veículos e informações sobre a remoção de peças e componentes que contêm ímanes permanentes nos veículos, essas disposições deverão aplicar-se na qualidade de execução setorial específica das disposições do Regulamento (UE) 2024/1252. Tal assegurará a simplificação e integração de várias obrigações relacionadas com a informação sobre a remoção dessas peças e componentes ao abrigo do presente regulamento com as de outras peças e componentes. São aplicáveis as obrigações relativas à rotulagem previstas no artigo 28.º do Regulamento (UE) 2024/1252.

(38) 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, 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 também incentivar a elaboração de normas aplicáveis às técnicas de conceção e montagem que facilitem a manutenção, reparação e reconversão de baterias e baterias de pilhas. Em termos mais gerais, para otimizar o potencial de substituição, reutilização, reciclagem, refabrico ou recondicionamento de peças e componentes de veículos e minimizar os resíduos, os veículos deverão ser concebidos de forma que permita remover o maior número possível de peças e componentes. A noção de viabilidade técnica deverá ser interpretada de um modo que secunde e facilite o cumprimento desses objetivos, não deixando de reconhecer que, em certos casos, os requisitos de segurança ou funcionais associados a uma peça podem justificar soluções alternativas que limitem a potencial remoção de uma peça ou componente. Nesses casos, os fabricantes deverão provar que essa escolha é efetivamente necessária. A fim de ter em conta o progresso técnico e científico, o poder de adotar atos nos termos do artigo 290.º do TFUE deverá ser delegado na Comissão no que diz respeito 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, deverão ser atribuídas competências de execução à Comissão.

(39) O sistema de homologação definido no Regulamento (UE) 2018/858 exige que os fabricantes construam os seus veículos, sistemas, componentes e unidades técnicas em conformidade com um modelo de veículo homologado. A fim de assegurar que os fabricantes cumprem os requisitos de circularidade que lhes são aplicáveis na fase de homologação e que se encontram previstos no presente regulamento, e que as entidades homologadoras podem verificar a conformidade, é necessário que os fabricantes incluam no dossiê de fabrico as informações exigidas para o procedimento de homologação. A fim de aumentar a transparência e assegurar que as informações de homologação exigidas são apresentadas de forma coerente com os requisitos constantes de outra legislação que regula os requisitos de homologação de veículos, a Comissão deverá alterar as regras previstas no Regulamento de Execução (UE) 2020/683 da Comissão ([11]) que normalizam os documentos e as informações a incluir no dossiê de fabrico e, por conseguinte, especificam os requisitos administrativos para a homologação.

(40) 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 veículos, deverão elaborar uma estratégia de circularidade abrangente. A estratégia de circularidade deverá ser elaborada a nível do fabricante e atualizada de cinco em cinco anos. Deverá ser disponibilizada uma cópia às entidades homologadoras, bem como à Comissão. Embora seja disponibilizada às autoridades homologadoras, a estratégia de circularidade não deverá estar associada ao processo de homologação. A fim de assegurar uma supervisão e um controlo mais amplos, a Comissão deverá tornar públicas as estratégias de circularidade dos fabricantes, bem como as suas versões atualizadas, tendo devidamente em conta a proteção de todas as informações confidenciais. A Comissão deverá preparar e publicar, pelo menos de seis em seis anos, um relatório sobre a circularidade do setor automóvel com base, nomeadamente, nas estratégias de circularidade apresentadas pelos fabricantes.

(41) 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 deverão ser obrigados a disponibilizar documentação técnica que demonstre a percentagem de materiais reciclados presentes nos novos modelos de veículos apresentados para homologação. Esse requisito deverá 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 deverá ser apresentada à entidade homologadora juntamente com outros documentos no âmbito do pedido de homologação.

(42) O acesso a informações atualizadas e a comunicação atempada entre os fabricantes 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 deverão facultar aos operadores de gestão de resíduos e aos operadores de reparação e manutenção um acesso ilimitado, normalizado e não discriminatório a informações, por exemplo, através de ferramentas existentes utilizadas pela indústria automóvel, que permitam a remoção segura de determinadas peças, componentes e materiais presentes num veículo. Os fabricantes não deverão ser obrigados a disponibilizar essas informações aos operadores de reparação e manutenção, caso essas informações já tenham sido disponibilizadas nos termos de outra legislação da União. As informações deverão orientar os operadores de gestão de resíduos, os editores de informações técnicas e os operadores de reparação e manutenção sobre as etapas necessárias para aceder às baterias dos veículos elétricos, assim como às respetivas baterias de pilhas, e para as remover, designadamente sobre as ferramentas ou tecnologias que permitem a sua descarga segura, e motores elétricos. As informações deverão também incluir instruções claras sobre a utilização de ferramentas ou tecnologias necessárias para esse acesso e remoção. Estas informações deverão ajudar a identificar, localizar e remover as peças, componentes e materiais que deverão ser despoluídos e removidos do veículo antes do retalhamento, bem como peças e componentes que contenham as matérias-primas críticas em ímanes permanentes a que se refere o Regulamento (UE) 2024/1252. Os fabricantes deverão também disponibilizar aos serviços de emergência informações de orientação em matéria de salvamento e de resposta a emergências. É importante salvaguardar o devido respeito pelos direitos de propriedade intelectual e assegurar que o acesso a informações técnicas não comprometa tecnologias exclusivas ou segredos comerciais. Tal deverá ser feito através de plataformas de comunicação criadas pelos fabricantes e as informações deverão ser prestadas gratuitamente, excluindo custos administrativos não proibitivos. As entidades homologadoras deverão verificar se as informações exigidas foram apresentadas pelos fabricantes. Tendo em conta que é necessário fomentar a reconversão dos veículos como forma de reduzir as emissões, prolongar a vida útil dos veículos e promover a sustentabilidade, os fabricantes deverão também assegurar uma cooperação adequada com os operadores de reconversão.

([11]) Regulamento de Execução (UE) 2020/683 da Comissão, de 15 de abril de 2020, que executa o Regulamento (UE) 2018/858 do Parlamento Europeu e do Conselho no que diz respeito aos requisitos administrativos para a homologação e a fiscalização do mercado dos veículos a motor e seus reboques e dos sistemas, componentes e unidades técnicas destinados a esses veículos (JO L 163 de 26.5.2020, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2020/683/oj).

(43) Deverá ser garantido o acesso dos operadores do mercado pós-venda a informações sobre a remoção de peças e componentes de veículos em fim de vida, nomeadamente com vista à futura substituição dessas peças e componentes, com o objetivo de salvaguardar as opções dos consumidores e a utilização eficiente dos recursos. Por conseguinte, é necessário garantir que os operadores de gestão de resíduos e os editores de informações técnicas recebam as informações necessárias para a remoção segura e eficaz dessas peças e componentes dos veículos em fim de vida. Além disso, essas informações deverão ser prestadas aos operadores que exerçam uma atividade que envolva a reparação e manutenção de veículos, caso não sejam considerados operadores de gestão de resíduos, e apenas nos casos em que essa prestação de informações não esteja já abrangida por outra legislação da União.

(44) 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 que prestem 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.

(45) Os fabricantes e os seus fornecedores deverão utilizar normas de codificação de componentes e materiais, inicialmente previstas pela Decisão 2003/138/CE da Comissão ([12]), para a rotulagem e identificação das peças, componentes e materiais de plástico e elastómero dos veículos. Deverão assegurar que todas as peças e componentes dos veículos são marcadas em conformidade com outra legislação aplicável da União, em especial no que respeita à rotulagem de baterias e ímanes permanentes incluídos nos veículos que colocam no mercado. A fim de ter em conta o progresso técnico e científico, o poder de adotar atos nos termos do artigo 290.º do TFUE deverá ser delegado na Comissão no que diz respeito à alteração do anexo que especifica como as peças e componentes dos veículos deverão ser rotulados.

(46) A fim de facilitar o tratamento em fim de vida dos veículos, os fabricantes deverão prestar, através de ferramentas digitais, informações exatas, completas e atualizadas sobre a remoção e substituição seguras das peças e componentes dos veículos. Por conseguinte, deverá ser desenvolvido e disponibilizado um passaporte digital de circularidade do veículo como suporte de dados para essas informações, de forma coerente com outras ferramentas e plataformas digitais de informação existentes ou em desenvolvimento no setor automóvel, no que se refere ao desempenho ambiental dos veículos e alinhado com as disposições correspondentes dos Regulamentos (UE) 2023/1542, (UE) 2024/1781 e (UE) 2024/1257 ([13]) do Parlamento Europeu e do Conselho. A fim de assegurar condições uniformes para a execução do presente regulamento, deverão ser atribuídas competências de execução à Comissão para fixar os requisitos técnicos de conceção e funcionamento do passaporte e as regras a respeito da localização do suporte de dados ou outro identificador que permita aceder ao passaporte relativo ao veículo. Ao determinar as regras aplicáveis ao passaporte digital de circularidade do veículo, a Comissão deverá ter em conta a necessidade de garantir um elevado nível de segurança e privacidade, nomeadamente dos dados de funcionamento dos veículos, para evitar ameaças à cibersegurança.

([12]) Decisão 2003/138/CE da Comissão, de 27 de fevereiro de 2003, que estabelece normas de codificação de componentes e materiais para veículos, em conformidade com a Diretiva 2000/53/CE do Parlamento Europeu e do Conselho relativa aos veículos em fim de vida (JO L 53 de 28.2.2003, p. 58, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2003/138(1)/oj).

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

(47) A fim de assegurar que os produtores e outros operadores económicos estão sujeitos às mesmas regras em todos os Estados-Membros, é necessário criar regras harmonizadas para a gestão de resíduos de veículos em fim de vida. Essas regras deverão conduzir a um elevado nível de proteção do ambiente e da saúde humana em toda a União. Resultarão igualmente numa maior harmonização da qualidade dos serviços de gestão de resíduos prestados pelos operadores económicos e facilitaria o funcionamento do mercado das matérias-primas secundárias.

(48) 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 deverá obter uma autorização da autoridade competente. A autorização só deverá ser concedida se o estabelecimento ou a empresa possuir a capacidade necessária para realizar as operações de tratamento em fim de vida dos veículos de uma forma que cumpra a legislação nacional e da União aplicável, incluindo os requisitos de tratamento específicos estabelecidos no presente regulamento. Além disso, só as instalações de tratamento autorizadas deverão ter competência para emitir certificados de destruição em conformidade com o presente regulamento.

(49) Caso os produtores ou as organizações competentes em matéria de responsabilidade do produtor celebrem contratos com instalações de tratamento autorizadas para efeitos de cumprimento das suas obrigações em matéria de responsabilidade do produtor, esses contratos deverão estar em conformidade com os princípios do direito da concorrência e não deverão comportar disposições que tenham por objetivo ou efeito restringir ou distorcer a concorrência, em particular na aceção dos artigos 101.º e 102.º do TFUE. Esses contratos deverão ser justos, transparentes e não deverão conter condições discriminatórias. A fim de facilitar o cumprimento de tais requisitos, os Estados-Membros deverão poder disponibilizar um modelo de contrato.

(50) A Diretiva 2000/53/CE prevê 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 previstos na Diretiva 2008/98/CE do Parlamento Europeu e do Conselho ([14]), é conveniente fixar, a nível da União, requisitos relativos às responsabilidades dos fabricantes no que respeita à gestão de veículos em fim de vida. Os produtores deverão ter uma responsabilidade alargada relativamente aos veículos que disponibilizaram no mercado pela primeira vez no território de um Estado-Membro quando eles chegarem à fase de fim de vida. A responsabilidade alargada do produtor deverá 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 previstas no presente regulamento.

(51) A fim de facilitar o controlo do cumprimento dos produtores das respetivas obrigações em matéria de responsabilidade alargada do produtor, os Estados-Membros deverão criar um registo de produtores ou utilizar um registo já existente. Os requisitos de registo deverão 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 deverá também ser utilizado para efeitos de comunicação às autoridades competentes do cumprimento das obrigações decorrentes da responsabilidade alargada do produtor. As características e os aspetos processuais associados a este registo deverão também ser coerentes com o registo de produtores criado pelo Regulamento (UE) 2023/1542, a fim de permitir que os produtores de veículos e os produtores de baterias utilizem um único e mesmo registo. Para facilitar o registo dos produtores em todos os Estados-Membros, a Comissão deverá criar um sítio Web que contenha ligações para todos os registos nacionais.

([14]) 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, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2008/98/oj).

(52) Nos termos do artigo 30.º do Regulamento (UE) 2022/2065 do Parlamento Europeu e do Conselho ([15]), os fornecedores de plataformas em linha que permitem aos consumidores celebrar contratos à distância com comerciantes devem velar por que estes últimos só possam utilizar essas plataformas em linha para promover mensagens ou oferecer produtos ou serviços aos consumidores na União se, antes da utilização dessas plataformas para esses fins, os fornecedores das plataformas tiverem recebido determinadas informações, na medida em que estas se apliquem ao comerciante. Neste contexto, os veículos constituem produtos. O registo de produtores criado ao abrigo do presente regulamento pode constituir um registo público para efeitos de conformidade com o artigo 30.º, n.º 1, alínea d), do Regulamento (UE) 2022/2065. Uma autocertificação do comerciante pela qual se compromete a oferecer apenas produtos ou serviços que cumpram as regras aplicáveis do direito da União nos termos do artigo 30.º, n.º 1, alínea e), do Regulamento (UE) 2022/2065 pode também cobrir os requisitos de responsabilidade alargada do produtor previsto no presente regulamento. Por último, para efeitos do artigo 30.º, n.º 2, do Regulamento (UE) 2022/2065, se as informações constantes do registo de produtores não forem acessíveis ao público, os Estados-Membros deverão velar por que os fornecedores de plataformas em linha tenham acesso gratuito a essas informações, para que possam envidar todos os esforços para avaliar a fiabilidade e a exaustividade dessas informações.

(53) Se o produtor disponibilizar veículos no mercado pela primeira vez num território de um Estado-Membro em que não esteja estabelecido, deverá nomear um representante autorizado para efeitos da responsabilidade alargada do produtor. Se mais do que um produtor estiver representado no Estado-Membro por um representante autorizado, este deverá apresentar separadamente o nome e os dados de contacto de cada um dos produtores que representa.

(54) Os produtores deverão 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. No entanto, os Estados-Membros deverão poder exigir que um produtor seja representado por uma organização competente em matéria de responsabilidade do produtor. Nesses casos, o Estado-Membro não deverá exigir que os produtores sejam representados por uma organização específica em matéria de responsabilidade do produtor, uma vez que é importante haver flexibilidade no que diz respeito ao número de organizações competentes em matéria de responsabilidade do produtor que podem estar presentes num Estado-Membro. Tal deverá ser igualmente o caso nos Estados-Membros que disponham de organismos públicos competentes em matéria de responsabilidade do produtor que possam estar sujeitos a disposições mais específicas ao abrigo do direito nacional. Embora os regimes jurídicos dos Estados-Membros permitam diferentes estruturas de governação, as organizações competentes em matéria de responsabilidade do produtor deverão, em princípio, funcionar de molde a assegurar que as taxas cobradas aos produtores se destinem exclusivamente ao cumprimento das obrigações relacionadas com a recolha e o tratamento de veículos em fim de vida para efeitos de organização e financiamento das obrigações de gestão de resíduos. Todas as organizações competentes em matéria de responsabilidade do produtor deverão assegurar a confidencialidade dos dados que lhes são prestados pelos produtores. A fim de assegurar que os interesses de todos os operadores económicos são devidamente tidos em conta e evitar uma situação em que os operadores de gestão de resíduos sejam prejudicados nas decisões tomadas no âmbito dos regimes de responsabilidade alargada do produtores, por exemplo as organizações competentes em matéria de responsabilidade do produtor podem, pelo menos uma vez por ano, realizar uma consulta estruturada com as partes interessadas e publicar no seu sítio Web um relatório de síntese dessa consulta, expondo as principais observações recebidas, juntamente com uma explicação sobre a forma como essas observações foram tratadas. Deverá ser concedido aos operadores de gestão de resíduos o estatuto de observador nos órgãos de direção das organizações competentes em matéria de responsabilidade do produtor, a saber, nos seus conselhos executivos, a fim de melhorar a governação global e a eficiência do sistema, respeitando simultaneamente a necessidade de evitar conflitos de interesses. Além disso, os operadores de gestão de resíduos deverão ser selecionados pelas organizações competentes em matéria de responsabilidade do produtor mediante um procedimento não discriminatório assente em critérios de adjudicação transparentes.

([15]) Regulamento (UE) 2022/2065 do Parlamento Europeu e do Conselho de 19 de outubro de 2022 relativo a um mercado único para os serviços digitais e que altera a Diretiva 2000/31/CE (Regulamento dos Serviços Digitais) (JO L 277 de 27.10.2022, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2022/2065/oj).

(55) Os produtores deverão financiar parte dos custos de recolha e tratamento de veículos em fim de vida necessários para cumprir os requisitos previstos 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 deverá 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, deverão 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.

(56) A contribuição financeira dos produtores deverá 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. Além disso, uma vez que o presente regulamento introduz alterações relativas à responsabilidade financeira dos produtores quanto à recolha de veículos em fim de vida abrangidos pela Diretiva 2000/53/CE, deverão ser previstas disposições adequadas para ter em conta a transição da Diretiva 2000/53/CE para o presente regulamento.

(57) Os produtores que optarem por cumprir individualmente as suas obrigações em matéria de responsabilidade alargada do produtor deverão também apresentar uma garantia para cobrir os custos de gestão dos veículos em fim de vida. Essas garantias deverão ser utilizadas, nomeadamente, nos casos em que os produtores em causa se tornem insolventes ou cessem definitivamente a sua atividade.

(58) Caso um produtor exerça as suas obrigações em termos de responsabilidade alargada do produtor coletivamente numa organização competente em matéria de responsabilidade do produtor, as contribuições financeiras que paga deverão ser moduladas com base em critérios harmonizados. Esses critérios deverão 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 nos termos do artigo 290.º do TFUE deverá ser delegado na Comissão no que respeita a completar o presente regulamento, ao definir regras pormenorizadas sobre como deverão ser aplicados os critérios de modulação das contribuições financeiras pagas às organizações competentes em matéria de responsabilidade do produtor.

(59) Alguns Estados-Membros já criaram estruturas de responsabilidade alargada dos produtores e sistemas de gestão de resíduos, que servem de base para as autorizações nacionais e as disposições contratuais pertinentes, na aplicação da Diretiva 2000/53/CE. Esses Estados-Membros deverão poder continuar a utilizar tais estruturas e tais sistemas, desde que cumpram o disposto no presente regulamento.

(60) Os veículos tornam-se frequentemente veículos em fim de vida num Estado-Membro diferente daquele em que foram colocados no mercado. Enquanto for possível identificar um produtor, na aceção do presente regulamento, no Estado-Membro em que o veículo se torne um veículo em fim de vida, tal produtor deverá cobrir os custos conexos da recolha e do tratamento. No entanto, uma vez que nem sempre é possível identificar um produtor no Estado-Membro em que o veículo se torna um veículo em fim de vida após ter atravessado uma fronteira, é igualmente necessário criar regras relativas a um mecanismo de repartição transfronteiriça dos custos que deverá aplicar-se apenas a tal situação específica e apenas aos veículos das categorias M_1 e N_1. Tais regras deverão assegurar que 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 são cobertos. As obrigações decorrentes do mecanismo de repartição transfronteiriça dos custos, incluindo a nomeação de representantes em cada Estado-Membro, não deverão aplicar-se aos importadores ou distribuidores, a fim de evitar encargos administrativos para esses operadores. Cada fabricante de veículos das categorias M_1 e N_1 deverá ser obrigado a nomear um representante autorizado para o mecanismo transfronteiriço em cada Estado-Membro, a notificar as autoridades competentes sobre as nomeações e a criar mecanismos de cooperação transfronteiriça com os operadores de gestão de resíduos pertinentes. Os fabricantes deverão poder mandatar uma organização competente em matéria de responsabilidade do produtor para atuar como seu representante autorizado para o mecanismo transfronteiriço. No caso dos fabricantes estabelecidos fora da União, deverá ser possível nomear o representante único do fabricante na União a que se refere o artigo 13.º, n.º 4, do Regulamento (UE) 2018/858 para cumprir as obrigações para o mecanismo transfronteiriço e para a criação de mecanismos de cooperação transfronteiriça. A introdução desse mecanismo transfronteiriço contribui para criar condições de concorrência equitativas entre as instalações de tratamento autorizadas em toda a União.

(61) A fim de assegurar o cumprimento destas obrigações e evitar distorções do mercado único, o poder de adotar atos nos termos do artigo 290.º do TFUE deverá ser delegado na Comissão no que diz respeito à definição 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.

(62) 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 deverá impor determinadas obrigações relacionadas com a recolha, principalmente destinadas aos produtores e, em segundo lugar, aos Estados-Membros. Os produtores deverão assegurar a recolha de todos os veículos em fim de vida que disponibilizaram no mercado pela primeira vez no território de um Estado-Membro. Para o efeito, os produtores ou as organizações competentes em matéria de responsabilidade do produtor deverão criar sistemas de recolha, ou participar na sua criação e os Estados-Membros deverão adotar todas as medidas necessárias para garantir que os sistemas de recolha estão implantados e permitem cumprir os objetivos do presente regulamento. Os sistemas de recolha deverão permitir que os proprietários e outros detentores de veículos entreguem o veículo a uma instalação de tratamento autorizada ou a um ponto de recolha sem esforços ou custos desnecessários, o que significa, na prática, que tais sistemas deverão abranger adequadamente todo o território de cada Estado-Membro e garantir a disponibilidade suficiente das instalações de tratamento autorizadas ou dos pontos de recolha autorizados. Deverão também permitir a recolha de todas as marcas de veículos em fim de vida, bem como de resíduos provenientes da reparação de veículos.

(63) Os veículos em fim de vida só deverão ser tratados em instalações de tratamento autorizadas, pelo que essas instalações desempenham um papel vital na recolha dos veículos em fim de vida. No entanto, 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 deverão ser obrigados a entregar todos os veículos em fim de vida recolhidos em instalações de tratamento autorizadas.

(64) 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 deverão 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 menos que faltem peças essenciais, como o motor elétrico, o motor ou várias peças de grande dimensão da carroçaria, a fim de reduzir as atividades de desmantelamento ilegal. Em caso de falta de uma bateria de veículo elétrico, o proprietário do veículo deverá comprovar que a bateria foi manuseada por um operador profissional em conformidade com o Regulamento (UE) 2023/1542. A fim de evitar o desmantelamento ilegal de peças e componentes valiosos provenientes de veículos em fim de vida e promover a recolha de veículos em fim de vida completos, a entrega a título gratuito de veículos em fim de vida poderia estar associada à concessão de incentivos financeiros. A campanha educativa dos produtores ou das organizações competentes em matéria de responsabilidade do produtor deverá apresentar igualmente as consequências para o ambiente e a saúde humana da recolha e do tratamento inadequados de veículos em fim de vida.

(65) Aquando da entrega de um veículo em fim de vida, a instalação de tratamento autorizada deverá emitir um certificado de destruição ao último proprietário do mesmo, o que é necessário para assegurar uma supervisão adequada da gestão de veículos em fim de vida. Os requisitos mínimos para esses certificados estão atualmente previstos na Decisão 2002/151/CE da Comissão ([16]) e o conteúdo dessa decisão deverá ser incluído no presente regulamento, com as adaptações necessárias. Tais certificados deverão ser emitidos em formato eletrónico aos últimos proprietários de veículos em fim de vida e transmitidos pelas instalações de tratamento autorizadas às autoridades competentes do Estado-Membro mediante um procedimento eletrónico de notificação para efeitos de cancelamento da matrícula de um veículo. O sistema de notificação eletrónica deverá permitir a transmissão do certificado de destruição e de uma cópia da notificação eletrónica ao último proprietário do veículo, bem como a qualquer operador económico que atue em nome desse proprietário.

([16]) 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, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2002/151(1)/oj).

(66) 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 deverão reforçar 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 deverão permitir um melhor rastreio do paradeiro dos veículos em fim de vida.

(67) A fim de assegurar uma recolha eficaz dos veículos em fim de vida, deverão ser impostas obrigações explícitas aos proprietários de veículos. Quando o veículo chegar à fase de fim de vida, deverão entregá-lo nos pontos de recolha ou nas instalações de tratamento autorizadas. Quando os veículos estiverem danificados, e estiverem envolvidas companhias de seguros na declaração do veículo como perda técnica ou económica total, a companhia de seguros ou qualquer outro perito do setor automóvel que atue em seu nome deverá também avaliar se o veículo é ou não um veículo em fim de vida em conformidade com o presente regulamento. No caso de veículos abandonados, as autoridades competentes deverão prever regras para declarar que um veículo é um veículo em fim de vida e proceder em conformidade com o presente regulamento. Os veículos abandonados podem incluir casos em que os veículos foram deixados sem vigilância ou de forma ilegal na via pública, casos em que os veículos foram estacionados numa propriedade privada sem o consentimento do dono da propriedade, ou veículos que não tenham sido recuperados após uma notificação das autoridades competentes ao proprietário do veículo.

(68) A fim de assegurar um tratamento uniforme e ambientalmente correto dos veículos em fim de vida na União, é essencial assegurar que as instalações de tratamento autorizadas aceitam e tratam todos os veículos em fim de vida, peças, componentes e materiais, incluindo os resíduos provenientes das reparações de veículos, em conformidade com as condições previstas nas suas licenças, bem como de acordo com os requisitos previstos no presente regulamento, as melhores técnicas disponíveis e a Diretiva 2010/75/UE do Parlamento Europeu e do Conselho ([17]). Para efeitos de cumprimento dos requisitos de remoção, dos requisitos de qualidade e das metas de valorização de materiais, o tratamento completo de um veículo em fim de vida pode, embora não necessariamente, ser efetuado por um único operador de gestão de resíduos ou numa única instalação.

(69) Tendo em conta o papel fundamental das instalações de tratamento autorizadas na gestão de veículos em fim de vida de uma forma que não afete negativamente o ambiente ou a saúde humana e contribua para a consecução dos objetivos da União em matéria de economia circular, é necessário definir obrigações aplicáveis a tais 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.

(70) A fim de assegurar a rastreabilidade das suas atividades, em particular a qualidade da sucata ou de outras matérias de base pertinentes, as instalações de tratamento autorizadas deverão documentar as operações de tratamento realizadas, armazenar eletronicamente o seu registo durante um período mínimo de três anos e ter a capacidade de o apresentar às autoridades nacionais competentes, mediante pedido.

(71) 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 no prazo de 30 dias após a sua entrega na instalação de tratamento autorizada, antes de ser sujeito a qualquer outro tratamento. Nesta fase, os óleos usados deverão ser recolhidos e armazenados separadamente dos outros fluidos e líquidos e posteriormente tratados em conformidade com a Diretiva 2008/98/CE. Os fluidos refrigerantes deverão ser tratados em conformidade com o disposto no Regulamento (UE) 2024/573 do Parlamento Europeu e do Conselho ([18]). Além disso, as peças, componentes e materiais que contêm chumbo, cádmio, mercúrio e crómio hexavalente deverão ser removidos do veículo em fim de vida, de modo a evitar efeitos adversos para os seres humanos ou para o ambiente.

([17]) Diretiva 2010/75/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 24 de novembro de 2010, relativa às emissões industriais e provenientes da criação de animais (prevenção e controlo integrados da poluição) (JO L 334 de 17.12.2010, p. 17, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2010/75/oj).

([18]) Regulamento (UE) 2024/573 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 7 de fevereiro de 2024, relativo aos gases fluorados com efeito de estufa, que altera a Diretiva (UE) 2019/1937 e que revoga o Regulamento (UE) n.º 517/2014 (JO L, 2024/573, 20.2.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/573/oj).

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

(73) 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 deverão ser obrigatoriamente removidos de um veículo em fim de vida antes do retalhamento. Estas peças e componentes deverão ser removidos por meio de um processo de desmantelamento manual, um processo de desmontagem semiautomatizado ou automatizado, de forma não destrutiva. Deverá ser possível derrogar do requisito relativo à remoção obrigatória de peças e componentes de forma não destrutiva, se uma instalação de tratamento autorizada demonstrar que o desmantelamento manual, a desmontagem semiautomatizada ou automatizada de forma não destrutiva acarreta custos económicos desproporcionados, que não podem ser compensados pelas receitas esperadas da reutilização, refabrico ou recondicionamento dessas peças e componentes. Nesse caso, essas peças e componentes deverão poder ser removidos de forma destrutiva para efeitos de separação dos materiais pertinentes antes do retalhamento. As peças e componentes podem ser totalmente isentos da remoção obrigatória, se forem designados como tal no presente regulamento, se a instalação de tratamento autorizada demonstrar que as tecnologias de pós-retalhamento separam os materiais das peças e componentes em causa de forma tão eficiente como os processos manuais, semiautomatizados ou automatizados, e que os critérios e os valores-limite do presente regulamento são cumpridos. A fim de ter em conta o progresso técnico e científico, o poder de adotar atos nos termos do artigo 290.º do TFUE deverá ser delegado na Comissão no que diz respeito à alteração do anexo pertinente.

(74) Após as instalações de tratamento autorizadas removerem peças e componentes de um veículo em fim de vida, deverão 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 componentes e com os requisitos em matéria de segurança do veículo.

(75) O Regulamento (UE) 2023/1542 prevê 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 deverá ser tido em conta no presente regulamento, ao excluir as baterias de veículos elétricos das peças ou componentes essenciais, a fim de permitir a entrega gratuita do veículo para tratamento sem a bateria do veículo elétrico, contanto que o último proprietário apresente documentação que comprove que a bateria foi manuseada por um operador profissional em conformidade com o Regulamento (UE) 2023/1542.

(76) 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, deverá ser clarificado que as peças e componentes removidos de um veículo em fim de vida ou na sequência de operações de reparação e manutenção que sejam adequados para reutilização imediata, ulterior refabrico ou recondicionamento por operadores profissionais não deverão ser considerados resíduos. A fim de respeitar a hierarquia dos resíduos e impulsionar a utilização circular de peças sobresselentes, a transferência dessas peças e componentes, excluindo baterias, entre operadores económicos não deverá ser restringida. As peças e componentes removidas de veículos em fim de vida deverão ser devidamente controlados, limpos e, se necessário, testados por uma instalação de tratamento autorizada, de modo a poderem ser imediatamente reutilizados sem qualquer outro tipo de pré-processamento ou, noutros casos, estarem aptos para refabrico ou recondicionamento adicionais. As peças e componentes que não sejam adequados para reutilização, refabrico ou recondicionamento deverão ser considerados resíduos, e a sua exportação deverá ser regulada pelo Regulamento (UE) 2024/1157 do Parlamento Europeu e do Conselho ([19]). As autoridades nacionais competentes deverão estar em condições de solicitar à instalação de tratamento autorizada que removeu a peça ou o componente em causa documentação, na qual essa instalação de tratamento autorizada confirme, através de uma avaliação específica, a adequação técnica das peças e componentes relevantes para o refabrico, o recondicionamento ou a reutilização.

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

(77) Na sua avaliação da Diretiva 2000/53/CE, a Comissão concluiu que as peças sobresselentes e componentes usados são disponibilizados ao público por fornecedores não identificados e provêm frequentemente de atividades ilegais. Por conseguinte, deverão ser fixados novos requisitos relativos à comercialização de peças e componentes usados, refabricados ou recondicionados. Essas peças e componentes deverão, acima de tudo, ser marcados com um rótulo que indique o nome do componente ou peça e os dados de contacto da instalação de tratamento autorizada que retirou o componente ou peça, e estar devidamente protegidos contra danos durante o seu transporte, a sua carga e a sua descarga. A instalação de tratamento autorizada que removeu o componente ou a peça deverá dispor de uma cópia da fatura ou do contrato relativo à transferência dessas peças, caso a autoridade competente solicite essa documentação.

(78) Se o utilizador final for um consumidor, a venda entre empresas e consumidores de peças e componentes usados, refabricados ou recondicionados será abrangida pela Diretiva (UE) 2019/771 do Parlamento Europeu e do Conselho ([20]). A referida diretiva exige que os bens vendidos estejam em conformidade com o contrato de compra e venda e dispõe a responsabilidade do vendedor e meios de ressarcimento dos consumidores em caso de falta de conformidade, designadamente a reparação ou substituição gratuitas dos bens. Uma vez que as peças e componentes removidos que estejam aptos para reutilização ou recondicionamento constituem bens em segunda mão na aceção da Diretiva (UE) 2019/771, o vendedor e o consumidor podem acordar num prazo de responsabilidade ou de prescrição mais curto, não inferior a um ano, se o Estado-Membro em causa tiver previsto essa possibilidade. Os operadores económicos em causa são incentivados a disponibilizar aos consumidores e aos seus clientes, nas transações entre empresas, garantias comerciais sobre as peças e componentes reutilizados, refabricados e recondicionados.

(79) 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 deverão ser reutilizados, refabricados ou recondicionados. Esses componentes e peças não deverão ser utilizados para a construção de veículos novos, nem em veículos que já tenham sido colocados no mercado, exceto se a avaliação técnica efetuada demonstrar a sua conformidade com os requisitos aplicáveis aos veículos. Essas peças só deverão ser instaladas por um operador de reparação e manutenção qualificado.

(80) A fim de incentivar o desenvolvimento e o bom funcionamento do mercado de peças e componentes reutilizáveis, recondicionados e refabricados, bem como a reconversão de veículos na União, os Estados-Membros deverão ser incentivados a incentivar, a nível nacional, a reutilização, o recondicionamento e o refabrico de peças e componentes, quer tenham sido removidos durante a fase de utilização ou na fase de fim de vida de um veículo, bem como a reconversão dos veículos. Esses incentivos deverão refletir-se nos programas de prevenção de resíduos que os Estados-Membros são obrigados a criar nos termos do artigo 29.º da Diretiva 2008/98/CE. A Comissão deverá 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.

(81) Na sua avaliação da Diretiva 2000/53/CE, a Comissão concluiu que a definição de reciclagem constante dessa diretiva é demasiado ampla e não é coerente com a Diretiva 2008/98/CE, pois considera o «enchimento» como uma operação de reciclagem. Por conseguinte, o presente regulamento deverá alinhar a definição de reciclagem com a Diretiva 2008/98/CE, ao excluir o enchimento do seu âmbito de aplicação.

(82) A reciclagem de todos os plásticos provenientes de veículos em fim de vida deverá 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 definir uma meta específica de reciclagem de 30 % dos plásticos provenientes de veículos em fim de vida. Esta meta complementaria a meta de reutilização e reciclagem de 85 % e o objetivo de 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, deverão continuar a aplicar-se as atuais metas em matéria de reutilização e reciclagem de 85 %, bem como de reutilização e valorização de 95 % de veículos em fim de vida, conforme previstas na Diretiva 2000/53/CE e baseadas na definição de reciclagem constante dessa diretiva. A massa do plástico reciclado e a massa total dos plásticos para a meta específica de reciclagem de plásticos deverão excluir os elastómeros, os termoendurecíveis, com exceção das espumas de poliuretano utilizadas para enchimento, e os plásticos que contenham ou estejam contaminados por qualquer uma das substâncias referidas no artigo 7.º do Regulamento (UE) 2019/1021 quando forem excedidos os limiares previstos no anexo IV do mesmo regulamento.

([20]) Diretiva (UE) 2019/771 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de maio de 2019, relativa a certos aspetos dos contratos de compra e venda de bens, que altera o Regulamento (UE) 2017/2394 e a Diretiva 2009/22/CE e que revoga a Diretiva 1999/44/CE (JO L 136 de 22.5.2019, p. 28, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2019/771/oj).

(83) 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 deverão poder ser processados numa retalhadora em combinação com outros resíduos, incluindo resíduos de embalagens e resíduos de equipamentos elétricos e eletrónicos, apenas se cumprirem determinados critérios e requisitos de qualidade das frações de saída.

(84) A fim de aumentar ainda mais a qualidade do tratamento de veículos em fim de vida, só deverá ser possível depositar em aterro frações de resíduos resultantes de veículos em fim de vida retalhados se as frações que contenham resíduos não inertes não excederem os valores-limite definidos no presente regulamento.

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

(86) Caso um veículo em fim de vida seja transferido da União para um país terceiro, o exportador deverá 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 do ambiente e da saúde humana previstos noutra legislação da União, em consonância com o Regulamento (UE) 2024/1157.

(87) 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 na União deverá, em determinadas circunstâncias, ser obrigado a apresentar documentação que demonstre que não se trata de um veículo em fim de vida. Essa documentação deverá demonstrar que o veículo está apto a circular ou apresentar uma avaliação em conformidade com o presente regulamento, que contenha critérios para determinar se um veículo é um veículo em fim de vida. Essa avaliação deverá ser efetuada em fases, desde critérios vinculativos a critérios indicativos. Assim que um critério vinculativo seja cumprido, o veículo em causa deverá ser considerado um veículo em fim de vida. Se não forem cumpridos critérios vinculativos, deverão ser verificados os critérios indicativos. Caso se aplique um desses critérios indicativos, será necessária uma nova avaliação técnica para determinar as reparações necessárias para obter um certificado de inspeção técnica. Com base nessa avaliação técnica, o proprietário do veículo deverá ter a possibilidade de decidir se o veículo deverá ser considerado fora de uso. Se, no prazo de cinco anos a contar dessa avaliação técnica, o proprietário do veículo não obtiver um certificado de inspeção técnica, o veículo em causa deverá ser considerado um veículo em fim de vida. Durante o período desses cinco anos, a avaliação técnica deverá constituir documentação justificativa de que o veículo não é um veículo em fim de vida. A avaliação de fim de vida deverá ser realizada por um perito independente do setor automóvel, mas caberá a cada Estado-Membro decidir a forma exata como esses peritos independentes deverão ser nomeados. Os peritos independentes do setor automóvel deverão ser profissionais com conhecimentos especializados no domínio da tecnologia automóvel, da reparação e manutenção de automóveis ou da avaliação do valor dos veículos, e deverão ser nomeados com o objetivo de transmitir conhecimentos especializados imparciais, sem existirem conflitos de interesses com as partes envolvidas. A fim de evitar encargos excessivos para as pessoas singulares que não são operadores económicos e visar sobretudo a situação da maioria dos potenciais veículos em fim de vida, o requisito de documentação só deverá aplicar-se a esses proprietários de veículos em circunstâncias específicas. Esses casos deverão dizer respeito à venda de veículos que tenham sido declarados uma perda económica total por uma companhia de seguros ou cuja venda seja realizada na íntegra através de uma plataforma em linha, sem entrega física do veículo entre o vendedor e o comprador ou uma pessoa que atue em seu nome.

(88) É necessário garantir que, caso uma companhia de seguros ou um perito do setor automóvel que atue em seu nome efetue uma avaliação dos danos de um veículo envolvido num sinistro, essa avaliação inclua, em particular, uma verificação da questão de saber se o veículo pode ser considerado um veículo em fim de vida, em conformidade com os critérios fixados no presente regulamento. A fim de combater as atividades ilegais e garantir a identificação adequada dos veículos em fim de vida, as autoridades competentes dos Estados-Membros deverão ficar habilitadas, em caso de dúvida quanto ao estatuto de um veículo usado, a solicitar documentação ao proprietário do veículo para confirmar que não se trata de um veículo em fim de vida. Essa documentação deverá consistir numa avaliação de fim de vida realizada nos termos do presente regulamento ou num certificado de inspeção técnica válido. As autoridades competentes podem fazer uso desta prerrogativa independentemente de o veículo ter ou não estado envolvido num sinistro. Esta habilitação é igualmente aplicável aos veículos para fins especiais, que, de outro modo, não deveriam estar sujeitos às disposições que regem o estatuto dos veículos. Os Estados-Membros deverão poder isentar veículos das categorias $L1_e$, $L2_e$, e $L6_e$ das disposições relativas ao estatuto do veículo na legislação nacional. O poder de adotar atos nos termos do artigo 290.º do TFUE deverá ser delegado na Comissão no que diz respeito à alteração dos critérios do presente regulamento para determinar se um veículo é um veículo em fim de vida, através da supressão de critérios segundo os quais um veículo é considerado um veículo em fim de vida, sempre que os progressos tecnológicos nos domínios da rastreabilidade, da reparabilidade e da segurança ofereçam uma justificação cabal para essa supressão.

(89) A fim de assegurar que o mercado interno não seja prejudicado e dado que a exportação de veículos usados coloca importantes desafios ambientais e de saúde pública, tal como documentado pelo Programa das Nações Unidas para o Ambiente, é conveniente fixar requisitos específicos relativos à exportação de veículos usados. Esses requisitos deverão basear-se em critérios objetivos, segundo os quais um veículo usado não é um veículo em fim de vida e deverá estar apto a circular nos termos da Diretiva 2014/45/UE do Parlamento Europeu e do Conselho ([21]). Tal deverá assegurar que apenas os veículos usados adequados à circulação nas estradas da União possam ser exportados para um país terceiro. A fim de permitir que as autoridades aduaneiras verifiquem se esses requisitos são cumpridos aquando da exportação, qualquer pessoa que exporte um veículo usado deverá ser obrigada a indicar a essas autoridades o número de identificação do veículo (NIV) e uma declaração que confirme que o veículo usado não é um veículo em fim de vida e que é considerado apto a circular.

(90) É importante prever 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 deverá criar um sistema eletrónico que permita às autoridades dos Estados-Membros trocar e verificar informações em tempo real sobre o NIV 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. Os Estados-Membros deverão poder utilizar o Sistema Europeu de Informação sobre Veículos e Cartas de Condução (EUCARIS) para se ligarem ao sistema eletrónico MOVE-HUB. A plataforma facilita atualmente a interconexão de todas as seguintes informações: os registos das empresas de transporte rodoviário (REETR), os registos de cartas de condução (RESPER), os registos de formação de condutores profissionais (ProDriveNet), a notificação de falhas na inspeção rodoviária de veículos (RSI, na sigla em inglês) e os registos de cartões tacográficos de condutor (TACHOnet). Por conseguinte, as funcionalidades da MOVE-HUB deverão ser alargadas de modo a permitir o intercâmbio e a verificação de informações sobre o NIV 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 deverá 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 ([22]). Esse regulamento prevê um quadro abrangente de controlos automatizados, aplicável a uma formalidade não aduaneira específica da União. Por conseguinte, o presente regulamento deverá definir os principais elementos a controlar, enquanto as medidas técnicas da execução desse controlo seriam determinadas no Regulamento (UE) 2022/2399.

([21]) 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, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2014/45/oj).

([22]) 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, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2022/2399/oj).

(91) A fim de assegurar condições uniformes para a execução dos requisitos de exportação, deverão ser atribuídas competências de execução à Comissão para desenvolver os sistemas eletrónicos necessários e torná-los operacionais com os sistemas nacionais.

(92) As autoridades competentes dos Estados-Membros deverão colaborar entre si para assegurar a execução efetiva dos requisitos que regulam a exportação de veículos usados e prestar assistência mútua. Esta assistência deverá incluir o intercâmbio de informações para verificar o estatuto dos veículos antes da sua exportação, incluindo a confirmação das informações de matrícula no Estado-Membro em que foram matriculados. A cooperação deverá implicar, nomeadamente, a concessão de acesso aos documentos e informações pertinentes, incluindo os resultados das inspeções, cumprindo simultaneamente a legislação aplicável em matéria de proteção de dados que rege a autoridade requerida. Além disso, na prossecução de uma cooperação abrangente, as autoridades competentes dos Estados-Membros deverão cooperar com autoridades de países terceiros.

(93) 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 ([23]). Uma parte significativa dos veículos usados que saem da União destina-se a países onde estão previstos, ou podem ser previstos, requisitos de importação, 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 os mesmos forem oficialmente notificadas à Comissão pelos países terceiros em causa. Com vista a facilitar o cumprimento, a Comissão deverá publicar e atualizar num portal em linha específico as condições específicas notificadas relacionadas com a proteção do ambiente ou com a segurança rodoviária impostas por países terceiros. A fim de proteger o ambiente e a segurança rodoviária em países terceiros, o poder de adotar atos delegados nos termos do artigo 290.º do TFUE deverá ser delegado na Comissão no que diz respeito à determinação desses requisitos.

(94) A fim de evitar o risco de os veículos serem exportados sem os documentos exigidos que indiquem o NIV e a inspeção técnica do veículo e de o incumprimento dos requisitos de exportação só ser detetado quando o veículo já tiver saído da União, não deverá ser permitida a aplicação dos procedimentos de inscrição nos registos do declarante e de autoavaliação previstos no Regulamento (UE) n.º 952/2013. Esses procedimentos impediriam as autoridades aduaneiras de realizar controlos em tempo real através do Ambiente de Janela Única Aduaneira da UE, o que aumentaria o risco de violação das regras da União em matéria de exportação de veículos usados.

(95) Na sua avaliação da Diretiva 2000/53/CE, a Comissão considerou que a ausência de requisitos em matéria de inspeções obrigatórias constituía uma lacuna daquela diretiva. Por conseguinte, o presente regulamento deverá impor aos Estados-Membros determinadas obrigações relacionadas com a deteção de atividades ilegais no domínio da recolha, tratamento e exportação de veículos em fim de vida e das suas peças e componentes, bem como fixar requisitos mínimos relativos à frequência das inspeções, ao seu âmbito e às características das instalações sujeitas a essas inspeções. Assim, a competitividade das instalações de tratamento autorizadas em relação aos operadores ilegais seria salvaguardada e assegurar-se-ia o cumprimento continuado das condições de licenciamento e dos requisitos em matéria de recolha e tratamento de veículos em fim de vida.

([23]) 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, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2013/952/oj).

(96) A fim de assegurar a aplicação efetiva do presente regulamento, os Estados-Membros deverão prever estratégias de inspeção concebidas para detetar atividades ilegais na recolha, tratamento e exportação de veículos em fim de vida, bem como das suas peças e componentes. Tais estratégias deverão prever as ações previstas no presente regulamento para garantir o cumprimento e contribuir para a prevenção de práticas ilícitas no setor. Os Estados-Membros deverão realizar inspeções em cada ano civil. Tais inspeções deverão abranger as entidades que operam legalmente e as atividades sobre as quais recaem suspeitas de ilegalidade. O número mínimo de inspeções a realizar anualmente em cada Estado-Membro deverá corresponder a, pelo menos, 10 % das instalações de tratamento e pontos de recolha autorizados a operar nesse Estado. Importa realçar que as inspeções realizadas ao abrigo do presente regulamento deverão complementar as inspeções das transferências de veículos em fim de vida, que são reguladas de forma abrangente no Regulamento (UE) 2024/1157.

(97) Os Estados-Membros deverão prever mecanismos de cooperação a nível nacional e internacional para que as inspeções possam ser realizadas de forma eficiente, com o objetivo de facilitar a prevenção e a deteção do tratamento e exportação ilegal de veículos em fim de vida e de resolver o problema dos veículos desaparecidos. Esses mecanismos deverão 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. A fim de promover a cooperação relativa a tais temas em toda a União, a Comissão e os Estados-Membros deverão recorrer ativamente às agências pertinentes existentes, como a Agência da União Europeia para a Cooperação Policial (Europol), criada pelo Regulamento (UE) 2016/794 do Parlamento Europeu e do Conselho ([24]), bem como às redes policiais de combate à criminalidade ambiental em toda a União.

(98) Os Estados-Membros deverão 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 previstos na licença, deverá ser objeto de sanções. Além disso, os Estados-Membros deverão ponderar outras medidas, como retirar a licença ou suspender as operações de um operador, a fim de assegurar o cumprimento efetivo do presente regulamento.

(99) Os Estados-Membros deverão estabelecer as regras relativas às sanções aplicáveis em caso de violação do disposto no presente regulamento e garantir a aplicação de tais regras. As sanções deverão ser previstas, em especial, em caso de violação das disposições relativas à exportação de veículos usados, à entrega de veículos em fim de vida em instalações de tratamento autorizadas ou pontos de recolha e à comercialização de peças e componentes usados, refabricados ou recondicionados. As sanções previstas deverão ser efetivas, proporcionadas e dissuasivas.

(100) É necessário prever obrigações de comunicação de informações para assegurar a correta execução, acompanhamento e avaliação da legislação da União e comunicar aos mercados informações atualizadas em matéria de transparência. São indispensáveis dados corretos e válidos para que a Comissão possa avaliar se as medidas previstas no presente regulamento funcionam devidamente e propor novos ajustamentos, se necessário, destinados a garantir um tratamento ambientalmente correto dos veículos em fim de vida ou a simplificar a execução do presente regulamento. De modo a limitar os encargos associados à comunicação de informações, deverão ser comunicados apenas os dados indispensáveis para efeitos da execução do presente regulamento e a comunicação de informações deverá ser facilitada por meio de ferramentas digitais. Com base nesses elementos, deverá especificar-se os dados que os operadores económicos deverão comunicar às autoridades competentes e os Estados-Membros à Comissão. A fim de assegurar condições uniformes para a execução destes requisitos de comunicação de informações, deverão ser atribuídas competências de execução à Comissão. Os atos de execução, que deverão substituir a Decisão 2005/293/CE da Comissão ([25]), deverão igualmente determinar uma metodologia para calcular e verificar se as metas de reutilização, reciclagem e valorização foram atingidas.

([24]) Regulamento (UE) 2016/794 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de maio de 2016, que cria a Agência da União Europeia para a Cooperação Policial (Europol) e que substitui e revoga as Decisões 2009/371/JAI, 2009/934/JAI, 2009/935/JAI, 2009/936/JAI e 2009/968/JAI do Conselho (JO L 135 de 24.5.2016, p. 53, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2016/794/oj).

([25]) Decisão 2005/293/CE da Comissão, de 1 de abril de 2005, que estabelece regras de execução para o controlo do cumprimento dos objetivos de reutilização/valorização e de reutilização/reciclagem estabelecidos na Diretiva 2000/53/CE do Parlamento Europeu e do Conselho relativa aos veículos em fim de vida (JO L 94 de 13.4.2005, p. 30, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2005/293/oj).

(101) As autoridades competentes dos Estados-Membros desempenham um papel importante na verificação do cumprimento das obrigações previstas no presente regulamento relativas à recolha e gestão de veículos em fim de vida, incluindo um melhor rastreio, por parte dessas autoridades, do paradeiro dos veículos e na luta contra o tratamento ilegal de veículos em fim de vida. Os Estados-Membros deverão, por conseguinte, exigir que os operadores de gestão de resíduos e outros operadores económicos relevantes forneçam às autoridades competentes dados que lhes permitam monitorizar melhor a forma como as disposições em matéria de recolha e gestão de veículos em fim de vida estão a ser executadas.

(102) A fim de assegurar condições uniformes para a execução do presente regulamento, deverão ser atribuídas competências de execução à Comissão. Essas competências de execução deverão ser exercidas nos termos do Regulamento (UE) n.º 182/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho ([26]).

(103) Sempre que adotar atos delegados ao abrigo do presente regulamento, é particularmente importante que a Comissão proceda às consultas adequadas durante os trabalhos preparatórios, inclusive ao nível de peritos, e que essas consultas sejam conduzidas de acordo com os princípios estabelecidos no Acordo Interinstitucional, de 13 de abril de 2016, sobre legislar melhor ([27]). Em particular, a fim de assegurar a igualdade de participação na preparação dos atos delegados, o Parlamento Europeu e o Conselho recebem todos os documentos ao mesmo tempo que os peritos dos Estados-Membros, e os respetivos peritos têm sistematicamente acesso às reuniões dos grupos de peritos da Comissão que tratem da preparação dos atos delegados.

(104) O anexo II do Regulamento (UE) 2019/1020 do Parlamento Europeu e do Conselho ([28]), que enumera a legislação de harmonização da União sem disposições relativas às sanções, deverá ser alterado a fim de retirar dessa lista as Diretivas 2000/53/CE e 2005/64/CE uma vez que é necessário que o atual regulamento contenha disposições sobre sanções.

(105) É necessário assegurar que as disposições e os requisitos relativos à homologação constantes do presente regulamento sejam verificados durante o processo de homologação UE. Por conseguinte, o Regulamento (UE) 2018/858 deverá ser alterado em conformidade.

(106) Reconheceu-se que os veículos desaparecidos são um dos principais desafios de execução da Diretiva 2000/53/CE. A ausência de um sistema eficiente que permita o intercâmbio de informações em tempo real entre os Estados-Membros sobre a situação de matrícula dos veículos dificulta a rastreabilidade e foi identificada como uma razão para o elevado número de «veículos desaparecidos» na União. A fim de resolver este problema, a Comissão propôs uma revisão da Diretiva 1999/37/CE do Conselho ([29]) relativa aos documentos de matrícula dos veículos. Essa revisão deverá 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 deverão ser obrigados a comunicar prontamente à autoridade nacional de registo de veículos quaisquer alterações da sua propriedade. Essas 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.

([26]) Regulamento (UE) n.º 182/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de fevereiro de 2011, que estabelece as regras e os princípios gerais relativos aos mecanismos de controlo pelos Estados-Membros do exercício das competências de execução pela Comissão (JO L 55 de 28.2.2011, p. 13, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2011/182/oj).

([27]) JO L 123 de 12.5.2016, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/agree_interinstit/2016/512/oj.

([28]) Regulamento (UE) 2019/1020 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de junho de 2019, relativo à fiscalização do mercado e à conformidade dos produtos e que altera a Diretiva 2004/42/CE e os Regulamentos (CE) n.º 765/2008 e (UE) n.º 305/2011 (JO L 169 de 25.6.2019, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2019/1020/oj).

([29]) Diretiva 1999/37/CE do Conselho, de 29 de abril de 1999, relativa aos documentos de matrícula dos veículos (JO L 138 de 1.6.1999, p. 57, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/1999/37/oj).

(107) Tendo em conta a necessidade de assegurar um elevado nível de proteção do ambiente e de ter em conta o progresso científico, a Comissão deverá 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 deverá incluir no seu relatório, entre outros, 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 das disposições aplicáveis aos veículos da categoria L, aos veículos pesados, aos veículos que são homologados com uma homologação em várias fases e às autocaravanas, assim como de incluir as caravanas no âmbito de aplicação do presente regulamento. Esta avaliação deverá centrar-se não só nos aspetos relativos ao tratamento de veículos em fim de vida, mas também na pertinência e no valor acrescentado da previsão de requisitos de conceção e avaliar a medida em que a questão dos veículos desaparecidos foi resolvida, incluindo estimativas sobre o número de veículos desaparecidos e o impacto das medidas relativas à exportação de veículos usados, bem como a necessidade de incluir medidas adicionais que abordem a questão da rastreabilidade dos veículos. A este respeito, a referida avaliação deverá examinar a eficácia, a interoperabilidade e a fiabilidade dos sistemas nacionais de registo de veículos e o seu intercâmbio transfronteiriço de informações para assegurar a identificação, o estado e a rastreabilidade exatos dos veículos ao longo do seu ciclo de vida. A Comissão também deverá rever o estado de desenvolvimento tecnológico e de desempenho ambiental do teor de plástico de base biológica nos veículos e dos elastómeros derivados do reprocessamento de pneus em veículos novos, podendo igualmente apresentar uma proposta legislativa para fixar metas pertinentes, se for caso disso. No caso dos elastómeros resultantes do reprocessamento de pneus, deverá ser dada prioridade à avaliação da medida em que os mesmos podem ser integrados nas metas existentes para o teor de plástico reciclado.

(108) O relatório da Comissão também deverá incluir uma avaliação das medidas relativas à prestação de informações sobre substâncias que suscitam preocupação presentes nos veículos e sobre a necessidade de melhorar a rastreabilidade dessas substâncias. Deverá também avaliar se é necessário introduzir medidas que abordem as substâncias que podem afetar o tratamento dos veículos quando chegam à fase de fim de vida, a fim de o alinhar mais estreitamente com o Regulamento (UE) 2024/1781.

(109) Cabe também à Comissão avaliar, com base nas declarações dos fabricantes, se estes últimos estão a fazer progressos no sentido de cumprirem as metas relativas ao plástico reciclado. A avaliação deverá determinar, em particular, a disponibilidade de tecnologias adequadas para a reciclagem de plástico, a disponibilidade suficiente de plástico reciclado, o nível de qualidade do plástico reciclado comparado com o nível de segurança exigido e as dificuldades técnicas e económicas para cumprir a meta. Se necessário, a avaliação deverá ser acompanhada de uma proposta legislativa da Comissão para alterar as disposições pertinentes do presente regulamento.

(110) É necessário prever tempo suficiente para que os operadores económicos cumpram as obrigações que lhes são impostas pelo presente regulamento e para que os Estados-Membros criem as infraestruturas administrativas necessárias à sua aplicação. A aplicação do presente regulamento deverá, por conseguinte, ser diferida.

(111) A fim de permitir que os Estados-Membros tomem as medidas administrativas necessárias relativas à criação de sistemas de recolha, mantendo simultaneamente a continuidade para os operadores económicos e os operadores de gestão de resíduos, a revogação da Diretiva 2000/53/CE deverá ser diferida.

(112) O presente regulamento não altera as regras relativas às restrições à utilização de chumbo, mercúrio, cádmio e crómio hexavalente em veículos, previstas ao abrigo da Diretiva 2000/53/CE, nem as isenções a essas restrições. No entanto, prevê regras mais claras sobre a forma como o cumprimento dessas restrições, bem como de outros requisitos de circularidade, deverá ser verificado durante o processo de homologação. A fim de assegurar que os fabricantes dispõem de tempo suficiente para cumprir essas regras, a sua aplicação deverá ser diferida. Por conseguinte, as disposições da Diretiva 2000/53/CE relativas às restrições à utilização de chumbo, mercúrio, cádmio e crómio hexavalente deverão continuar em vigor até que as regras do presente regulamento se tornem aplicáveis, a fim de assegurar continuidade e assegurar que os veículos colocados no mercado da União não contêm essas substâncias, em casos que não os previstos na referida diretiva.

(113) O presente regulamento também prevê disposições mais claras em matéria de responsabilidade alargada do produtor do que as previstas na Diretiva 2000/53/CE. Uma vez que a criação desses regimes e das disposições nacionais necessárias em matéria de autorização dos produtores e das organizações competentes em matéria de responsabilidade do produtor exige algum tempo, a aplicação dessas disposições deverá ser diferida. As disposições correspondentes da Diretiva 2000/53/CE deverão continuar em vigor até que as disposições do presente regulamento se tornem aplicáveis, a fim de assegurar continuidade no que respeita ao financiamento, por parte dos produtores, dos custos de recolha de veículos em fim de vida.

(114) O presente regulamento contém novos requisitos relativos ao tratamento de veículos em fim de vida, em especial no que se refere à remoção de peças e componentes com o objetivo de promover a sua reutilização, refabrico ou recondicionamento, bem como de aumentar a qualidade dos processos de reciclagem. Os operadores de gestão de resíduos necessitam de tempo para se adaptarem a esses novos requisitos, pelo que a sua aplicação deverá ser diferida. As disposições correspondentes da Diretiva 2000/53/CE deverão continuar em vigor até que os requisitos do presente regulamento se tornem aplicáveis, a fim de assegurar continuidade no que respeita ao tratamento de veículos em fim de vida.

(115) A fim de assegurar continuidade, as obrigações decorrentes da Diretiva 2000/53/CE em matéria de comunicação de informações e as obrigações conexas em matéria de transmissão de dados à Comissão deverão manter-se em vigor até que as novas regras de cálculo e os novos formatos de comunicação de informações sejam adotados pela Comissão ao abrigo do presente regulamento.

(116) A aplicação de todas as disposições relativas aos veículos da categoria L e aos veículos das categorias M_2, M_3, N_2, N_3 e O deverá 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.

(117) Por razões de clareza, racionalidade e simplificação, uma vez que as regras relativas à homologação de veículos a motor no que respeita à sua potencial reutilização, reciclagem e valorização constam do presente regulamento, a revogação da Diretiva 2005/64/CE deverá ser diferida. Tal proporciona aos fabricantes tempo suficiente para garantir que os modelos de veículos que concebem e constroem cumprem os requisitos de circularidade e para que as entidades homologadoras apliquem as novas regras.

(118) Atendendo a que os objetivos do presente regulamento, a saber, 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 ambiental e humana, 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.

(119) Em 1 de fevereiro de 2020, o Reino Unido saiu da União Europeia. O Acordo de Saída ([30]) foi celebrado entre a União Europeia e a Comunidade Europeia da Energia Atómica, por um lado, e o Reino Unido, por outro. Foi aprovado pela Decisão (UE) 2020/135 do Conselho ([31]) e entrou em vigor em 1 de fevereiro de 2020. O Acordo de Saída prevê um período de transição que terminou em 31 de dezembro de 2020. No termo do período de transição, o direito da União deixou de ser aplicável ao Reino Unido, enquanto o Protocolo relativo à Irlanda/Irlanda do Norte («Quadro de Windsor») ([32]), que faz parte integrante do Acordo de Saída, passou a ser aplicável. Em conformidade com o artigo 5.º, n.º 4, do Quadro de Windsor e com o ponto 9 do anexo 2 do Quadro de Windsor, a Diretiva 2005/64/CE e os atos jurídicos da União que dão execução, alteram ou substituem essa diretiva, são aplicáveis ao Reino Unido, e no seu território, no que diz respeito à Irlanda do Norte. O presente regulamento substitui a Diretiva 2005/64/CE, pelo que seria aplicável no Reino Unido, e no seu território, no que diz respeito à Irlanda do Norte. Tendo em conta o âmbito de aplicação do Quadro de Windsor, é, por conseguinte, adequado estipular que determinadas disposições do presente regulamento não deverão aplicar-se ao Reino Unido, e no seu território, no que diz respeito à Irlanda do Norte,

ADOTARAM O PRESENTE REGULAMENTO:

CAPÍTULO I

DISPOSIÇÕES GERAIS

Artigo 1.º

Objeto

O presente regulamento define requisitos de circularidade em matéria de conceção e produção de veículos, relacionados com a potencial reutilização, reciclagem, valorização e utilização de material reciclado, que devem ser verificados aquando da homologação de veículos, bem como requisitos de informação e rotulagem sobre peças, componentes e materiais dos veículos. Define igualmente requisitos em matéria de responsabilidade alargada do produtor, de recolha e tratamento de veículos em fim de vida, bem como de exportação de veículos usados da União para países terceiros.

Artigo 2.º

Âmbito de aplicação

1. O presente regulamento é aplicável:

a) Aos veículos e veículos em fim de vida das categorias M_1 e N_1, conforme referido no artigo 4.º, n.º 1, alínea a), subalínea i), e alínea b), subalínea i), do Regulamento (UE) 2018/858;

b) A partir de 1 de setembro de 2029, aos veículos para fins especiais e veículos para fins especiais em fim de vida, na aceção do artigo 3.º, ponto 31, do Regulamento (UE) 2018/858, das categorias M_1 e N_1;

c) A partir de 1 de setembro de 2031, aos veículos e veículos em fim de vida das categorias M_2, M_3, N_2, N_3 e O, conforme referido no artigo 4.º, n.º 1, do Regulamento (UE) 2018/858;

d) A partir de 1 de setembro de 2031, aos veículos para fins especiais e veículos para fins especiais em fim de vida, na aceção do artigo 3.º, ponto 31, do Regulamento (UE) 2018/858, das categorias M_2, M_3, N_2, N_3 e O;

e) A partir de 1 de setembro de 2031, aos veículos e veículos em fim de vida da categoria L, conforme referido no artigo 4.º, n.º 2, do Regulamento (UE) n.º 168/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho ([33]);

([30]) Acordo sobre a saída do Reino Unido da Grã-Bretanha e da Irlanda do Norte da União Europeia e da Comunidade Europeia da Energia Atómica (JO L 29 de 31.1.2020, p. 7, ELI: http://data.europa.eu/eli/treaty/withd_2020/sign).

([31]) Decisão (UE) 2020/135 do Conselho, de 30 de janeiro de 2020, relativa à celebração do Acordo sobre a saída do Reino Unido da Grã-Bretanha e da Irlanda do Norte da União Europeia e da Comunidade Europeia da Energia Atómica (JO L 29 de 31.1.2020, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2020/135/oj).

([32]) Declaração comum n.º 1/2023 da União e do Reino Unido no Comité Misto criado pelo Acordo sobre a saída do Reino Unido da Grã-Bretanha e da Irlanda do Norte da União Europeia e da Comunidade Europeia da Energia Atómica de 24 de março de 2023 (JO L 102 de 17.4.2023, p. 87).

([33]) Regulamento (UE) n.º 168/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de janeiro de 2013, relativo à homologação e fiscalização do mercado dos veículos de duas ou três rodas e dos quadriciclos (JO L 60 de 2.3.2013, p. 52, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2013/168/oj).

2. Não obstante o disposto no n.º 1, o presente regulamento não é aplicável:

a) Aos veículos produzidos em pequenas séries, na aceção do artigo 3.º, ponto 30, do Regulamento (UE) 2018/858;

b) Aos veículos da categoria L produzidos em pequenas séries, como referido no artigo 42.º do Regulamento (UE) n.º 168/2013;

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

d) Aos veículos concebidos e construídos para utilização pelos serviços das forças armadas, da proteção civil e dos bombeiros, das forças responsáveis pela manutenção da ordem pública e pelos serviços de emergência médica, como referido no artigo 2.º, n.º 2, alínea e), do Regulamento (UE) n.º 168/2013;

e) Aos veículos de interesse histórico, na aceção do artigo 3.º, ponto 7, da Diretiva 2014/45/UE, nomeadamente às suas peças e componentes identificáveis necessários às operações de manutenção e à preservação do seu estatuto histórico durante o período em que são considerados veículos de interesse histórico;

f) Aos veículos de especial interesse cultural, durante o período em que são oficialmente reconhecidos como tal pelas autoridades competentes, e em conformidade com o procedimento previsto no anexo II do presente regulamento;

g) Às caravanas, conforme referido no ponto 5.6 do anexo I do Regulamento (UE) 2018/858;

h) Aos veículos para fins especiais, na aceção do artigo 3.º, ponto 31, do Regulamento (UE) 2018/858, da categoria M_2, M_3, N_2, N_3 ou O, que sejam produzidos por pequenos fabricantes;

i) Aos velocípedes concebidos para se pedalar da categoria $L1_e$-A, conforme referido no critério 9 do anexo I do Regulamento (UE) n.º 168/2013, ou da categoria $L1_e$-B, conforme referido no ponto 1.1.2 do anexo XIX do Regulamento Delegado (UE) n.º 3/2014 da Comissão ([34]).

3. Não obstante o disposto no n.º 1, alínea c), as seguintes disposições não são aplicáveis aos veículos e veículos em fim de vida das categorias M_2, M_3, N_2, N_3 e O:

a) Artigo 4.º, relativo ao potencial de reutilização, de reciclagem e de valorização dos veículos;

b) Artigo 5.º, relativo aos requisitos aplicáveis às substâncias presentes nos veículos;

c) Artigo 6.º, relativo ao teor mínimo de material reciclado nos veículos;

d) Artigo 8.º, relativo às obrigações gerais;

e) Artigo 9.º, relativo à estratégia de circularidade;

([34]) Regulamento Delegado (UE) n.º 3/2014 da Comissão, de 24 de outubro de 2013, que completa o Regulamento (UE) n.º 168/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho no que diz respeito aos requisitos de segurança funcional para a homologação de veículos de duas ou três rodas e quadriciclos (JO L 7 de 10.1.2014, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2014/3/oj).

f) Artigo 10.º, relativo à declaração sobre o teor de material reciclado presente nos veículos;

g) Artigo 12.º, relativo à rotulagem das peças, componentes e materiais presentes nos veículos;

h) Artigo 13.º, relativo ao passaporte digital de circularidade do veículo;

i) Artigo 21.º, relativo à modulação das taxas;

j) Artigo 22.º, relativo ao mecanismo de repartição dos custos para os veículos que se tornam veículos em fim de vida noutro Estado-Membro;

k) Artigo 33.º, relativo às metas de reutilização, de reciclagem e de valorização;

l) Artigo 35.º, n.º 2, relativo às transferências de veículos em fim de vida.

4. Não obstante o disposto no n.º 1, alínea e), as seguintes disposições não são aplicáveis aos veículos ou veículos em fim de vida da categoria L:

a) Artigo 4.º, relativo ao potencial de reutilização, de reciclagem e de valorização dos veículos;

b) Artigo 5.º, relativo aos requisitos aplicáveis às substâncias presentes nos veículos;

c) Artigo 6.º, relativo ao teor mínimo de material reciclado nos veículos;

d) Artigo 9.º, relativo à estratégia de circularidade;

e) Artigo 10.º, relativo à declaração sobre o teor de material reciclado presente nos veículos;

f) Artigo 13.º, relativo ao passaporte digital de circularidade do veículo;

g) Artigo 21.º, relativo à modulação das taxas;

h) Artigo 22.º, relativo ao mecanismo de repartição dos custos para os veículos que se tornam veículos em fim de vida noutro Estado-Membro;

i) Artigo 33.º, relativo às metas de reutilização, de reciclagem e de valorização;

j) Artigo 35.º, n.º 2, relativo às transferências de veículos em fim de vida;

k) Artigo 38.º, relativo à autoridade competente para a exportação de veículos usados para países terceiros;

l) Artigo 39.º, relativo aos controlos e requisitos aplicáveis à exportação de veículos usados;

m) Artigo 40.º, relativo à verificação automatizada das informações sobre o estatuto do veículo;

n) Artigo 41.º, relativo à gestão dos riscos e controlos aduaneiros;

o) Artigo 42.º, relativo à suspensão;

p) Artigo 43.º, relativo à autorização de saída para exportação;

q) Artigo 44.º, relativo à recusa de autorização de saída para exportação;

r) Artigo 45.º, relativo à cooperação entre autoridades e intercâmbio de informações;

s) Artigo 46.º, relativo aos sistemas eletrónicos.

5. Não obstante o disposto no n.º 1, alíneas b) e d), as seguintes disposições não são aplicáveis aos veículos para fins especiais ou veículos para fins especiais em fim de vida:

a) Artigo 4.º, relativo ao potencial de reutilização, de reciclagem e de valorização dos veículos;

b) Artigo 6.º, relativo ao teor mínimo de material reciclado nos veículos;

c) Artigo 7.º, relativo à conceção que permita a remoção e a substituição de determinadas peças e componentes dos veículos;

d) Artigo 8.º, relativo às obrigações gerais;

e) Artigo 9.º, relativo à estratégia de circularidade;

f) Artigo 10.º, relativo à declaração sobre o teor de material reciclado presente nos veículos;

g) Artigo 11.º, relativo a informações sobre a remoção e substituição de peças, componentes e materiais presentes nos veículos;

h) Artigo 12.º, relativo à rotulagem das peças, componentes e materiais presentes nos veículos;

i) Artigo 13.º, relativo ao passaporte digital de circularidade do veículo;

j) Artigo 14.º, relativo à autoridade competente para a gestão de veículos em fim de vida;

k) Artigo 15.º, relativo a instalações de tratamento autorizadas;

l) Artigo 17.º, relativo a organizações competentes em matéria de responsabilidade do produtor;

m) Artigo 18.º, relativo a autorização para fins de cumprimento da responsabilidade alargada do produtor;

n) Artigo 19.º, relativo ao registo;

o) Artigo 21.º, relativo à modulação das taxas;

p) Artigo 22.º, relativo ao mecanismo de repartição dos custos para os veículos que se tornam veículos em fim de vida noutro Estado-Membro;

q) Artigo 33.º, relativo às metas de reutilização, de reciclagem e de valorização;

r) Artigo 35.º, n.º 2, relativo às transferências de veículos em fim de vida;

s) Artigo 36.º, relativo à transferência de propriedade de veículos usados no território da União;

t) Artigo 37.º, n.º 1, relativo ao estatuto do veículo;

u) Artigo 38.º, relativo à autoridade competente para a exportação de veículos usados para países terceiros;

v) Artigo 39.º, relativo aos controlos e requisitos aplicáveis à exportação de veículos usados;

w) Artigo 40.º, relativo à verificação automatizada das informações sobre o estatuto do veículo;

x) Artigo 41.º, relativo à gestão dos riscos e controlos aduaneiros;

y) Artigo 42.º, relativo à suspensão;

z) Artigo 43.º, relativo à autorização de saída para exportação;

a-A) Artigo 44.º, relativo à recusa de autorização de saída para exportação;

a-B) Artigo 45.º, relativo à cooperação entre autoridades e intercâmbio de informações;

a-C) Artigo 46.º, relativo aos sistemas eletrónicos.

6. Não obstante o disposto no n.º 1,:

a) Os artigos 4.º a 13.º não são aplicáveis a peças de um veículo que tenham sido objeto de uma homologação em várias fases da categoria M_2, M_3, N_1, N_2, N_3 ou O, diferentes do veículo de base; as outras disposições do presente regulamento são aplicáveis na medida em que se apliquem à categoria do veículo em causa;

b) O artigo 5.º não é aplicável a veículos para fins especiais da categoria M_2, M_3, N_2, N_3 ou O;

c) Os artigos 7.º e 11.º apenas são aplicáveis aos veículos da categoria L, no que diz respeito às entradas 1, 2, 3, 4, 5, 7, 10 e 11 da parte C do anexo VIII;

d) O artigo 7.º é aplicável aos veículos das categorias M_2, M_3, N_2, N_3, e O, apenas no que diz respeito às entradas 1, 3, 4 e 5 da parte C do anexo VIII;

e) O artigo 8.º é aplicável aos veículos da categoria L apenas no que diz respeito às obrigações aplicáveis a esses veículos;

f) O artigo 16.º, alínea b), não é aplicável aos veículos da categoria L e aos veículos da categoria M_2, M_3, N_2, N_3 ou O, nem aos veículos para fins especiais da categoria M_1, M_2, M_3, N_1, N_2, N_3 ou O;

g) Os Estados-Membros podem isentar as categorias de veículos L1e, L2e e L6e das obrigações previstas no artigo 23.º, n.º 6, e nos artigos 25.º, 36.º e 37.º;

h) Quanto aos veículos da categoria L e aos veículos das categorias M_2, M_3, N_2, N_3 e O, e aos veículos para fins especiais das categorias M_2, M_3, N_2, N_3 e O, o artigo 29.º apenas é aplicável no que diz respeito entradas 1, 2, 3, 4, 5, 7, 10 e 11 da parte C do anexo VIII;

i) Quanto aos veículos da categoria L e aos veículos das categorias M_2, M_3, N_2, N_3 e O, os artigos 47.º a 50.º apenas são aplicáveis no que diz respeito à comunicação de informações e à garantia de cumprimento das obrigações aplicáveis a tais categorias de veículos.

Artigo 3.º

Definições

Para efeitos do presente regulamento, entende-se por:

1) «Veículo», qualquer veículo na aceção do artigo 3.º, ponto 15, do Regulamento (UE) 2018/858 ou enumerado no artigo 4.º, n.º 2, do Regulamento (UE) n.º 168/2013;

2) «Veículo em fim de vida», um veículo que constitui um resíduo na aceção do artigo 3.º, ponto 1, da Diretiva 2008/98/CE, ou que constitui um resíduo de acordo com o anexo I do presente regulamento;

3) «Modelo de veículo», qualquer modelo de veículo na aceção do artigo 3.º, ponto 32, do Regulamento (UE) 2018/858 ou um modelo de veículo na aceção do artigo 3.º, ponto 73, do Regulamento (UE) n.º 168/2013;

4) «Reutilização», qualquer operação mediante a qual as peças ou componentes de veículos em fim de vida sejam utilizados novamente para o mesmo fim para que foram concebidos;

5) «Reutilização potencial», a possibilidade de reutilização de peças ou componentes retirados de um veículo em fim de vida;

6) «Reciclagem potencial», a possibilidade de reciclagem de peças, componentes ou materiais retirados de um veículo em fim de vida;

7) «Valorização potencial», a possibilidade de valorização de peças, componentes ou materiais retirados de um veículo em fim de vida;

8) «Fornecedor», qualquer pessoa singular ou coletiva que forneça peças, componentes ou materiais a um fabricante que os utilize para fabricar veículos;

9) «Plástico», um polímero na aceção do artigo 3.º, ponto 5, do Regulamento (CE) n.º 1907/2006, ao qual podem ter sido adicionados aditivos ou outras substâncias e que pode funcionar como principal componente estrutural ou como produto final, com exceção dos polímeros naturais que não tenham sido quimicamente alterados;

10) «Matérias-primas críticas», as matérias-primas críticas na aceção do artigo 4.º, n.º 1, do Regulamento (UE) 2024/1252;

11) «Resíduos pré-consumo», materiais desviados do fluxo de resíduos durante um processo de fabrico, com exceção da reutilização de materiais como os que resultem do reprocessamento, restos de moagem ou sucata gerados no processo e que possam ser revalorizados no mesmo processo que os gerou;

12) «Resíduos pós-consumo», os resíduos provenientes de produtos que foram colocados no mercado ou disponibilizados para distribuição, consumo ou utilização num país terceiro no âmbito de uma atividade comercial, a título oneroso ou gratuito;

13) «Remoção», o tratamento manual, mecânico, químico, térmico ou metalúrgico mediante o qual as peças, componentes ou materiais visados provenientes de veículos em fim de vida são individualmente identificáveis como um fluxo de saída separado ou parte de um fluxo de saída;

14) «Motor elétrico», um motor elétrico que converte a potência elétrica de entrada em potência mecânica de saída a fim de proporcionar tração a um veículo;

15) «Bateria de veículo elétrico», uma bateria de veículo elétrico na aceção do artigo 3.º, n.º 1, ponto 14, do Regulamento (UE) 2023/1542;

16) «Instalação de tratamento autorizada», qualquer empresa ou estabelecimento autorizado, em conformidade com a Diretiva 2008/98/CE e o presente regulamento, a proceder à recolha, ao armazenamento e a operações de tratamento de veículos em fim de vida, incluindo as suas peças e componentes;

17) «Retalhamento», uma operação utilizada para corte ou fragmentação de veículos em fim de vida;

18) «Tratamento», qualquer atividade efetuada após a entrega do veículo em fim de vida numa instalação para fins de despoluição, desmantelamento, compactação, corte, retalhamento, valorização ou preparação anterior à eliminação dos resíduos retalhados e outras operações realizadas para fins de valorização ou eliminação do veículo em fim de vida e das peças, componentes e materiais deste;

19) «Operador de reparação e manutenção», uma pessoa singular ou coletiva direta ou indiretamente envolvida na reparação e manutenção de veículos, designadamente oficinas de reparação, fabricantes ou distribuidores de equipamentos de reparação, de ferramentas ou de peças sobresselentes, bem como editores de informações técnicas, clubes automobilísticos, empresas de assistência rodoviária, prestadores de serviços de inspeção e ensaios, prestadores de serviços de formação a empresas de instalação, bem como fabricantes e oficinas de reparação de equipamentos destinados a veículos movidos a combustíveis alternativos;

20) «Disponibilização no mercado», o fornecimento de um veículo para distribuição ou utilização no mercado no âmbito de uma atividade comercial, a título oneroso ou gratuito;

21) «Colocação no mercado», a disponibilização de um veículo, pela primeira vez, no mercado da União;

22) «Operador de gestão de resíduos», qualquer pessoa singular ou coletiva que lida, a título profissional, com a recolha ou o tratamento de veículos em fim de vida, incluindo as suas peças e componentes;

23) «Produtor», qualquer fabricante, importador ou distribuidor que, independentemente da técnica de venda utilizada, incluindo contratos à distância, na aceção do artigo 2.º, ponto 7, da Diretiva 2011/83/UE do Parlamento Europeu e do Conselho ([35]), disponibilize pela primeira vez, a título profissional, um veículo para distribuição ou utilização no território de um Estado-Membro;

24) «Organização competente em matéria de responsabilidade do produtor», uma entidade jurídica que organiza, financeiramente ou financeira e operacionalmente, o cumprimento das obrigações decorrentes da responsabilidade alargada do produtor em nome de vários produtores;

25) «Representante autorizado para efeitos da responsabilidade alargada do produtor», uma pessoa singular ou coletiva estabelecida num Estado-Membro em que o produtor disponibiliza veículos no mercado pela primeira vez, que não seja o Estado-Membro ou o país terceiro em que o produtor está estabelecido, e que é nomeado pelo produtor em conformidade com o artigo 8.º-A, n.º 5, terceiro parágrafo, da Diretiva 2008/98/CE para efeitos do cumprimento das obrigações desse produtor previstas no capítulo IV do presente regulamento;

([35]) Diretiva 2011/83/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 25 de outubro de 2011, relativa aos direitos dos consumidores, que altera a Diretiva 93/13/CEE do Conselho e a Diretiva 1999/44/CE do Parlamento Europeu e do Conselho e que revoga a Diretiva 85/577/CEE do Conselho e a Diretiva 97/7/CE do Parlamento Europeu e do Conselho (JO L 304 de 22.11.2011, p. 64, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2011/83/oj).

26) «Representante autorizado para efeitos do mecanismo transfronteiriço», uma pessoa singular ou coletiva estabelecida num Estado-Membro e nomeada pelo produtor em conformidade com o artigo 22.º;

27) «Matérias-primas secundárias», matérias que podem substituir matérias-primas primárias e que foram obtidas através de processos de reciclagem;

28) «Proprietário do veículo», qualquer pessoa singular ou coletiva titular do direito de propriedade de um veículo ou o titular do certificado de matrícula do veículo, ou, caso nem o titular do direito de propriedade do veículo nem o titular do certificado de matrícula possam ser identificados, o detentor do veículo;

29) «Tecnologia de pós-retalhamento», as técnicas e tecnologias utilizadas para processar materiais provenientes de veículos em fim de vida para posterior valorização, após terem sido retalhados, em conformidade com o ponto 2 da parte G do anexo VIII;

30) «Refabrico», operações profissionais através das quais uma peça ou componente novo é fabricado para voltar a estar como novo a partir de peças e componentes removidos de veículos ou veículos em fim de vida e através das quais é feita pelo menos uma alteração que afeta a segurança, durabilidade, desempenho, finalidade ou tipo da peça ou componente, num processo que cumpre requisitos técnicos específicos, incluindo em matéria de engenharia, qualidade e ensaios;

31) «Recondicionamento», as ações realizadas para preparar, limpar, ensaiar, fazer a manutenção e, se necessário, reparar uma peça ou componente removido de veículos ou de veículos em fim de vida, a fim de restabelecer o seu desempenho ou funcionalidade no âmbito da utilização prevista e da gama de desempenho originalmente definidas na fase de conceção no momento da colocação da peça ou componente no mercado;

32) «Resíduos não inertes», resíduos que não satisfazem as condições da definição de «resíduos inertes» prevista no artigo 2.º, alínea e), da Diretiva 1999/31/CE do Conselho ([36]);

33) «Veículo usado», um veículo matriculado num Estado-Membro ou num país terceiro e que não é um veículo em fim de vida;

34) «Veículo usado destinado a exportação», um veículo usado que deve ser sujeito ao regime aduaneiro, como previsto no artigo 269.º do Regulamento (UE) n.º 952/2013;

35) «Operador económico», um produtor, operador de recolha, companhia de seguro automóvel, fornecedor, operador de reparação e manutenção, operador de gestão de resíduos, incluindo um operador de desmantelamento ou de reciclagem, e qualquer outro operador envolvido na conceção de veículos, no comércio de veículos usados, na desmontagem, reutilização, ou gestão de veículos em fim de vida, e no refabrico ou recondicionamento de peças, componentes e materiais de veículos;

36) «Veículo apto a circular», um veículo apto a circular em conformidade com a Diretiva 2014/45/UE;

37) «Operador de reconversão», qualquer pessoa coletiva que fabrica kits de conversão elétrica ou efetua a conversão de veículos com motor de combustão interna em veículos elétricos a bateria ou a pilha de combustível;

38) «Ponto de recolha», um operador económico, que não seja uma instalação de tratamento autorizada, que armazene temporariamente veículos em fim de vida e prepare a transferência dos veículos em fim de vida recolhidos para instalações de tratamento autorizadas, com vista ao seu tratamento;

([36]) Diretiva 1999/31/CE do Conselho, de 26 de abril de 1999, relativa à deposição de resíduos em aterros (JO L 182 de 16.7.1999, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/1999/31/oj).

39) «Resíduos», «óleos usados», «detentor de resíduos», «gestão de resíduos», «recolha», «prevenção», «valorização», «reciclagem», «enchimento», «eliminação» e «regime de responsabilidade alargada do produtor», resíduos, óleos usados, detentor de resíduos, gestão de resíduos, recolha, prevenção, valorização, reciclagem, enchimento, eliminação e regime de responsabilidade alargada do produtor, na aceção do artigo 3.º, pontos 1, 3, 6, 9, 10, 12, 15, 17, 17-A, 19 e 21, respetivamente, da Diretiva 2008/98/CE;

40) Com exceção dos veículos da categoria L: «homologação», «homologação em várias fases», «componente», «peças», «peças sobresselentes», «veículo de base», «veículo produzido em pequenas séries», «veículo para fins especiais», «autoridade de fiscalização do mercado», «entidade homologadora» «fabricante», «importador» e «distribuidor», homologação, homologação em várias fases, componente, peças, peças sobresselentes, veículo de base, veículo produzido em pequenas séries, veículo para fins especiais, autoridade de fiscalização do mercado, entidade homologadora, fabricante, importador e distribuidor, na aceção do artigo 3.º, pontos 1, 8, 19, 21, 23, 24, 30, 31, 35, 36, 40, 42 e 43, respetivamente, do Regulamento (UE) 2018/858;

41) Para os veículos da categoria L: «homologação», «veículo de base», «componente», «peças», «peças sobresselentes», «fabricante», «importador», «distribuidor», «entidade homologadora» e «autoridade de fiscalização do mercado», homologação, veículo de base, componente, peças, peças sobresselentes, fabricante, importador, distribuidor, entidade homologadora e autoridade de fiscalização do mercado, na aceção do artigo 3.º, pontos 1, 11, 16, 18, 21, 47, 49, 50, 56 e 57, respetivamente, do Regulamento (UE) n.º 168/2013, e «veículo produzido em pequenas séries», um veículo produzido em pequenas séries conforme referido no artigo 42.º do mesmo regulamento;

42) «Matrícula», «certificado de matrícula», «titular do certificado de matriculado», «suspensão» e «cancelamento da matrícula», matrícula, certificado de matrícula, titular do certificado de matriculado, suspensão e cancelamento da matrícula, na aceção do artigo 2.º, alíneas b), c), d), e) e f), respetivamente, da Diretiva 1999/37/CE;

43) «Veículo de interesse histórico», «inspeção técnica» e «certificado de inspeção técnica», veículo de interesse histórico, inspeção técnica e certificado de inspeção técnica, na aceção do artigo 3.º, pontos 7, 9 e 12, respetivamente, da Diretiva 2014/45/UE;

44) «Substância que suscita preocupação» e «suporte de dados», substância que suscita preocupação e suporte de dados, na aceção do artigo 2.º, pontos 27 e 29, respetivamente, do Regulamento (UE) 2024/1781;

45) «Autoridades aduaneiras», as autoridades aduaneiras na aceção do artigo 5.º, ponto 1, do Regulamento (UE) n.º 952/2013;

46) «Plataforma em linha», uma plataforma em linha na aceção do artigo 3.º, alínea i), do Regulamento (UE) 2022/2065;

47) «Pequeno fabricante», um pequeno fabricante na aceção do artigo 3.º, ponto 48, do Regulamento (UE) 2024/1257;

48) «Bateria de meios de transporte ligeiros», uma bateria de meios de transporte ligeiros na aceção do artigo 3.º, ponto 11, do Regulamento (UE) 2023/1542;

49) «Resíduos de embalagens», os resíduos de embalagens na aceção do artigo 3.º, ponto 25, do Regulamento (UE) 2025/40 do Parlamento Europeu e do Conselho ([37]);

([37]) Regulamento (UE) 2025/40 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 19 de dezembro de 2024, relativo a embalagens e resíduos de embalagens, que altera o Regulamento (UE) 2019/1020 e a Diretiva (UE) 2019/904 e que revoga a Diretiva 94/62/CE (JO L, 2025/40, 22.1.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2025/40/oj).

50) «Resíduos de equipamentos elétricos e eletrónicos», os resíduos de equipamentos elétricos e eletrónicos na aceção do artigo 3.º, n.º 1, alínea e), da Diretiva 2012/19/UE do Parlamento Europeu e do Conselho ([38]);

51) «Plásticos de base biológica», os plásticos de base biológica, na aceção do artigo 3.º, ponto 53, do Regulamento (UE) 2025/40;

52) «Revalorização», valorização na aceção do artigo 3.º, ponto 13, do Regulamento (UE) 2024/573.

CAPÍTULO II

REQUISITOS DE CIRCULARIDADE

Artigo 4.º

Potencial reutilização, reciclagem e valorização de veículos

1. Cada veículo de um modelo de veículo homologado a partir de 1 de setembro de 2032, nos termos do Regulamento (UE) 2018/858, deve ser construído de modo a ser:

a) Reutilizável ou reciclável num mínimo de 85 % em massa;

b) Reutilizável ou valorizável num mínimo de 95 % em massa.

2. No caso dos modelos de veículos a que se refere o n.º 1, os fabricantes devem adotar as seguintes medidas:

a) Recolher os dados necessários em toda a cadeia de abastecimento, em particular sobre a natureza e a massa de todos os materiais utilizados na construção dos veículos, a fim de assegurar o cumprimento continuado do presente regulamento;

b) Manter todos os outros dados apropriados sobre o veículo, exigidos pelo processo de cálculo a que se refere a alínea e);

c) Prever procedimentos destinados a verificar a exatidão e a exaustividade das informações recebidas dos fornecedores;

d) Gerir e documentar a lista dos materiais;

e) Calcular as taxas de reutilização potencial, reciclagem potencial e valorização potencial para efeitos do n.º 1 do presente artigo de acordo com a metodologia determinada pela Comissão nos termos do n.º 3 do presente artigo ou, antes da adoção e início da aplicação dessa metodologia, de acordo com a norma internacional ISO 22628:2002, em combinação com os elementos previstos na parte A do anexo III do presente regulamento;

f) Marcar as peças e componentes feitos de polímeros e elastómeros dos veículos, em conformidade com o artigo 12.º, n.º 1;

g) Assegurar que as peças e componentes enumerados na parte E do anexo VIII não são reutilizados na construção de veículos novos.

3. Até 28 de fevereiro de 2029, a Comissão adota um ato de execução para definir uma nova metodologia de cálculo e verificação das taxas de reutilização potencial, reciclagem potencial e valorização potencial de um veículo, tendo em conta os elementos previstos no anexo III do presente regulamento e a norma internacional ISO 22628:2002. O referido ato de execução é adotado pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 52.º, n.º 2.

([38]) Diretiva 2012/19/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 4 de julho de 2012, relativa aos resíduos de equipamentos elétricos e eletrónicos (REEE) (JO L 197 de 24.7.2012, p. 38, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2012/19/oj).

Artigo 5.º

Requisitos aplicáveis às substâncias presentes nos veículos

1. A presença de substâncias que suscitam preocupação nos veículos e nas peças e componentes destes deve ser minimizada tanto quanto possível.

2. Até 14 de fevereiro de 2028, a Comissão elabora um relatório sobre a presença de substâncias que suscitam preocupação nos veículos, a fim de determinar em que medida as mesmas afetam de forma negativa a reutilização e a reciclagem de materiais ou têm um efeito adverso no ambiente ou na saúde. A Comissão é assistida pela Agência em matérias relativas à segurança química. O relatório não deve abranger as substâncias que suscitam preocupação e que estão presentes em peças e componentes de veículos cuja identificação ou avaliação já é exigida por outra legislação da União. A Comissão apresenta o relatório ao Parlamento Europeu e ao Conselho, com as suas conclusões, e pondera as medidas de acompanhamento adequadas. Se um Estado-Membro considerar que uma substância afeta negativamente a reutilização e a reciclagem de materiais num veículo em que a mesma está presente, deve, até 14 de fevereiro de 2029, apresentar tais informações à Comissão e, em matéria de segurança química, também à Agência, devendo igualmente remeter para quaisquer avaliações de risco ou para outros dados pertinentes, sempre que estes estiverem disponíveis.

3. A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados nos termos do artigo 51.º, a fim de completar o presente regulamento, prevendo requisitos de informação e restrições à presença de substâncias que suscitam preocupação e que afetam negativamente a reutilização e a reciclagem de materiais nos veículos e nas suas partes e componentes, por razões não relacionadas principalmente com a segurança química.

4. Nenhum modelo de veículo homologado a partir de 1 de setembro de 2032, nos termos do Regulamento (UE) 2018/858, ou nenhuma peça ou componente novo colocado no mercado para esse veículo, pode conter chumbo, mercúrio, cádmio ou crómio hexavalente.

5. Em derrogação do n.º 4 do presente artigo, os modelos de veículos ou as peças e componentes novos colocados no mercado para esses veículos podem conter chumbo, mercúrio, cádmio ou crómio hexavalente nas condições e até aos valores máximos de concentração previstos no anexo IV do presente regulamento. Os n.ºs 2, 3 e 4 do presente artigo e o presente número não se aplicam às baterias incorporadas em veículos aos quais se aplica o Regulamento (UE) 2023/1542.

6. A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados nos termos do artigo 51.º, a fim de alterar o anexo IV para o adaptar ao progresso científico e técnico do seguinte modo:

a) Fixar valores máximos de concentração até aos quais se tolera a presença de chumbo, mercúrio, cádmio ou crómio hexavalente em peças, componentes e materiais homogéneos específicos dos veículos;

b) Isentar determinadas peças, componentes e materiais homogéneos dos veículos da proibição da presença de chumbo, mercúrio, cádmio ou crómio hexavalente prevista no n.º 4, se estiverem preenchidas as seguintes condições:

   i) a utilização dessas substâncias é inevitável,

   ii) os benefícios socioeconómicos são comprovadamente superiores ao risco para o ambiente ou para a saúde humana decorrente da utilização dessas substâncias,

   iii) não existem substâncias ou tecnologias alternativas;

c) Eliminar do anexo IV as peças, componentes e materiais homogéneos dos veículos, se a utilização de chumbo, mercúrio, cádmio ou crómio hexavalente for evitável;

d) Designar as peças, componentes e materiais homogéneos dos veículos que devem ser removidos antes de qualquer tratamento posterior e exigir que sejam rotulados ou identificados de qualquer outro modo adequado.

A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados nos termos do artigo 51.º, a fim de alterar o anexo IV, nomeadamente suprimindo determinadas isenções aplicáveis a materiais e componentes homogéneos da lista, em casos em que a isenção específica seja abrangida por outra legislação da União.

Ao adotar um ato delegado em conformidade com o presente número, a Comissão tem em conta o impacto socioeconómico da introdução, alteração ou supressão de uma isenção à restrição de utilização do chumbo, do mercúrio, do cádmio ou do crómio hexavalente em modelos de veículos, incluindo a disponibilidade de alternativas e as repercussões no ambiente e na saúde humana durante todo o ciclo de vida dos veículos.

7. A pedido da Comissão, a Agência elabora, no prazo de 12 meses, um relatório baseado, nomeadamente, na consulta das partes interessadas, sobre a viabilidade técnica e económica das alternativas às isenções existentes enumeradas no anexo IV e, com base nessa avaliação, prepara uma proposta fundamentada de alteração específica da isenção.

8. Logo que receba o pedido da Comissão, a Agência deve anunciar no seu sítio Web que será elaborado um relatório sobre uma eventual alteração de uma isenção prevista no anexo IV e convidar Estados-Membros e todas as partes interessadas a apresentar as suas observações no prazo de doze semanas a contar da data de publicação do anúncio. A Agência publica no seu sítio Web todas as observações recebidas dos Estados-Membros e das partes interessadas.

9. O mais tardar doze meses após a apresentação à Comissão do relatório a que se refere o n.º 7, o Comité de Análise Socioeconómica da Agência, criado nos termos do artigo 76.º, n.º 1, alínea d), do Regulamento (CE) n.º 1907/2006, adota um parecer sobre o relatório e sobre as alterações específicas propostas. A Agência envia esse parecer sem demora à Comissão.

Artigo 6.º

Teor mínimo de material reciclado nos veículos

1. O plástico contido em cada novo modelo de veículo homologado a partir de 1 de setembro de 2032, nos termos do Regulamento (UE) 2018/858, deve incluir, no mínimo, 15 % de plástico reciclado, em massa, proveniente de resíduos de plástico pós-consumo.

O plástico contido em cada novo modelo de veículo homologado a partir de 1 de setembro de 2036, nos termos do Regulamento (UE) 2018/858, deve incluir, no mínimo, 25 % de plástico reciclado, em massa, proveniente de resíduos de plástico pós-consumo.

2. Pelo menos 20 % do objetivo fixado no n.º 1 deve ser alcançado através da inclusão, no modelo de veículo em causa, de plásticos reciclados de veículos em fim de vida ou de peças e componentes removidos de veículos durante a fase de utilização.

3. A massa do plástico contido em cada novo modelo de veículo em causa, e a massa do plástico reciclado referido nos n.os 1 e 2, deve excluir os elastómeros dos pneus e os plásticos termoendurecíveis, diferentes das espumas de poliuretano utilizadas para enchimento.

4. Para efeitos das obrigações previstas nos n.os 1, 2 e 3, o teor de material reciclado deve ser valorizado a partir de resíduos pós-consumo que tenham sido reciclados:

a) Numa instalação localizada na União; ou

b) A partir de 14 de agosto de 2030, numa instalação localizada num país terceiro, desde que essa instalação cumpra os requisitos previstos no anexo XIII.

Até 30 de setembro de 2028, a Comissão deve avaliar de forma mais exaustiva o impacto esperado no comércio mundial, bem como nas indústrias automóvel e de reciclagem da União, e comunicar a sua avaliação ao Parlamento Europeu e ao Conselho.

5. Até 31 de agosto de 2028, a Comissão adota um ato de execução nos termos do artigo 52.º, n.º 2, para definir a metodologia de cálculo e verificação, para efeitos dos n.os 1 a 4 do presente artigo, da percentagem de plásticos reciclados de resíduos pós-consumo e de veículos em fim de vida, presentes e incorporados nos modelos de veículo.

Deve aplicar-se uma metodologia de contabilização do balanço de massas ao plástico reciclado obtido a partir de métodos de reciclagem, que não a reciclagem mecânica, em conformidade com as metodologias de contabilização do balanço de massas aplicáveis à reciclagem de plásticos, em consonância com a definição de reciclagem que consta da Diretiva 2008/98/CE.

A metodologia de verificação deve incluir a obrigação de os fabricantes garantirem que cada instalação localizada num país terceiro, que produz o material reciclado que os mesmos utilizam, cumpre o disposto no anexo XIII, e que cada instalação desse tipo localizada num país terceiro é auditada, pelo menos de cinco em cinco anos, por uma entidade terceira independente nos termos do anexo XIV. Essas auditorias verificam o cumprimento das condições previstas nos n.os 1 a 4 do presente artigo.

O requisito de auditoria previsto no terceiro parágrafo do presente número e os requisitos e critérios previstos no anexo XIII para o material reciclado em países terceiros são aplicáveis a partir de 14 de agosto de 2030.

6. A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados nos termos do artigo 51.º, a fim de completar os n.os 1 e 2 do presente artigo, prevendo derrogações temporárias das metas relativas ao teor de plástico reciclado ou um calendário, se a falta de disponibilidade ou os preços excessivos de determinados plásticos reciclados dificultarem excessivamente o cumprimento das percentagens mínimas de teor de plástico reciclado.

7. Até 30 de setembro de 2027, a Comissão avalia a viabilidade de determinar um requisito relativo à percentagem mínima de aço reciclado, tendo em conta, em especial, o seguinte:

a) A disponibilidade atual e prevista de sucata ferrosa, tendo em conta as famílias de produtos planos e longos de aço e, sendo caso disso, de aço inoxidável;

b) A percentagem atual de sucata ferrosa em vários semiprodutos e produtos intermédios relacionados com as famílias de aço utilizados nos veículos e as alterações previstas relacionadas com a transição da indústria automóvel;

c) A potencial utilização de sucata ferrosa pelos fabricantes em veículos a homologar no futuro e o respetivo contributo potencial para níveis mais elevados de utilização de sucata, tendo em conta os diferentes condicionalismos relacionados com a composição aplicáveis a cada família de produtos de aço;

d) A procura relativa do setor automóvel em comparação com a procura de resíduos de sucata ferrosa de outros setores, tendo em conta a capacidade para tolerar a presença de cobre e outras inclusões indesejadas de oligoelementos;

e) A viabilidade económica e o progresso técnico e científico, incluindo alterações da disponibilidade de tecnologias de reciclagem no que respeita às taxas de reciclagem de aço, bem como a necessidade de corrigir as falhas do mercado que impedem a utilização de sucata pós-consumo de aço em comparação com a sucata pré-consumo de aço;

f) A contribuição de um teor percentual mínimo de aço reciclado nos veículos para a autonomia estratégica aberta e os objetivos climáticos, ambientais e industriais da União, em especial no que diz respeito à criação de mercados-piloto complementares para a produção de aço descarbonizado;

g) A necessidade de evitar impactos negativos desproporcionados na acessibilidade dos preços dos veículos; e

h) A influência nos custos globais e na competitividade do setor automóvel e toda a cadeia de valor do aço para automóveis.

Até 30 de setembro de 2028, a Comissão adota um ato delegado nos termos do artigo 51.º, a fim de completar o presente regulamento, fixando uma percentagem mínima de aço reciclado a partir de resíduos de aço pós-consumo e, se for caso disso, de sucata ferrosa, que deve estar presente e incorporada em modelos de veículos a homologar em conformidade com o presente regulamento e com o Regulamento (UE) 2018/858. Esse ato delegado deve igualmente determinar a data de aplicação da obrigação de incluir uma percentagem mínima de material reciclado o mais tardar em 14 de agosto de 2033. O aço utilizado como material de reforço nos pneus não entra no âmbito de aplicação desse ato delegado.

Até 30 de setembro de 2028, a Comissão adota um ato delegado nos termos do artigo 51.º, que estabeleça a metodologia para o cálculo e a verificação da percentagem de aço reciclado a partir de resíduos de aço pós-consumo em modelos de veículos e, se for caso disso, a partir de sucata ferrosa presente e incorporada em modelos de veículos.

8. Até 30 de setembro de 2027, a Comissão avalia a viabilidade de definir um requisito relativo à percentagem mínima de alumínio, e ligas de alumínio, reciclados a partir de resíduos pós-consumo presentes e incorporados em modelos de veículos, tendo em conta, em especial, o seguinte:

a) A disponibilidade atual e prevista de alumínio e ligas de alumínio reciclados a partir de resíduos pré-consumo e pós-consumo;

b) As atuais percentagens de conteúdo reciclado a partir de resíduos pós-consumo em alumínio e ligas de alumínio em veículos colocados no mercado;

c) A viabilidade económica e o progresso técnico e científico, incluindo alterações da disponibilidade de tecnologias de reciclagem no que respeita ao tipo de materiais reciclados e às respetivas taxas de reciclagem;

d) A contribuição de um teor percentual mínimo de alumínio reciclado nos veículos para a autonomia estratégica aberta e para os objetivos climáticos, ambientais e industriais da União, em especial no que diz respeito à criação de mercados-piloto complementares para o alumínio descarbonizado e para as suas ligas;

e) A necessidade de evitar impactos negativos desproporcionados na acessibilidade dos preços dos veículos que contêm alumínio e ligas de alumínio; e

f) A influência nos custos globais e na competitividade do setor automóvel.

Até 30 de setembro de 2028, a Comissão adota um ato delegado nos termos do artigo 51.º, a fim de completar o presente regulamento, fixando uma percentagem mínima de alumínio reciclado e de ligas de alumínio que deve estar presente e ser incorporada em modelos de veículos que devem ser homologados em conformidade com o presente regulamento e com o Regulamento (UE) 2018/858. O referido ato delegado determina igualmente a data de aplicação da obrigação de incluir uma percentagem mínima de material reciclado o mais tardar em 14 de agosto de 2033.

Até 30 de setembro de 2028, a Comissão adota um ato delegado nos termos do artigo 51.º, que estabeleça a metodologia para o cálculo e a verificação da percentagem de alumínio, e de ligas de alumínio, reciclados a partir de resíduos pós-consumo em modelos de veículos e, se for caso disso, a partir de resíduos pré-consumo, presentes e incorporados em modelos de veículos.

9. Até 31 de agosto de 2029, a Comissão avalia a viabilidade da previsão de um requisito relativo à percentagem mínima de:

a) Magnésio e ligas de magnésio, reciclados a partir de resíduos pré-consumo e pós-consumo presentes e incorporados em modelos de veículos; e

b) Neodímio, disprósio, praseodímio, térbio, samário, níquel, cobalto ou boro reciclados a partir de resíduos pós-consumo e, se for caso disso, a partir de resíduos pré-consumo, presentes e incorporados em ímanes permanentes.

A avaliação de viabilidade deve ter em conta o seguinte:

a) A disponibilidade atual e prevista dos materiais a que se refere o primeiro parágrafo, alíneas a) e b), reciclados a partir de resíduos pré-consumo e pós-consumo;

b) As percentagens atuais de teor reciclado de resíduos pós-consumo dos materiais a que se refere o primeiro parágrafo, alíneas a) e b), nos veículos colocados no mercado;

c) A viabilidade económica e o progresso técnico e científico, incluindo alterações da disponibilidade de tecnologias de reciclagem no que respeita ao tipo de materiais reciclados e às respetivas taxas de reciclagem;

d) A contribuição de um teor percentual mínimo de materiais reciclados nos veículos dos materiais a que se refere o primeiro parágrafo, alíneas a) e b), para a autonomia estratégica e os objetivos climáticos e ambientais da União;

e) Os possíveis efeitos no funcionamento dos veículos decorrentes da incorporação do teor reciclado dos materiais a que se refere o primeiro parágrafo, alíneas a) e b), nas peças e componentes dos veículos;

f) A necessidade de evitar impactos negativos desproporcionados na acessibilidade dos preços dos veículos que contêm os materiais a que se refere o primeiro parágrafo, alíneas a) e b);

g) A influência nos custos globais e na competitividade do setor automóvel.

Após a finalização da avaliação a que se refere o primeiro parágrafo, a Comissão fica habilitada a adotar um ato delegado nos termos do artigo 51.º, a fim de completar o presente regulamento, fixando uma percentagem mínima de:

a) Magnésio e ligas de magnésio, reciclados a partir de resíduos pós-consumo e, se for caso disso, de resíduos pré-consumo, presentes e incorporados em modelos de veículos; e

b) Neodímio, disprósio, praseodímio, térbio, samário, níquel, cobalto ou boro valorizados a partir de resíduos pós-consumo e, se for caso disso, de resíduos pré-consumo, presentes e incorporados em ímanes permanentes.

O ato delegado a que se refere o terceiro parágrafo também deve determinar a data de aplicação da obrigação de incluir uma percentagem mínima de material reciclado.

Até 30 de setembro de 2029, a Comissão adota um ato delegado nos termos do artigo 51.º, que estabeleça a metodologia para o cálculo e verificação da percentagem de materiais reciclados a que se refere o terceiro parágrafo, presentes e incorporados em modelos de veículos.

Artigo 7.º

Conceção que possibilite a remoção e a substituição de determinadas peças e componentes dos veículos

1. Cada veículo de um modelo novo de veículo homologado a partir de 1 de setembro de 2032, nos termos dos Regulamentos (UE) 2018/858 e (UE) n.º 168/2013, deve ser concebido de forma a não dificultar a remoção, pelas instalações de tratamento autorizadas, das peças e componentes enumerados na parte C do anexo VIII do veículo em causa durante a fase de resíduo do veículo, com vista à substituição, reutilização, reciclagem, refabrico ou recondicionamento, sempre que tal seja tecnicamente viável.

2. Cada veículo de um modelo novo de veículo homologado a partir de 1 de setembro de 2032, nos termos do Regulamento (UE) 2018/858, deve ser concebido de modo a possibilitar a remoção e substituição rápida e não destrutiva das baterias dos veículos elétricos, e das suas baterias de pilhas, assim como dos motores elétricos, por instalações de tratamento autorizadas ou operadores de reparação e manutenção durante a fase de utilização e a fase de resíduo do veículo.

3. A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados nos termos do artigo 51.º, a fim de alterar o n.º 2 mediante a inclusão de peças e componentes adicionais enumerados na parte C do anexo VIII, tendo em conta o progresso técnico e científico.

4. A Comissão pode adotar atos de execução que especifiquem as condições de conceção para a remoção e substituição de peças e componentes a que se refere o n.º 2, se tal for necessário para assegurar a execução harmonizada da obrigação prevista nesse número. Os referidos atos de execução são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 52.º, n.º 2.

5. Os fabricantes não podem impedir a remoção e substituição de peças e componentes do veículo através de atualizações de *software*, salvo disposição em contrário no direito da União.

CAPÍTULO III

OBRIGAÇÕES DOS FABRICANTES

Artigo 8.º

Obrigações gerais

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

2. Para efeitos da homologação de modelos de veículos aos quais se apliquem os requisitos do artigo 4.º, 5.º, 6.º ou 7.º, o fabricante deve apresentar a documentação que demonstre a conformidade com esses requisitos e:

a) Incluí-la no dossiê de fabrico a que se refere o artigo 24.º do Regulamento (UE) 2018/858 ou o artigo 27.º do Regulamento (UE) n.º 168/2013, consoante o caso; e

b) Apresentá-la à entidade homologadora em conformidade com o artigo 23.º do Regulamento (UE) 2018/858 ou com o artigo 26.º do Regulamento (UE) n.º 168/2013, consoante o caso.

3. Para efeitos da homologação de veículos aos quais se apliquem os requisitos previstos no artigo 10.º do presente regulamento, o fabricante deve elaborar as informações a que se refere o artigo 10.º, n.º 1 do presente regulamento, e apresentá-las, em conformidade com o artigo 24.º, n.º 1, alínea a), do Regulamento (UE) 2018/858, à entidade homologadora juntamente com o pedido de homologação a que se refere o artigo 23.º desse regulamento.

4. Para efeitos da homologação de veículos aos quais se apliquem os requisitos previstos no artigo 11.º do presente regulamento, o fabricante deve apresentar a declaração que confirma o cumprimento do requisito previsto no artigo 11.º, n.º 1, do presente regulamento, em conformidade com o artigo 24.º, n.º 1, alínea a), do Regulamento (UE) 2018/858, ou com o artigo 27.º, n.º 1, do Regulamento (UE) n.º 168/2013, consoante o caso, à entidade homologadora juntamente com o pedido de homologação.

Artigo 9.º

Estratégia de circularidade

1. Cada fabricante deve, a partir de 1 de setembro de 2029, elaborar uma estratégia de circularidade ao nível do fabricante.

2. A estratégia de circularidade deve descrever as medidas que o fabricante adota para dar seguimento às suas obrigações, a fim de assegurar o cumprimento dos requisitos de circularidade previstos no capítulo II.

3. A estratégia de circularidade deve conter os elementos previstos na parte A do anexo V.

4. Cada fabricante deve apresentar uma cópia da estratégia de circularidade às entidades homologadoras dos Estados-Membros e à Comissão no prazo de 30 dias após a sua elaboração.

5. Cada fabricante deve acompanhar e dar seguimento às medidas previstas na estratégia de circularidade e atualizá-la, indicando as alterações principais introduzidas na estratégia de circularidade, de cinco em cinco anos, em conformidade com a parte B do anexo V. Os fabricantes devem apresentar à Comissão uma atualização da estratégia de circularidade, pelo menos, de cinco em cinco anos.

6. A Comissão disponibiliza ao público as estratégias de circularidade e as eventuais atualizações dessas estratégias, com exceção de informações confidenciais.

7. Até 31 de agosto de 2033 e, pelo menos, de seis em seis anos, a Comissão elabora e publica um relatório sobre a circularidade do setor automóvel. Esse relatório baseia-se, em especial, nas estratégias de circularidade e nas atualizações destas.

Artigo 10.º

Declaração sobre o teor de material reciclado presente nos veículos

1. Os fabricantes devem declarar, para cada novo modelo de veículo homologado, nos termos do Regulamento (UE) 2018/858, a partir do primeiro dia do mês seguinte a um período de 12 meses a contar da data de adoção das respetivas metodologias para o cálculo e a verificação da percentagem de materiais reciclados a partir de resíduos pós-consumo em modelos de veículos, conforme referido no artigo 6.º do presente regulamento, a respetiva percentagem de conteúdo reciclado de:

a) Neodímio, disprósio, praseodímio, térbio, samário, níquel, cobalto e boro em ímanes permanentes de motores elétricos;

b) Alumínio e ligas de alumínio;

c) Magnésio e ligas de magnésio;

d) Aço e ligas de aço;

e) Plásticos.

A declaração diz respeito ao teor reciclado desses materiais presente no modelo de veículo e deve indicar, por percentagem de material, e para os componentes de plástico com peso superior a 100 gramas, se o material foi reciclado a partir de resíduos pré-consumo ou de resíduos pós-consumo.

2. As entidades homologadoras devem verificar se os fabricantes apresentaram a documentação exigida e se esta contém as informações a que se refere o n.º 1.

3. Em derrogação do n.º 1, o requisito de declaração do teor percentual de um determinado material reciclado não é aplicável se uma meta for aplicável a tal material nos termos do artigo 6.º.

Artigo 11.º

Informações sobre a remoção e substituição de peças, componentes e materiais presentes nos veículos

1. A partir de 1 de setembro de 2029, os fabricantes devem, para novos modelos de veículos que tenham sido homologados, facultar aos operadores de gestão de resíduos, aos editores de informações técnicas e aos operadores de reparação e manutenção acesso ilimitado, normalizado e não discriminatório às informações enumeradas no anexo VI que permitam o acesso aos seguintes elementos, bem como a remoção e a substituição seguras dos mesmos, a menos que tais informações estejam disponíveis ao abrigo de outra legislação da União:

a) Baterias de veículos elétricos e respetivas baterias de pilhas incorporadas no veículo;

b) Peças, componentes e materiais que contenham os fluidos e líquidos enumerados na parte B do anexo VIII e presentes nos veículos;

c) Peças e componentes enumerados na parte C do anexo VIII e presentes nos veículos;

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

e) Componentes e peças codificados digitalmente num veículo, se essa codificação impedir a sua reparação, manutenção ou substituição noutro veículo.

O primeiro parágrafo, alínea e), não se aplica às informações a transmitir aos editores de informações técnicas.

2. Os fabricantes devem disponibilizar informações aos serviços de emergência sobre salvamento e emergências.

3. Os fabricantes devem assegurar a cooperação com as instalações de tratamento autorizadas, os editores de informações técnicas, os operadores de reconversão e os operadores de reparação e manutenção autorizados, criando as plataformas de comunicação necessárias para prestar e manter atualizadas as informações a que se refere o n.º 1 e as informações especificadas no anexo VI.

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

4. A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados nos termos do artigo 51.º, a fim de alterar o anexo VI mediante a revisão da lista de peças, componentes e materiais dos veículos e do âmbito das informações a prestar pelos fabricantes. A Comissão deve ter em conta os avanços técnicos e normativos, as tecnologias da informação atuais e a evolução previsível das tecnologias automóveis.

Artigo 12.º

Rotulagem das peças, componentes e materiais presentes nos veículos

1. Os fabricantes e seus fornecedores devem utilizar a nomenclatura das normas de codificação de componentes e materiais enumeradas nos pontos 1, 2 e 3 do anexo VII, para a rotulagem e identificação de peças, componentes e materiais dos veículos.

2. A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados nos termos do artigo 51.º, a fim de alterar o anexo VII para o adaptar ao progresso científico e técnico.

Artigo 13.º

Passaporte digital de circularidade do veículo

1. A partir de 1 de setembro de 2032, cada veículo colocado no mercado deve dispor de um passaporte digital de circularidade do veículo que deve estar harmonizado, ser interoperável e, sempre que possível, estar integrado com outros passaportes ambientais relacionados com os veículos, previstos ao abrigo do direito da União, em especial, os passaportes referidos no artigo 77.º do Regulamento (UE) 2023/1542, no artigo 3.º, ponto 68, do Regulamento (UE) 2024/1257 e outros passaportes pertinentes previstos ao abrigo do Regulamento (UE) 2024/1781.

2. O passaporte digital de circularidade de um veículo que esteja a ser colocado no mercado deve ser acessível gratuitamente e conter, em formato digital, os seguintes elementos:

a) As informações referidas no artigo 11.º;

b) As informações sobre as peças do veículo que contenham chumbo, mercúrio, cádmio ou crómio hexavalente, a que se refere a derrogação prevista no artigo 5.º, n.º 5;

c) A declaração sobre a parte de material reciclado e dos materiais enumerados no artigo 10.º, n.º 1;

d) O catálogo oficial de peças sobresselentes para o modelo de veículo em causa.

3. Caso as informações exigidas ao abrigo do presente artigo já sejam acessíveis através de um passaporte mencionado no n.º 1, diferente do passaporte digital de circularidade do veículo, as informações exigidas ao abrigo do n.º 2 não devem ser duplicadas no passaporte digital de circularidade do veículo, desde que a interoperabilidade esteja assegurada.

4. O fabricante que coloca o veículo no mercado deve assegurar que as informações referidas no n.º 2 são exatas e completas e estão atualizadas.

5. Todas as informações incluídas no passaporte digital de circularidade do veículo devem cumprir as regras previstas pela Comissão nos termos do n.º 6 e ser:

a) Baseadas em normas abertas;

b) Desenvolvidas num formato interoperável;

c) Transferíveis através de uma rede aberta e interoperável de intercâmbio de dados sem vinculação a um fornecedor;

d) Legíveis por máquina, estruturadas e pesquisáveis.

6. Até 14 de agosto de 2030, a Comissão adota atos de execução que estabeleçam regras relativas ao seguinte:

a) A forma e os requisitos básicos da solução técnica a utilizar para aceder ao passaporte digital de circularidade do veículo de uma forma que não inviabilize nenhuma solução tecnológica;

b) Os requisitos técnicos de conceção e funcionamento do passaporte digital de circularidade do veículo, incluindo regras sobre:

i) o alinhamento e a interoperabilidade do passaporte digital de circularidade do veículo com outros passaportes exigidos pela legislação da União,

ii) a conservação e tratamento das informações incluídas no passaporte digital de circularidade do veículo,

iii) a disponibilidade do passaporte digital de circularidade do veículo depois de o fabricante responsável pelo cumprimento das obrigações previstas no n.º 4 deixar de existir ou cessar a sua atividade na União;

c) A introdução, alteração e atualização das informações incluídas no passaporte digital de circularidade do veículo por terceiros que não o fabricante;

d) As condições de acesso ao passaporte digital de circularidade do veículo, designadamente o direito de acesso e as normas pertinentes para a proteção de dados e a proteção dos direitos de propriedade intelectual;

e) A localização do suporte de dados ou outro identificador que permita o acesso ao passaporte digital de circularidade do veículo.

Ao adotar as regras a que se refere o primeiro parágrafo, a Comissão tem em conta a necessidade de assegurar um elevado nível de segurança e privacidade.

Os atos de execução a que se refere o primeiro parágrafo do presente artigo são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 52.º, n.º 2.

CAPÍTULO IV

GESTÃO DE VEÍCULOS EM FIM DE VIDA

SECÇÃO 1

disposições gerais

Artigo 14.º

Autoridade competente para a gestão de veículos em fim de vida

1. Os Estados-Membros designam uma ou várias autoridades competentes responsáveis pelo cumprimento das obrigações decorrentes do presente capítulo, em especial por acompanhar e verificar a conformidade por parte dos operadores económicos, dos produtores e das organizações competentes em matéria de responsabilidade do produtor com as suas obrigações previstas nos artigos 15.º a 37.º e anexo I.

2. Cada Estado-Membro pode designar um ponto de contacto, de entre as autoridades competentes referidas no n.º 1, para efeitos de comunicação com a Comissão.

3. Os Estados-Membros devem definir os aspetos específicos da organização e do funcionamento das autoridades competentes, incluindo as regras administrativas e processuais relativas:

a) Ao registo de produtores, em conformidade com o artigo 19.º;

b) À autorização dos produtores e das organizações competentes em matéria de responsabilidade do produtor, em conformidade com o artigo 18.º;

c) À supervisão do cumprimento das obrigações de responsabilidade alargada do produtor, em conformidade com os artigos 16.º e 20.º;

d) À recolha de dados sobre veículos e veículos em fim de vida, em conformidade com o artigo 19.º, n.º 12, e o artigo 50.º, n.º 6;

e) À disponibilização de informações, em conformidade com o artigo 50.º.

4. Até 30 de junho de 2027, os Estados-Membros devem notificar à Comissão os nomes e endereços das autoridades competentes designadas nos termos do n.º 1. Os Estados-Membros informam a Comissão, sem demora injustificada, de quaisquer alterações dos nomes ou dos endereços das autoridades competentes.

Artigo 15.º

Instalações de tratamento autorizadas

1. Sem prejuízo do disposto na Diretiva 2010/75/UE, qualquer estabelecimento ou empresa que pretenda efetuar operações de tratamento de veículos em fim de vida deve obter uma licença da autoridade competente, em conformidade com o artigo 23.º da Diretiva 2008/98/CE, e cumprir as condições previstas nessa licença.

2. A fim de emitir a licença a que se refere o n.º 1 do presente artigo, a autoridade competente deve verificar se o estabelecimento ou a empresa possui a capacidade necessária para cumprir as obrigações previstas no artigo 26.º.

3. As licenças a que se refere o n.º 1 do presente artigo devem indicar que as instalações de tratamento têm competência para emitir um certificado de destruição, conforme referido no artigo 25.º.

Em derrogação do primeiro parágrafo do presente número, os Estados-Membros podem prever, nos seus regimes jurídicos nacionais, que as instalações de tratamento autorizadas são competentes para emitir o certificado de destruição a que se refere o artigo 25.º.

4. Os produtores ou, quando nomeadas ao abrigo do artigo 17.º, n.º 1, as organizações competentes em matéria de responsabilidade do produtor, podem celebrar contratos com instalações de tratamento autorizadas com vista ao cumprimento das suas obrigações decorrentes da responsabilidade do produtor. Esses contratos devem ser justos e transparentes e não podem conter termos ou condições discriminatórias.

Os Estados-Membros podem disponibilizar um modelo de contrato para facilitar a observância do presente artigo.

5. Os Estados-Membros devem assegurar a plena coordenação do processo e das condições de licenciamento sempre que nele participem várias autoridades competentes ou vários estabelecimentos ou empresas que pretendam realizar operações de tratamento de veículos em fim de vida, a fim de garantir que todas as autoridades competentes têm uma abordagem integrada eficaz.

6. A Comissão fica habilitada a adotar um ato de execução que especifique requisitos pormenorizados aplicáveis aos contratos a que se refere o n.º 4 do presente artigo, com vista a garantir termos e condições justos, transparentes e não discriminatórios. O referido ato de execução é adotado pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 52.º, n.º 2.

SECÇÃO 2

Responsabilidade alargada do produtor

Artigo 16.º

Responsabilidade alargada do produtor

1. A partir de 1 de setembro de 2029, recai sobre os produtores a responsabilidade alargada do produtor em relação aos veículos que disponibilizem no mercado pela primeira vez no território de um Estado-Membro, incluindo nos casos em que o veículo tenha sido previamente disponibilizado no mercado num Estado-Membro que não seja aquele em cujo território o veículo é disponibilizado. O regime de responsabilidade alargada dos produtores deve ser coerente com os artigos 8.º e 8.º-A da Diretiva 2008/98/CE e cumprir os requisitos do presente capítulo.

2. A responsabilidade alargada do produtor inclui a obrigação de os produtores assegurarem que:

a) Os veículos que disponibilizaram no mercado pela primeira vez no território de um Estado-Membro e que se tornem veículos em fim de vida são:

   i) recolhidos em conformidade com o artigo 23.º,

   ii) tratados em conformidade com o artigo 26.º;

b) Os operadores de gestão de resíduos que tratam os veículos em fim de vida a que se refere a alínea a) cumprem as metas fixadas no artigo 33.º.

3. Nas regiões ultraperiféricas a que se refere o artigo 349.º do TFUE, os Estados-Membros podem adaptar as obrigações dos produtores referidas nos n.ºs 1 e 2 do presente artigo para cobrir os custos da gestão dos veículos em fim de vida e tendo em conta as características dessas regiões.

4. Além das informações referidas no artigo 8.º-A, n.º 3, alínea e), da Diretiva 2008/98/CE, os produtores, em caso de cumprimento individual das obrigações decorrentes da responsabilidade alargada do produtor, ou as organizações competentes em matéria de responsabilidade do produtor nomeadas, em caso de cumprimento coletivo das obrigações decorrentes da responsabilidade alargada do produtor, devem publicar nos seus sítios Web, uma vez por ano, sob reserva da confidencialidade comercial e industrial, as informações sobre a recolha de veículos em fim de vida e o cumprimento das metas em matéria de reutilização e reciclagem, reutilização e valorização e reciclagem de plástico, por si próprios, em caso de cumprimento individual das obrigações decorrentes da responsabilidade alargada do produtor, ou através dos produtores que nomearam essa organização competente em matéria de responsabilidade do produtor, em caso de cumprimento coletivo das obrigações decorrentes da responsabilidade alargada do produtor.

Artigo 17.º

Organizações competentes em matéria de responsabilidade do produtor

1. Os produtores podem optar por cumprir as suas obrigações decorrentes da responsabilidade alargada do produtor individualmente ou nomear uma organização competente em matéria de responsabilidade do produtor, autorizada em conformidade com o artigo 18.º, para cumprir as obrigações decorrentes da responsabilidade alargada do produtor em seu nome.

Os Estados-Membros podem adotar medidas para exigir que os produtores nomeiem uma organização competente em matéria de responsabilidade do produtor para cumprir as suas obrigações decorrentes da responsabilidade do produtor em seu nome.

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

3. Além das informações referidas no artigo 16.º, n.º 4, as organizações competentes em matéria de responsabilidade do produtor divulgam publicamente informações sobre o procedimento de seleção aplicado nos termos do n.º 5 do presente artigo.

4. As organizações competentes em matéria de responsabilidade do produtor devem assegurar um diálogo periódico entre as partes interessadas, nos termos do artigo 8.º-A, n.º 6, da Diretiva 2008/98/CE. Os operadores de gestão de resíduos ativos na recolha e no tratamento de veículos em fim de vida designam membros observadores para os conselhos executivos das organizações competentes em matéria de responsabilidade do produtor.

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

Artigo 18.º

Autorização para fins de cumprimento da responsabilidade alargada do produtor

1. O produtor, em caso de cumprimento a título individual das obrigações decorrentes da responsabilidade alargada do produtor, e as organizações competentes em matéria de responsabilidade do produtor nomeadas, em caso de cumprimento coletivo das obrigações decorrentes da responsabilidade alargada do produtor, devem solicitar uma autorização à autoridade competente.

2. A autorização só é concedida se for demonstrado que os requisitos previstos no artigo 8.º-A, n.º 3, alíneas a) a d), da Diretiva 2008/98/CE são cumpridos e que as medidas adotadas pelo produtor ou pela organização competente em matéria de responsabilidade do produtor são suficientes para cumprir as obrigações previstas no presente capítulo, no que respeita ao número de veículos disponibilizados pela primeira vez no mercado no território de um Estado-Membro pelo produtor ou produtores em nome dos quais a organização competente em matéria de responsabilidade do produtor atua.

Os produtores, em caso de cumprimento a título individual das obrigações decorrentes da responsabilidade alargada do produtor, e as organizações competentes em matéria de responsabilidade do produtor, em caso de cumprimento coletivo das obrigações decorrentes da responsabilidade alargada do produtor, só podem ser registados se forem detentores de uma autorização concedida pela autoridade competente nos termos do presente artigo. Tal não prejudica a possibilidade de combinar, num único procedimento, o procedimento de registo nos termos do artigo 19.º e o procedimento de autorização nos termos do presente artigo.

3. Cabe aos Estados-Membros determinar, nas medidas que fixam as regras administrativas e processuais a que se refere o artigo 14.º, n.º 3, alínea b), os pormenores do procedimento de autorização, que pode diferir consoante esteja relacionado com o cumprimento individual ou coletivo das obrigações decorrentes da responsabilidade alargada do produtor, bem como as modalidades de verificação do cumprimento pelos produtores e organizações competentes em matéria de responsabilidade do produtor, incluindo as informações a facultar para esse efeito pelos produtores ou organizações competentes em matéria de responsabilidade do produtor.

4. O produtor ou a organização competente em matéria de responsabilidade do produtor deve notificar a autoridade competente, sem demora injustificada, de quaisquer alterações das informações contidas na autorização, de quaisquer alterações que digam respeito aos termos da autorização ou da cessação permanente das atividades.

5. O mecanismo de autocontrolo previsto no artigo 8.º-A, n.º 3, alínea d), da Diretiva 2008/98/CE deve ser executado periodicamente, pelo menos de três em três anos, e a pedido da autoridade competente, a fim de verificar se as disposições dessa alínea são cumpridas e se as condições para a autorização referidas no n.º 2 do presente artigo continuam a estar preenchidas. Mediante pedido, o produtor ou a organização competente em matéria de responsabilidade do produtor apresenta à autoridade competente um relatório de autocontrolo e, se necessário, o projeto de plano de medidas corretivas. Sem prejuízo das competências previstas no n.º 6 do presente artigo, a autoridade competente pode formular observações sobre o relatório de autocontrolo e sobre o projeto de plano de medidas corretivas, e comunica-as ao produtor ou à organização competente em matéria de responsabilidade do produtor. O produtor ou a organização competente em matéria de responsabilidade do produtor deve elaborar e executar o projeto de plano de medidas corretivas com base nessas observações.

6. A autoridade competente pode decidir revogar a autorização se o produtor ou a organização competente em matéria de responsabilidade do produtor deixar de cumprir os requisitos relativos à organização da recolha e do tratamento de veículos em fim de vida, não prestar informações à autoridade competente, não notificar à autoridade competente eventuais alterações que respeitem aos termos da autorização ou tenha cessado as suas atividades.

Artigo 19.º

Registo

1. Até 31 de agosto de 2029, os Estados-Membros devem criar um registo de produtores, ou utilizar um registo de produtores já existente, destinado ao acompanhamento do cumprimento dos requisitos do presente capítulo por parte dos produtores.

O registo deve conter ligações para outros sítios Web de registos nacionais de produtores com vista a facilitar, em todos os Estados-Membros, o registo dos produtores ou dos representantes autorizados para efeitos da responsabilidade alargada do produtor e, se disponíveis, ligações para os sítios Web nacionais que contenham informações sobre o procedimento de registo.

Até 31 de agosto de 2029, a Comissão cria um sítio Web que contém as ligações para todos os registos nacionais de produtores, com vista a facilitar o registo em todos os Estados-Membros.

Os Estados-Membros comunicam à Comissão as ligações para os seus registos nacionais de produtores no prazo de 30 dias a contar do lançamento desses registos.

2. Os produtores devem inscrever-se no registo nacional a que se refere o n.º 1. Para o efeito, devem apresentar um pedido de inscrição no registo em cada Estado-Membro em que disponibilizem um veículo no mercado pela primeira vez.

Os produtores devem apresentar o pedido de inscrição no registo através de um sistema eletrónico de tratamento de dados, conforme referido no n.º 8, alínea a).

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

3. O pedido de inscrição no registo deve incluir as informações enumeradas no anexo IX. Os Estados-Membros podem solicitar informações ou documentos adicionais, se for caso disso, para utilizar o registo dos produtores de forma eficiente.

4. Em derrogação do n.º 3 do presente artigo, as informações a que se refere o ponto 1, alínea d), do anexo IX devem ser disponibilizadas no pedido de inscrição no registo, nos termos do n.º 3 do presente artigo, ou no pedido de autorização, nos termos do artigo 18.º.

5. Se o produtor tiver nomeado uma organização competente em matéria de responsabilidade do produtor em conformidade com o artigo 17.º, n.º 1, as obrigações que lhe incumbem por força do presente artigo devem ser satisfeitas por essa organização, com as devidas adaptações, salvo especificação em contrário do Estado-Membro no qual o veículo foi disponibilizado no mercado pela primeira vez.

6. As obrigações previstas no presente artigo podem ser cumpridas, em nome do produtor, por um representante autorizado para efeitos da responsabilidade alargada do produtor.

Se mais do que um produtor estiver representado no Estado-Membro por um representante autorizado, este deve apresentar separadamente o nome e os dados de contacto de cada um dos produtores que representa.

7. Os Estados-Membros podem decidir que o procedimento de registo nos termos do presente artigo e o procedimento de autorização nos termos do artigo 18.º constituem um procedimento único, desde que o pedido de autorização cumpra os requisitos previstos nos n.ºs 3 a 6 do presente artigo.

8. A autoridade competente deve:

a) Disponibilizar no seu sítio Web informações sobre o processo de pedido através de um sistema eletrónico de tratamento de dados;

b) Autorizar os registos e disponibilizar um número de registo no prazo máximo de 12 semanas a contar da data em que tenham sido prestadas todas as informações nos termos dos n.ºs 2 e 3.

9. A autoridade competente pode:

a) Determinar as modalidades no que respeita aos requisitos e ao processo de registo sem adicionar requisitos substanciais aos previstos nos termos dos n.ºs 2 e 3;

b) Cobrar taxas proporcionadas e baseadas nos custos aos produtores pela tramitação dos pedidos a que se refere o n.º 2 do presente artigo e o artigo 18.º, n.º 1.

10. A autoridade competente pode indeferir o registo do produtor ou revogar esse registo se as informações referidas no n.º 3 do presente artigo e as provas documentais conexas não forem apresentadas ou não forem suficientes, ou se o produtor deixar de cumprir os requisitos previstos no ponto 1, alínea d), do anexo IX.

A autoridade competente deve revogar o registo do produtor se este tiver deixado de existir.

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

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

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

Artigo 20.º

Responsabilidade financeira dos produtores

1. As contribuições financeiras pagas pelo produtor devem cobrir os seguintes custos relacionados com os veículos que o produtor disponibiliza no mercado pela primeira vez no território de um Estado-Membro:

a) Os custos da recolha de veículos em fim de vida que são necessários para cumprir os requisitos dos artigos 23.º a 25.º e do seu transporte subsequente de forma eficiente e os custos do tratamento de veículos em fim de vida que são necessários para cumprir os requisitos dos artigos 26.º a 30.º, 33.º e 35.º, tendo em conta as receitas de operadores de gestão de resíduos vinculadas à venda de peças sobresselentes usadas e componentes sobresselentes usados, de veículos em fim de vida despoluídos ou de matérias-primas secundárias recuperadas dessas peças, componentes e materiais; esses custos devem basear-se num cálculo dos custos médios;

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

c) Os custos da criação do sistema de notificação a que se refere o artigo 25.º;

d) Os custos administrativos da recolha, disponibilização e comunicação de dados às autoridades competentes;

No caso dos veículos abrangidos pelo âmbito de aplicação da Diretiva 2000/53/CE que foram disponibilizados no mercado antes de 13 de agosto de 2026, e em derrogação do primeiro parágrafo, alínea a), e do n.º 2 do presente artigo, nos Estados-Membros em que, nos termos do artigo 5.º, n.º 4, segundo parágrafo, da Diretiva 2000/53/CE, os produtores não tenham tido de suportar a totalidade, mas apenas uma parte significativa dos custos, as contribuições financeiras que o produtor desses veículos é obrigado a fazer devem corresponder a um nível que constitua uma parte significativa dos custos nela referidos.

2. As contribuições financeiras pagas pelos produtores que disponibilizam o veículo no mercado pela primeira vez no território de um Estado-Membro cobrem igualmente os custos referidos no n.º 1, alínea a), relacionados com veículos cujo produtor não possa ser identificado ou tenha deixado de existir no Estado-Membro em que o veículo se tornou um veículo em fim de vida, de forma proporcional à sua quota de mercado.

3. As contribuições financeiras pagas pelos produtores que disponibilizam no mercado veículos para fins especiais devem cobrir apenas os custos a que se refere o n.º 1, alínea a), relativos à recolha e despoluição desses veículos.

4. Em caso de cumprimento individual das obrigações decorrentes da responsabilidade alargada do produtor, os produtores devem apresentar uma garantia para os veículos que disponibilizam no mercado pela primeira vez no território de um Estado-Membro. O objetivo dessa garantia consiste em assegurar que as operações a que se refere o n.º 1 relacionadas com esses veículos serão financiadas, designadamente em caso de cessação permanente das suas atividades ou de insolvência.

O montante da garantia é determinado pelos Estados-Membros em que o veículo foi disponibilizado no mercado pela primeira vez, tendo em conta os critérios fixados no artigo 21.º.

A garantia pode assumir a forma de participação do produtor em regimes adequados de financiamento da gestão de veículos em fim de vida, uma garantia financeira ou um seguro equivalente.

5. Quando um veículo novo tiver sido homologado no âmbito de uma homologação em várias fases, o produtor do veículo de base é considerado o produtor do veículo completado e pode cobrar contribuições proporcionais junto dos fabricantes das peças, que não sejam o veículo de base, que foram homologadas na homologação em várias fases. Tais contribuições proporcionais cobrem apenas os custos relacionados com a despoluição, em conformidade com o artigo 28.º, e com a remoção de peças e componentes, em conformidade com o artigo 29.º.

As microempresas, na aceção do artigo 2.º, n.º 3, do anexo da Recomendação 2003/361/CE da Comissão ([39]), ficam isentas dessas contribuições.

6. A autoridade competente, em estreita cooperação com os produtores, as organizações competentes em matéria de responsabilidade do produtor e os operadores de gestão de resíduos, deve acompanhar:

a) Os custos médios das operações de recolha, reciclagem e tratamento e as receitas dos operadores de gestão de resíduos;

b) O nível das contribuições financeiras a pagar pelos produtores às organizações competentes em matéria de responsabilidade do produtor nomeadas, em caso de cumprimento coletivo das obrigações decorrentes da responsabilidade alargada do produtor, de modo que os custos sejam repartidos equitativamente entre todos os operadores interessados.

Artigo 21.º

Modulação de taxas

1. Em caso de cumprimento coletivo das obrigações decorrentes da responsabilidade alargada do produtor, as organizações competentes em matéria de responsabilidade do produtor devem assegurar que as contribuições financeiras que lhes são pagas pelos produtores sejam moduladas tendo em conta, pelo menos, o seguinte:

a) A massa do veículo, excluindo as baterias dos veículos elétricos;

b) As taxas de reciclagem potencial e reutilização potencial do modelo de veículo, com base nas informações apresentadas à entidade homologadora em conformidade com o artigo 4.º;

c) O tempo necessário para desmantelar o veículo numa instalação de tratamento autorizada, especialmente no que se refere às peças e componentes que devem ser removidos antes do retalhamento nos termos do artigo 29.º;

d) A percentagem de materiais e substâncias que impedem um processo de reciclagem de elevada qualidade;

([39]) Recomendação 2003/361/CE da Comissão, de 6 de maio de 2003, relativa à definição de micro, pequenas e médias empresas (JO L 124 de 20.5.2003, p. 36, ELI: http://data.europa.eu/eli/reco/2003/361/oj).

e) A percentagem de teor reciclado dos materiais enumerados nos artigos 6.º e 10.º utilizados no veículo;

f) A presença e a quantidade de substâncias a que se refere o artigo 5.º, n.º 4.

2. A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados nos termos do artigo 51.º, a fim de completar o presente regulamento mediante a previsão de regras pormenorizadas sobre a forma como os critérios previstos no n.º 1 do presente artigo devem ser aplicados.

Artigo 22.º

Mecanismo de repartição dos custos para os veículos que se tornam veículos em fim de vida noutro Estado-Membro

1. Não obstante o disposto no artigo 16.º e no artigo 20.º, n.º 2, se um veículo da categoria M_1 ou N_1 se tornar um veículo em fim de vida noutro Estado-Membro que não o Estado-Membro em cujo território o veículo foi colocado no mercado pela primeira vez, e não for possível identificar um produtor no Estado-Membro em que o veículo se torna um veículo em fim de vida, o fabricante desse veículo deve assegurar que são cobertos os custos das operações de gestão de resíduos a que se refere o artigo 20.º, n.º 1, alíneas a) e d), incorridos pelos operadores de gestão de resíduos.

2. A fim de cumprir as obrigações que lhe incumbem por força do n.º 1, o fabricante deve:

a) Mandatar por escrito um representante autorizado para o mecanismo transfronteiriço em cada Estado-Membro e notificar as autoridades competentes sobre as designações; e

b) Prever mecanismos de cooperação transfronteiriça com os operadores de gestão de resíduos que realizam as operações de gestão de resíduos a que se refere o artigo 20.º, n.º 1, alíneas a) e d).

O representante autorizado do fabricante a que se refere o n.º 1, primeiro parágrafo, alínea a) deve praticar os atos definidos no mandato conferido pelo fabricante. Um fabricante pode designar uma organização competente em matéria de responsabilidade do produtor para agir como seu representante autorizado.

Caso o fabricante esteja estabelecido fora da União, o representante do fabricante na União nomeado em aplicação do artigo 13.º, n.º 4, do Regulamento (UE) 2018/858 pode cumprir as obrigações do fabricante nos termos do primeiro parágrafo, alíneas a) e b), do presente número.

3. Os fabricantes devem demonstrar aos seus produtores o cumprimento dos requisitos previstos no n.º 2.

4. Os produtores só podem disponibilizar no mercado de um Estado-Membro os veículos dos fabricantes que tenham demonstrado o cumprimento dos requisitos previstos no n.º 2.

5. O Estado-Membro em que o veículo se tornou um veículo em fim de vida deve acompanhar o cumprimento dos n.ºs 1 e 2 do presente artigo pelos fabricantes e respetivos representantes autorizados. Esse acompanhamento deve basear-se nas informações comunicadas às autoridades competentes e verificadas pelos fabricantes e respetivos representantes autorizados sobre a aplicação dos n.ºs 1 e 2 do presente artigo, em especial sobre o cálculo e a imputação dos custos de gestão de veículos em fim de vida a que se refere o n.º 1 do presente artigo, tendo devidamente em conta o sigilo comercial e outras preocupações relativas à competitividade.

6. Sempre que necessário para assegurar o cumprimento do presente artigo e tendo em conta as informações prestadas pelos Estados-Membros no âmbito das atividades de cooperação e monitorização referidas nos n.os 2 e 5 do presente artigo, a Comissão fica habilitada a adotar atos delegados nos termos do artigo 51.º do presente regulamento. Esses atos visam, em especial, evitar uma distorção do mercado único e assegurar condições de concorrência equitativas para os operadores económicos estabelecidos dentro e fora da União. Os atos delegados podem determinar regras pormenorizadas sobre as obrigações dos fabricantes, designadamente dos estabelecidos fora da União, dos representantes autorizados dos fabricantes, dos produtores, dos Estados-Membros e dos operadores de gestão de resíduos, bem como sobre as características dos mecanismos a que se refere o presente artigo.

SECÇÃO 3

Recolha de veículos em fim de vida

Artigo 23.º

Recolha de veículos em fim de vida

1. Os produtores devem assegurar a recolha de todos os veículos que disponibilizaram no mercado pela primeira vez no território de um Estado-Membro quando tais veículos se tornem veículos em fim de vida.

2. Para efeitos do n.º 1, os produtores ou, quando nomeadas em conformidade com o artigo 17.º, n.º 1, as organizações competentes em matéria de responsabilidade do produtor devem criar ou participar na criação de sistemas de recolha, incluindo pontos de recolha.

Os Estados-Membros devem adotar as medidas necessárias para assegurar que os produtores ou, quando nomeadas em conformidade com o artigo 17.º, n.º 1, as organizações competentes em matéria de responsabilidade do produtor criam sistemas de recolha para todos os veículos em fim de vida.

3. Os produtores ou, quando nomeadas em conformidade com o artigo 17.º, n.º 1, as organizações competentes em matéria de responsabilidade do produtor devem assegurar que os sistemas de recolha referidos no n.º 2 do presente artigo:

a) Abrangem todo o território do Estado-Membro;

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

c) Asseguram a recolha dos resíduos provenientes das reparações de veículos;

d) Viabilizam a recolha de veículos em fim de vida, independentemente da sua origem;

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

4. Os produtores ou, quando nomeadas em conformidade com o artigo 17.º, n.º 1, as organizações competentes em matéria de responsabilidade do produtor devem publicar e atualizar regularmente a lista de pontos de recolha e de instalações de tratamento autorizadas nos seus sítios Web, e realizar campanhas de sensibilização que promovam os sistemas de recolha de veículos em fim de vida e informem sobre as consequências ambientais da recolha e gestão inadequadas de veículos em fim de vida. Os Estados-Membros podem exigir que as campanhas de sensibilização sejam coordenadas no Estado-Membro, em colaboração com os produtores ou, quando nomeadas em conformidade com o artigo 17.º, n.º 1, as organizações competentes em matéria de responsabilidade do produtor.

5. Os Estados-Membros podem autorizar os pontos de recolha, além das instalações de tratamento autorizadas, a recolher veículos em fim de vida.

Os pontos de recolha devem obter uma licença da autoridade competente em conformidade com o artigo 23.º da Diretiva 2008/98/CE e devem cumprir as condições previstas nessa licença. A fim de emitir a licença, a autoridade competente deve verificar se tal estabelecimento ou empresa possui a capacidade necessária para dar cumprimento às seguintes obrigações:

a) Recolher os veículos em fim de vida e armazená-los temporariamente em conformidade com a parte A do anexo VIII;

b) Preparar a transferência dos veículos em fim de vida recolhidos para instalações de tratamento autorizadas, impedindo fugas acidentais de fluidos e o acesso não autorizado ao ponto de recolha;

c) Garantir que todos os veículos em fim de vida são transferidos para uma instalação de tratamento autorizada no prazo de dois meses a contar da sua receção.

6. Os pontos de recolha devem emitir ao proprietário do veículo um documento em formato eletrónico que confirme a receção do veículo em fim de vida e facultá-lo, mediante um procedimento eletrónico de notificação criado nos termos do artigo 25.º, n.º 2, às autoridades relevantes do Estado-Membro, incluindo as autoridades competentes designadas nos termos do artigo 14.º.

Artigo 24.º

Entrega de veículos em fim de vida

1. Um proprietário de um veículo que se torne um veículo em fim de vida, e qualquer operador económico que atue em nome desse proprietário, deve entregar o veículo em causa a uma instalação de tratamento autorizada ou a um ponto de recolha sem demora injustificada. Essa obrigação não se aplica às autocaravanas, referidas no ponto 5.1 da parte A do anexo I do Regulamento (UE) 2018/858, que se tenham tornado veículos em fim de vida, desde que esses veículos sejam utilizados para fins de habitação.

Todos os veículos em fim de vida cujo proprietário não pode ser identificado são entregues para tratamento em instalações de tratamento autorizadas.

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

3. Para efeitos do presente artigo, entende-se por «peças essenciais»:

a) Motores elétricos;

b) Baterias dos veículos;

c) Motores;

d) Várias peças de grande dimensão da carroçaria.

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

5. No caso de veículos que tenham sido declarados como perdas técnicas totais pelas companhias de seguros, a entrega desses veículos em fim de vida deve ser gratuita, ainda que faltem as peças essenciais referidas no n.º 2.

Artigo 25.º

Certificado de destruição

1. As instalações de tratamento autorizadas emitem um certificado de destruição do veículo em fim de vida ao último proprietário desse veículo aquando da entrega desse veículo à instalação de tratamento autorizada. O certificado de destruição é emitido em conformidade com o modelo previsto no anexo X.

2. O certificado de destruição é emitido em formato eletrónico e apresentado através de um procedimento eletrónico de notificação às autoridades relevantes do Estado-Membro, incluindo as autoridades competentes designadas nos termos do artigo 14.º. A instalação de tratamento autorizada faculta uma cópia da notificação eletrónica ao último proprietário do veículo e a qualquer operador económico que atue em nome deste.

3. Caso o veículo em fim de vida, para o qual foi emitido um certificado de destruição num Estado-Membro, esteja matriculado noutro Estado-Membro, as autoridades competentes designadas pelo Estado-Membro em que o certificado de destruição foi emitido devem informar as autoridades competentes designadas pelo Estado-Membro em que o veículo está matriculado de que foi emitido um certificado de destruição para o veículo em causa.

4. As autoridades de registo de veículos em causa só podem cancelar a matrícula de um veículo em fim de vida após a receção do certificado de destruição desse veículo.

5. Os certificados de destruição emitidos num Estado-Membro são reconhecidos por todos os outros Estados-Membros.

SECÇÃO 4

Tratamento de veículos em fim de vida

Artigo 26.º

Obrigações das instalações de tratamento autorizadas

1. As instalações de tratamento autorizadas devem assegurar que todos os veículos em fim de vida e respetivas peças, componentes e materiais, bem como os resíduos provenientes das reparações de veículos, são aceites e tratados em conformidade com as condições previstas nas suas licenças e de acordo com o presente regulamento. O tratamento dos veículos em fim de vida pode ser efetuado individualmente por uma instalação de tratamento autorizada ou, exceto no caso da despoluição, em cooperação com outras instalações de tratamento autorizadas.

2. As instalações de tratamento autorizadas devem:

a) Armazenar, ainda que temporariamente, todos os veículos em fim de vida e respetivas peças, componentes e materiais, em conformidade com os requisitos mínimos previstos na parte A do anexo VIII;

b) Despoluir todos os veículos em fim de vida, em conformidade com o artigo 28.º e com os requisitos mínimos previstos na parte B do anexo VIII;

c) Remover as peças e componentes enumerados na parte C do anexo VIII do veículo em fim de vida em conformidade com os artigos 29.º e 30.º;

d) Tratar todos os veículos em fim de vida e respetivas peças, componentes e materiais, em conformidade com os artigos 27.º a 31.º, 33.º, 34.º e 35.º e o anexo VIII do presente regulamento, a hierarquia dos resíduos e os requisitos gerais previstos no artigo 4.º da Diretiva 2008/98/CE;

e) Aplicar as melhores técnicas disponíveis, na aceção do artigo 3.º, ponto 10, da Diretiva 2010/75/UE, se aplicável;

f) Tratar o veículo em fim de vida recebido no prazo de 12 meses a contar da data de entrega.

Além dos requisitos previstos no artigo 35.º da Diretiva 2008/98/CE, as instalações de tratamento autorizadas devem conservar eletronicamente o registo de todas as operações de tratamento, a que se refere o primeiro parágrafo, alíneas a) a e), do presente número, de veículos em fim de vida realizadas durante um período de três anos e ter a capacidade de apresentar essas informações em resposta a pedido das autoridades nacionais competentes.

3. A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados nos termos do artigo 51.º, a fim de alterar o anexo VIII mediante a adaptação dos requisitos mínimos de tratamento de veículos em fim de vida ao progresso científico e técnico em tecnologias de tratamento, nomeadamente:

a) Aditar, suprimir ou rever as peças e componentes enumerados na parte C do anexo VIII;

b) Rever os valores-alvo para as frações de saída enumeradas no ponto 2 da parte G do anexo VIII;

c) Alargar a lista de tipos de ligas de alumínio enumerados no ponto 2, alíneas b) e c), da parte G do anexo VIII;

d) Aditar requisitos de qualidade para reforçar a separação dos plásticos recicláveis e os valores-alvo para as tecnologias de reciclagem subsequentes aplicáveis ao ponto 2 da parte G do anexo VIII.

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

Artigo 27.º

Requisitos gerais aplicáveis ao retalhamento

1. A partir de 1 de setembro de 2029, as instalações de tratamento autorizadas e outros operadores de gestão de resíduos que realizam operações de retalhamento devem solicitar que os veículos em fim de vida que lhes são entregues para retalhamento ou as grandes peças estruturais ou componentes do quadro ou da carroçaria de veículos em fim de vida das categorias N_2, N_3, M_2, M_3 e O que lhes são entregues para retalhamento ou corte, sejam:

a) Despoluídos em conformidade com o artigo 28.º e as respetivas peças e componentes sejam removidos em conformidade com o artigo 29.º; e

b) Acompanhados de uma cópia do certificado de destruição emitido para o veículo em fim de vida em causa.

2. As instalações de tratamento autorizadas e os operadores de gestão de resíduos que realizem operações de retalhamento e recebam veículos em fim de vida que não cumpram os requisitos previstos no n.º 1 devem:

a) Comunicar o incumprimento à autoridade competente, incluindo o nome e os dados de contacto da pessoa singular ou coletiva que entregou o veículo em fim de vida à instalação de tratamento autorizada ou a outro operador de gestão de resíduos para retalhamento;

b) Abster-se de utilizar esses veículos em fim de vida nas suas operações de retalhamento, a menos que a autoridade competente autorize essas operações ou até terem sido tomadas as medidas necessárias para o tratamento do veículo em fim de vida em conformidade com os artigos 28.º e 29.º e para a emissão um certificado de destruição em conformidade com o artigo 25.º.

3. As instalações de tratamento autorizadas e os operadores de gestão de resíduos que procedam ao retalhamento de veículos em fim de vida só podem misturar veículos em fim de vida e respetivas peças, componentes e materiais com outros resíduos, incluindo resíduos de embalagens e resíduos de equipamentos elétricos e eletrónicos, se forem cumpridos os critérios e valores-limite dos pontos 1 e 2 da parte G do anexo VIII.

Artigo 28.º

Despoluição de veículos em fim de vida

1. No prazo de 30 dias a contar da entrega de um veículo em fim de vida na instalação de tratamento autorizada, essa instalação deve despoluir um tal veículo antes de ser objeto de tratamento posterior, em conformidade com os requisitos mínimos previstos na parte B do anexo VIII.

2. Os fluidos e líquidos enumerados na parte B do anexo VIII devem ser recolhidos e armazenados separadamente, em conformidade com os requisitos previstos na parte A do anexo VIII. Os óleos usados devem ser recolhidos e armazenados separadamente dos outros fluidos e líquidos e tratados em conformidade com o artigo 21.º da Diretiva 2008/98/CE.

3. As peças, componentes e materiais que contenham as substâncias a que se refere o artigo 5.º, n.º 4, do presente regulamento devem ser removidos dos veículos em fim de vida e tratados em conformidade com o artigo 17.º da Diretiva 2008/98/CE.

4. As baterias devem ser removidas separadamente dos veículos em fim de vida e armazenadas numa área designada para tratamento posterior, em conformidade com o artigo 70.º, n.º 3, do Regulamento (UE) 2023/1542.

5. As peças, componentes e materiais, que foram despoluídos, devem ser tratados e rotulados em conformidade com os artigos 18.º e 19.º da Diretiva 2008/98/CE.

6. A instalação de tratamento autorizada deve documentar a despoluição de veículos em fim de vida registando as informações enumeradas no ponto 4 da parte B do anexo VIII e prestar tais informações relativas a cada ano civil à autoridade competente do Estado-Membro.

Artigo 29.º

Remoção obrigatória de peças e componentes para reutilização, refabrico, recondicionamento e reciclagem antes do retalhamento

1. A partir de 1 de setembro de 2029, as instalações de tratamento autorizadas devem assegurar que as peças e componentes enumerados na parte C do anexo VIII são removidos de um veículo em fim de vida antes do retalhamento ou compactação, uma vez concluídas as operações de despoluição a que se refere o artigo 28.º.

As instalações de tratamento autorizadas devem remover as peças e componentes enumerados na parte C do anexo VIII com potencial de reutilização, refabrico ou recondicionamento devem ser removidos de forma não destrutiva.

O segundo parágrafo do presente artigo não se aplica se uma instalação de tratamento autorizada demonstrar que o desmantelamento manual, a desmontagem semiautomatizada ou automatizada de forma não destrutiva das peças e componentes enumerados na parte C do anexo VIII implica custos económicos desproporcionados que não podem ser compensados pelas receitas esperadas da reutilização, refabrico ou recondicionamento dessas peças e componentes.

2. Uma instalação de tratamento autorizada não é obrigada a remover as peças e componentes enumerados na parte C do anexo VIII, com exceção dos que devem ser removidos de forma não destrutiva em conformidade com o n.º 1 do presente artigo, se demonstrar que as tecnologias de pós-retalhamento separam os materiais das peças e componentes enumerados na segunda coluna da parte C do anexo VIII de forma tão eficiente como os processos de desmantelamento manual, os processos de desmontagem semiautomatizados ou automatizados e que são cumpridos os critérios e os valores-limite nos pontos 1 e 2 da parte G do anexo VIII.

Para efeitos do primeiro parágrafo, a instalação de tratamento autorizada deve apresentar as informações enumeradas no ponto 3 da parte G do anexo VIII.

3. Além das obrigações previstas no artigo 35.º da Diretiva 2008/98/CE, as instalações de tratamento autorizadas devem manter registos dos veículos em fim de vida que são processados sem a remoção prévia de peças, componentes e materiais em conformidade com o n.º 2 do presente artigo, incluindo o nome e o endereço das instalações de tratamento e o NIV dos veículos em fim de vida em causa.

As instalações de tratamento autorizadas devem prestar as informações constantes dos registos a que se refere o primeiro parágrafo à autoridade competente, em conformidade com o artigo 50.º, n.º 6.

Artigo 30.º

Requisitos relativos às peças e componentes removidos

1. Todas as peças e componentes removidos de um veículo em fim de vida nos termos do artigo 29.º, n.º 1, devem ser avaliados para determinar a sua aptidão para:

a) Reutilização, em conformidade com o ponto 1, alínea a), da parte D do anexo VIII;

b) Refabrico ou recondicionamento, em conformidade com o ponto 1, alínea b), da parte D do anexo VIII;

c) Reciclagem; ou

d) Outras operações de tratamento, tendo em conta os requisitos de tratamento específicos constantes da parte F do anexo VIII.

A avaliação deve ser efetuada tendo em conta, em especial, a viabilidade técnica da realização dos processos referidos no primeiro parágrafo e os requisitos de segurança dos veículos.

2. As peças e componentes removidos aptos para reutilização, refabrico ou recondicionamento devem ser:

a) Rotulados em conformidade com o ponto 2 da parte D do anexo VIII; e

b) Protegidos adequadamente contra danos durante o transporte, carga e descarga.

3. As peças e componentes enumerados na parte E do anexo VIII não podem ser reutilizados, exceto se a avaliação referida no n.º 1 confirmar que a utilização dessas peças e componentes cumpre os requisitos para os veículos aplicáveis, previstos nos Regulamentos (UE) 2018/858 e (UE) n.º 168/2013. Essas peças e componentes só podem ser transferidos para outro operador económico para reutilização se se destinarem a instalação por um operador de reparação e manutenção qualificado.

4. As peças e componentes provenientes de veículos em fim de vida ou operações de reparação e manutenção e considerados aptos para reutilização, refabrico ou recondicionamento não são considerados resíduos. As instalações de tratamento autorizadas devem disponibilizar, mediante pedido, às autoridades nacionais competentes:

a) Documentação que confirme a avaliação referida no n.º 1 que demonstra que as peças e componentes são aptos para efeitos de reutilização, refabrico ou recondicionamento; e

b) Uma cópia da fatura ou do contrato relativo à transferência dessas peças e componentes.

5. O presente artigo não é aplicável às baterias aos quais se aplica o Regulamento (UE) 2023/1542.

6. As instalações de tratamento autorizadas devem assegurar que as peças e componentes removidos que não estejam aptos para reutilização, refabrico ou recondicionamento são enviados para tratamento em conformidade com o n.º 1, primeiro parágrafo, alíneas c) e d).

Artigo 31.º

Comércio de peças e componentes usados, refabricados ou recondicionados

1. A partir de 1 de setembro de 2029, qualquer operador económico que comercialize componentes e peças sobresselentes usados, refabricados ou recondicionados deve assegurar que as peças e componentes contêm a rotulagem aposta pelas instalações de tratamento autorizadas em conformidade com o artigo 30.º, n.º 2, alínea a).

2. Em caso de venda aos consumidores de peças e componentes usados, refabricados ou recondicionados, os operadores económicos devem assegurar que tais peças e componentes são capazes de manter as suas funções e desempenho necessários numa utilização normal e de cumprir outros requisitos aplicáveis aos bens vendidos em conformidade com a Diretiva (UE) 2019/771.

3. Os requisitos exigidos aos operadores económicos nos n.ºs 1 e 2 são aplicáveis independentemente da técnica comercial utilizada, incluindo as vendas em linha.

Artigo 32.º

Reutilização, refabrico e recondicionamento de peças e componentes

1. A partir de 1 de setembro de 2029, os Estados-Membros devem incentivar a reutilização, refabrico, reconversão e recondicionamento de peças e componentes, quer tenham sido removidos durante a fase de utilização ou a fase de fim de vida de um veículo.

Os incentivos a que se refere o n.º 1 podem incluir:

a) O requisito de os operadores de manutenção e reparação proporem aos clientes a reparação de um veículo com componentes e peças sobresselentes usados, refabricados ou recondicionados, juntamente com a proposta de reparação do veículo com peças e componentes novos, desde que esse requisito seja formulado de um modo que não crie custos ou encargos administrativos excessivos para as micro e pequenas empresas;

b) Incentivos económicos destinados a estimular o mercado de componentes e peças sobresselentes usados, refabricados ou recondicionados.

2. Os Estados-Membros devem incluir nos programas de prevenção de resíduos exigidos nos termos do artigo 29.º da Diretiva 2008/98/CE os incentivos referidos no n.º 1 do presente artigo.

3. A Comissão facilita o intercâmbio de informações e a partilha de boas práticas entre os Estados-Membros no que respeita aos incentivos referidos no n.º 1.

A Comissão acompanha a eficácia dos incentivos concedidos pelos Estados-Membros.

Artigo 33.º

Metas de reutilização, reciclagem e valorização

1. A partir de 1 de janeiro de 2030, os Estados-Membros devem adotar as medidas necessárias para assegurar que os produtores ou, quando nomeadas em conformidade com o artigo 17.º, n.º 1, as organizações competentes em matéria de responsabilidade do produtor, asseguram que os operadores de gestão de resíduos cumprem as seguintes metas:

a) A reutilização e a valorização, calculadas em conjunto, no mínimo de 95 %, em peso médio por veículo, excluindo as baterias, e por ano;

b) A reutilização e a reciclagem, calculadas em conjunto, no mínimo de 85 %, em peso médio por veículo, excluindo as baterias, e por ano.

2. A partir de 1 de janeiro de 2032, os Estados-Membros devem adotar as medidas necessárias aplicáveis para assegurar que os produtores ou, quando nomeadas em conformidade com o artigo 17.º, n.º 1, as organizações competentes em matéria de responsabilidade do produtor, asseguram que os operadores de gestão de resíduos cumprem uma meta anual de reciclagem de plásticos de, pelo menos, 30 % do peso médio total dos plásticos contidos nos veículos em fim de vida.

A massa do plástico reciclado e a massa total dos plásticos a que se refere o primeiro parágrafo excluem os elastómeros, os termoendurecíveis, com exceção das espumas de poliuretano utilizadas para enchimento, e os plásticos que contenham ou estejam contaminados por qualquer uma das substâncias referidas no artigo 7.º do Regulamento (UE) 2019/1021 quando forem excedidos os limiares previstos no anexo IV do mesmo regulamento.

Artigo 34.º

Proibição da deposição em aterro de resíduos não inertes

A partir de 1 de setembro de 2029, não podem ser aceites num aterro as frações ligeiras e pesadas de retalhamento provenientes de veículos em fim de vida remanescentes após o tratamento que contenham resíduos não inertes se excederem os valores-limite previstos no ponto 2, alíneas d) e e), da parte G do anexo VIII.

Artigo 35.º

Transferências de veículos em fim de vida

1. O tratamento de veículos em fim de vida pode ser efetuado fora do Estado-Membro em causa ou da União, desde que a transferência de veículos em fim de vida ou dos resíduos produzidos durante o processo do seu tratamento esteja em conformidade com o Regulamento (UE) 2024/1157.

2. As transferências de veículos em fim de vida da União para um país terceiro em conformidade com o n.º 1 do presente artigo só são consideradas para efeitos do cumprimento das obrigações e das metas fixadas no artigo 33.º se o exportador dos veículos em fim de vida apresentar provas documentais aprovadas pela autoridade competente de destino que demonstrem que o tratamento foi efetuado em condições consideradas equivalentes aos requisitos previstos no presente regulamento e aos requisitos de proteção do ambiente e da saúde humana previstos noutra legislação da União.

CAPÍTULO V

TRANSFERÊNCIA DE PROPRIEDADE E DISTINÇÃO ENTRE VEÍCULOS USADOS E VEÍCULOS EM FIM DE VIDA

Artigo 36.º

Transferência de propriedade de veículos usados no território da União

1. Para efeitos da transferência da propriedade de um veículo usado no território da União, o operador económico deve apresentar a qualquer pessoa singular ou coletiva interessada em adquirir o veículo em causa documentação que demonstre que não é um veículo em fim de vida, independentemente da técnica de negociação utilizada, nomeadamente através de leilões específicos para operadores económicos, contratos à distância ou plataformas em linha. Essa documentação deve demonstrar que se trata de um veículo apto a circular ou consistir numa avaliação em conformidade com o anexo I que comprove que não se trata de um veículo em fim de vida.

2. Para efeitos de transferência da propriedade de um veículo usado no território da União, as pessoas singulares que não sejam operadores económicos só são obrigadas a apresentar a documentação referida no n.º 1 se:

a) O veículo for declarado uma perda económica total por uma companhia de seguros;

b) A venda for realizada na íntegra através de uma plataforma em linha, sem entrega física do veículo entre o vendedor e o comprador ou uma pessoa que atue em seu nome.

Artigo 37.º

Estatuto do veículo

1. Ao avaliar os danos de um veículo envolvido num acidente, a companhia de seguros ou outro perito do setor automóvel que realize a avaliação em seu nome deve também avaliar se o veículo é ou não um veículo em fim de vida, em conformidade com o anexo I.

2. As autoridades competentes podem exigir que o proprietário de um veículo — caso haja dúvidas sobre se um veículo usado é um veículo em fim de vida — apresente documentação que comprove que o veículo em causa não é um veículo em fim de vida. Essa documentação deve consistir numa avaliação nos termos do anexo I ou num certificado de inspeção técnica válido.

3. A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados nos termos do artigo 51.º do presente regulamento, a fim de alterar este último, suprimindo os critérios enumerados no anexo I para determinar se um veículo usado é um veículo em fim de vida, desde que os progressos tecnológicos no domínio da rastreabilidade, potencial de reparação e segurança justifiquem uma limitação dos casos em que o veículo deve ser considerado um veículo em fim de vida.

CAPÍTULO VI

EXPORTAÇÃO DE VEÍCULOS USADOS PARA PAÍSES TERCEIROS

Artigo 38.º

Autoridade competente para a exportação de veículos usados para países terceiros

1. Os Estados-Membros designam uma ou mais as autoridades competentes responsáveis pelo cumprimento das obrigações definidas no presente capítulo.

2. Até 30 de setembro de 2027, os Estados-Membros devem notificar à Comissão os nomes e endereços das autoridades competentes designadas nos termos do n.º 1. Os Estados-Membros informam a Comissão, sem demora injustificada, de quaisquer alterações dos nomes ou dos endereços das autoridades competentes.

Artigo 39.º

Controlos e requisitos aplicáveis à exportação de veículos usados

1. A partir de 1 de setembro de 2031, os veículos usados destinados a exportação estão sujeitos aos controlos e requisitos previstos no presente capítulo.

2. O presente capítulo não prejudica quaisquer outras disposições do presente regulamento, nem outros atos jurídicos da União que regulem a autorização de saída para exportação de mercadorias, nomeadamente o Regulamento (UE) n.º 952/2013 e os seus artigos 46.º, 47.º, 267.º e 269.º.

3. Os veículos usados só podem ser exportados se:

a) Não forem veículos em fim de vida; e

b) Estiverem aptos a circular à data de apresentação da declaração de exportação, salvo se tiverem sido reconhecidos como veículos de especial interesse cultural, em conformidade com o artigo 2.º, n.º 2, alínea f), e o anexo II.

4. Para cada veículo usado destinado a exportação, devem ser apresentadas ou disponibilizadas às autoridades aduaneiras as seguintes informações:

a) O NIV do veículo usado e a identificação do Estado-Membro onde o veículo foi matriculado pela última vez;

b) Uma declaração que confirme que o veículo usado cumpre os requisitos previstos no n.º 3 do presente artigo, ou o certificado a que se refere o anexo II.

5. A fim de verificar a conformidade com o presente capítulo no que respeita à autorização de saída para exportação de um veículo usado:

a) Enquanto a interligação a que se refere o artigo 46.º, n.º 4, não estiver operacional, as autoridades aduaneiras devem proceder ao intercâmbio de informações e cooperar com as autoridades competentes nos termos do artigo 45.º, bem como, se necessário, ter em conta esse intercâmbio de informações e cooperação a fim de permitir que seja concedida autorização de saída para exportação a um veículo usado;

b) Assim que a interligação a que se refere o artigo 46.º, n.º 4, estiver operacional, são aplicáveis o artigo 40.º, o artigo 41.º, n.ºs 2 e 3, e o artigo 43.º, n.º 3, devendo as notificações e outros intercâmbios nos termos dos artigos 42.º, 43.º e 44.º ser efetuados através desses sistemas eletrónicos.

6. Um veículo usado destinado a exportação não pode ser objeto de:

a) Uma inscrição nos registos do declarante nos termos do artigo 182.º do Regulamento (UE) n.º 952/2013;

b) Uma autoavaliação nos termos do artigo 185.º do Regulamento (UE) n.º 952/2013.

Artigo 40.º

Verificação automatizada das informações sobre o estatuto do veículo

1. Antes de concederem autorização de saída para exportação a um veículo usado, as autoridades aduaneiras devem verificar, eletrónica e automaticamente, através dos sistemas eletrónicos referidos no artigo 46.º, n.º 4, se, com base no NIV e nas informações sobre o Estado-Membro da última matrícula, o veículo está apto a circular. Esta obrigação não se aplica aos veículos que tiverem sido reconhecidos como veículos de especial interesse cultural nos termos do artigo 2.º, n.º 2, alínea f), e do anexo II.

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

Artigo 41.º

Gestão dos riscos e controlos aduaneiros

1. Para efeitos de execução do disposto no artigo 39.º, as autoridades aduaneiras devem efetuar controlos dos veículos usados destinados a exportação em conformidade com as disposições em matéria de gestão dos riscos e controlos aduaneiros constantes do Regulamento (UE) n.º 952/2013. Sem prejuízo do disposto no artigo 40.º do presente regulamento, esses controlos baseiam-se principalmente na análise dos riscos, conforme previsto no Regulamento (UE) n.º 952/2013.

2. Além da gestão dos riscos a que se refere o n.º 1, assim que a interligação a que se refere o artigo 46.º estiver operacional, os sistemas eletrónicos referidos no artigo 46.º, n.º 1, devem conter as informações e as autoridades aduaneiras devem verificar, automática e eletronicamente, através da interligação a que se refere o artigo 46.º, n.º 4, se um veículo usado destinado a exportação cumpre as condições específicas relacionadas com a proteção do ambiente ou a segurança rodoviária, em conformidade com o n.º 3 do presente artigo.

3. A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados nos termos do artigo 51.º, a fim de completar o presente regulamento, mediante a definição das condições de conformidade a que se refere o n.º 2 do presente artigo relativamente às condições específicas aplicadas à importação de veículos usados pelo país terceiro de importação relacionadas com a proteção do ambiente e a segurança rodoviária, quando essas condições tiverem sido notificadas por esse país terceiro à Comissão. As referidas condições devem ser verificáveis com base nas informações disponíveis nos sistemas eletrónicos a que se refere o artigo 46.º, n.º 1.

4. A Comissão deve publicar e atualizar regularmente, num portal em linha específico, as condições específicas que lhe são notificadas, relacionadas com a proteção do ambiente ou a segurança rodoviária, impostas por países terceiros referidos no n.º 3.

Artigo 42.º

Suspensão

1. Caso existam motivos razoáveis para crer que um veículo usado destinado a exportação pode não cumprir os requisitos do presente capítulo, as autoridades aduaneiras devem suspender imediatamente a autorização de saída para exportação desse veículo usado, notificar imediatamente a suspensão às autoridades competentes designadas em conformidade com o artigo 38.º e transmitir todas as informações necessárias para as autoridades competentes determinarem se o veículo usado cumpre os requisitos do presente regulamento e se lhe pode ser concedida autorização de saída para exportação.

2. Para determinar se um veículo usado, sujeito à suspensão a que se refere o n.º 1, cumpre o disposto no presente regulamento, as autoridades competentes podem solicitar informações adicionais a qualquer pessoa envolvida na exportação desse veículo usado, incluindo informações sobre a venda ou transferência da propriedade do veículo, designadamente uma cópia da fatura ou do contrato, bem como provas documentais de que o veículo usado se destina a utilização posterior.

Artigo 43.º

Autorização de saída para exportação

1. Caso a autorização de saída para exportação de um veículo usado tenha sido suspensa nos termos do artigo 42.º, deve ser concedida autorização de saída para exportação a esse veículo usado se tiverem sido cumpridos todos os outros requisitos e formalidades relacionados com essa autorização e se estiver preenchida qualquer uma das seguintes condições:

a) As autoridades competentes designadas em conformidade com o artigo 38.º não solicitaram às autoridades aduaneiras, no prazo de quatro dias úteis a contar do início da suspensão, que mantivessem a suspensão; ou

b) As autoridades competentes designadas em conformidade com o artigo 38.º informaram as autoridades aduaneiras da sua aprovação da autorização de saída para exportação nos termos do presente capítulo.

2. A autorização de saída para exportação não é considerada prova do cumprimento do direito da União e, em especial, do presente regulamento ou do Regulamento (UE) n.º 952/2013.

3. As autoridades aduaneiras devem notificar automaticamente a saída do veículo da União através da interligação a que se refere o artigo 46.º, n.º 4, à autoridade de registo de veículos do Estado-Membro da última matrícula. A autoridade de registo de veículos deve inscrever no seu registo nacional de veículos que o veículo foi exportado para um país terceiro.

Artigo 44.º

Recusa de autorização de saída para exportação

1. Caso a autoridade competente conclua que um veículo usado cuja suspensão tenha sido notificada em conformidade com o artigo 42.º não cumpre o disposto no presente capítulo, a autoridade competente deve exigir imediatamente às autoridades aduaneiras que não autorizem a sua exportação e notificá-las desse facto.

2. Após a notificação da autoridade competente nos termos do n.º 1, as autoridades aduaneiras não podem autorizar a exportação do veículo usado.

Artigo 45.º

Cooperação entre autoridades e intercâmbio de informações

1. As autoridades competentes dos Estados-Membros devem prestar assistência mútua na execução do presente capítulo mediante o intercâmbio de informações a nível bilateral, em especial para efeitos de verificação do estatuto de um veículo, incluindo a verificação da respetiva situação de matrícula no Estado-Membro em que foi anteriormente matriculado.

2. Se for caso disso, as autoridades competentes dos Estados-Membros devem cooperar igualmente com as autoridades administrativas de países terceiros. Essa cooperação pode incluir a partilha de informações pertinentes, a realização de inspeções conjuntas e outras formas de assistência mútua consideradas necessárias para assegurar o cumprimento das disposições legislativas e regulamentares aplicáveis à exportação de veículos usados.

3. As autoridades aduaneiras e as autoridades competentes dos Estados-Membros devem cooperar em conformidade com o artigo 47.º, n.º 2, do Regulamento (UE) n.º 952/2013 e proceder ao intercâmbio das informações necessárias ao desempenho das suas funções ao abrigo do presente regulamento, inclusive por via eletrónica. As autoridades aduaneiras podem comunicar à autoridade competente do Estado-Membro em que o operador ou o comerciante estiver estabelecido, em conformidade com o artigo 12.º, n.º 1, e o artigo 16.º, n.º 1, do Regulamento (UE) n.º 952/2013, as informações confidenciais obtidas pelas autoridades aduaneiras no exercício das suas competências ou comunicadas às autoridades aduaneiras a título confidencial.

4. Se as autoridades competentes tiverem recebido informações em conformidade com os n.ºs 1 a 3, podem comunicá-las às autoridades competentes de outros Estados-Membros.

5. As informações sobre riscos são trocadas entre:

a) As autoridades aduaneiras, em conformidade com o artigo 46.º, n.º 5, do Regulamento (UE) n.º 952/2013;

b) As autoridades aduaneiras e a Comissão, em conformidade com o artigo 47.º, n.º 2, do Regulamento (UE) n.º 952/2013;

c) As autoridades aduaneiras e as autoridades competentes, incluindo autoridades competentes de outros Estados-Membros, em conformidade com o artigo 47.º, n.º 2, do Regulamento (UE) n.º 952/2013.

Artigo 46.º

Sistemas eletrónicos

1. O sistema eletrónico MOVE-HUB desenvolvido pela Comissão deve ser utilizado para o intercâmbio do NIV e de outras informações sobre a situação de matrícula e da inspeção técnica dos veículos entre os registos nacionais de veículos e os sistemas eletrónicos de inspeção técnica dos Estados-Membros, bem como para determinar a interligação ao Ambiente de Janela Única Aduaneira da UE, sempre que necessário para os controlos e os requisitos previstos no presente capítulo.

2. O sistema eletrónico MOVE-HUB a que se refere o n.º 1 deve disponibilizar no mínimo as seguintes funcionalidades:

a) Permitir o intercâmbio de dados em tempo real com os registos nacionais de veículos e os sistemas eletrónicos nacionais de inspeção técnica dos Estados-Membros interligados com o mesmo;

b) Permitir uma verificação eletrónica automatizada dos dados apresentados no certificado de inspeção técnica a que se refere o anexo II da Diretiva 2014/45/UE, da data da primeira matrícula de um veículo e do Estado-Membro em que o veículo foi matriculado pela última vez, conforme referido na Diretiva 1999/37/CE, a fim de determinar se um veículo usado destinado a exportação cumpre os requisitos definidos no artigo 39.º, no artigo 40.º, n.º 1, e no artigo 41.º;

c) Determinar a interligação com o Ambiente de Janela Única Aduaneira da UE, em conformidade com o Regulamento (UE) 2022/2399, para efeitos de intercâmbio de dados e de apoio ao processo de intercâmbio de informações referido no artigo 40.º, n.º 1, e no artigo 41.º, n.º 2, bem como apoiar as notificações referidas nos artigos 42.º, 43.º e 44.º;

d) Para efeitos da cooperação com países terceiros nos termos do artigo 45.º, n.º 2, permitir o intercâmbio eletrónico de informações com as autoridades competentes de países terceiros que tenham notificado à Comissão, nos termos do artigo 41.º, n.º 2, as condições específicas aplicáveis à importação de veículos usados.

3. Os Estados-Membros devem interligar os seus registos nacionais de veículos e sistemas eletrónicos nacionais de inspeção técnica ao sistema eletrónico MOVE-HUB a que se refere o n.º 1. Essa interligação deve estar operacional no prazo de dois anos após a adoção do ato de execução a que se refere o n.º 5.

4. A Comissão interliga o sistema MOVE-HUB a que se refere o n.º 1 do presente artigo com o Sistema de Intercâmbio de Certificados da Janela Única Aduaneira da União Europeia previsto no artigo 4.º do Regulamento (UE) 2022/2399, de modo a possibilitar a realização dos controlos automatizados referidos no artigo 40.º e no artigo 41.º, n.º 2, bem como das notificações referidas nos artigos 42.º, 43.º e 44.º. Essa interligação deve estar operacional no prazo de quatro anos após a adoção do ato de execução a que se refere o n.º 5 do presente artigo.

5. A Comissão, até 30 de setembro de 2028, adota os atos de execução que criam as disposições necessárias para a execução das funcionalidades do MOVE-HUB a que se refere o n.º 2, incluindo as medidas técnicas necessárias para a interligação dos sistemas eletrónicos nacionais com o MOVE-HUB, as condições de ligação ao MOVE-HUB, os dados a transmitir pelos sistemas nacionais e o formato para a transmissão desses dados através dos sistemas nacionais interligados. Os referidos atos de execução são adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 52.º, n.º 2.

CAPÍTULO VII

EXECUÇÃO

Artigo 47.º

Inspeções

1. Para efeitos de execução do presente regulamento, os Estados-Membros devem prever estratégias de inspeção destinadas a detetar atividades ilegais no domínio da recolha e do tratamento e exportação de veículos em fim de vida e respetivas peças e componentes. Essas estratégias devem prever as inspeções referidas nos n.os 2, 3 e 4.

2. Para efeitos de execução do presente regulamento, os Estados-Membros devem inspecionar:

a) As instalações de tratamento autorizadas;

b) Os pontos de recolha;

c) Outras instalações e operadores económicos que possam estar envolvidos na recolha, tratamento e exportação de veículos em fim de vida, ou que vendam peças sobresselentes e componentes usados.

3. O número total de operadores enumerados no n.º 2 que são sujeitos a inspeção em cada ano civil é calculado como sendo de, pelo menos, 10 % dos operadores enumerados no n.º 1, alíneas a) e b).

4. Os Estados-Membros devem realizar igualmente inspeções regulares e baseadas nos riscos relativas à exportação de veículos usados, a fim de verificar o cumprimento do disposto no artigo 39.º.

5. A fim de fazer a distinção entre veículos usados e veículos em fim de vida, as autoridades competentes dos Estados-Membros podem inspecionar as transferências de veículos usados que se suspeite serem veículos em fim de vida, a fim de verificar o cumprimento dos requisitos mínimos definidos no artigo 36.º e no anexo I, e acompanhar essas transferências em conformidade.

6. Caso as autoridades competentes de um Estado-Membro determinem que uma transferência prevista de um veículo usado envolve um ou mais veículos em fim de vida, os custos das análises, inspeções e armazenamento adequados dos veículos que se suspeite serem veículos em fim de vida podem ser cobrados às pessoas que organizam a transferência desses veículos.

Artigo 48.º

Cooperação em matéria de execução a nível nacional e entre Estados-Membros

1. Os Estados-Membros devem fixar mecanismos eficazes que possibilitem a cooperação e coordenação entre todas as autoridades competentes envolvidas na execução do presente regulamento a nível nacional, no que se refere ao desenvolvimento e à adoção de políticas e atividades de execução relacionadas com o controlo da matrícula, do cancelamento, da suspensão e da revogação da matrícula de veículos, do certificado de destruição, da exportação de veículos usados, bem como à prevenção do tratamento e da exportação ilegais de veículos em fim de vida.

2. Os Estados-Membros devem cooperar entre si, bilateral ou multilateralmente, a fim de facilitar a prevenção e a deteção do tratamento e da exportação ilegais de veículos em fim de vida e de resolver a questão dos veículos desaparecidos. Devem proceder ao intercâmbio de informações pertinentes sobre a matrícula, o cancelamento da matrícula e a suspensão e revogação da matrícula de veículos, através do sistema de intercâmbio eletrónico de dados referido no artigo 46.º. Devem proceder igualmente ao intercâmbio de informações pertinentes sobre as instalações de tratamento autorizadas e os operadores de reparação e manutenção não licenciados como instalações de tratamento autorizadas, bem como sobre outras instalações e operadores económicos que possam realizar operações de tratamento de veículos em fim de vida. Devem partilhar regularmente informações, experiências e conhecimentos sobre atividades ilegais relacionadas com veículos em fim de vida, medidas de execução e ações conjuntas no âmbito das estruturas criadas, como redes de execução, agências e o comité criado nos termos do artigo 52.º do presente regulamento.

O intercâmbio de dados com as autoridades competentes de outros Estados-Membros sobre a matrícula de veículos inclui o acesso a dados sobre o desempenho e o intercâmbio destes, bem como a natureza e os resultados dos controlos efetuados, a fim de facilitar a execução do presente regulamento.

3. Os Estados-Membros devem notificar à Comissão os membros do seu pessoal permanente responsáveis pela cooperação referida no n.º 2 do presente artigo e no artigo 45.º.

Artigo 49.º

Sanções

Até 1 de setembro de 2029, os Estados-Membros estabelecem as regras relativas às sanções aplicáveis em caso de violação do disposto no artigo 15.º, n.º 1, no artigo 16.º, no artigo 18.º, n.º 1, no artigo 22.º, n.ºs 1 e 2, nos artigos 23.º e 24.º, no artigo 25.º, n.ºs 1 e 2, nos artigos 26.º a 31.º e nos artigos 33.º, 34.º, 36.º, 37.º e 39.º do presente regulamento, e tomam todas as medidas necessárias para garantir a sua aplicação. As sanções previstas devem ser efetivas, proporcionadas e dissuasivas. Os Estados-Membros notificam a Comissão, sem demora, dessas regras e dessas medidas e também, sem demora, de qualquer alteração ulterior.

Artigo 50.º

Comunicação de informações à Comissão

1. A partir de 1 de setembro de 2029, os Estados-Membros disponibilizam ao público, de forma agregada para cada ano civil e no formato determinado pela Comissão nos termos do n.º 5, os seguintes dados, que se baseiam em informações e dados recebidos dos produtores, das organizações competentes em matéria de responsabilidade do produtor e dos operadores de gestão de resíduos:

a) O número de veículos matriculados no Estado-Membro;

b) O número de veículos disponibilizados pela primeira vez no mercado no território do Estado-Membro;

c) O número e a massa dos veículos em fim de vida recolhidos e despoluídos no Estado-Membro;

d) O número e a massa dos veículos em fim de vida reciclados no território do Estado-Membro;

e) O número e a massa dos veículos em fim de vida exportados ou transferidos para tratamento posterior para outro Estado-Membro ou para um país terceiro;

f) O número e a massa dos veículos em fim de vida importados ou transferidos para tratamento posterior de um país terceiro;

g) O número de veículos usados objeto de autorização de saída para exportação e o número de veículos usados importados;

h) O número de certificados de destruição emitidos;

i) A massa total e, se for caso disso, a quantidade das peças, componentes e materiais removidos dos veículos em fim de vida para efeitos de:

i) reutilização,

ii) refabrico ou recondicionamento,

iii) reciclagem,

iv) valorização, incluindo valorização energética,

v) eliminação;

j) A quantidade e a massa dos veículos em fim de vida tratados de forma distinta da indicada na alínea d);

k) A quantidade e a massa dos veículos em fim de vida utilizados para enchimento;

l) As taxas das metas fixadas no artigo 33.º alcançadas por todos os operadores de gestão de resíduos ativos no Estado-Membro;

m) O recurso à isenção prevista no artigo 29.º, n.º 2, e a forma como foi acompanhada pelo Estado-Membro declarante;

n) Dados sobre as organizações competentes em matéria de responsabilidade do produtor, incluindo os nomes das pessoas coletivas que representam;

o) Dados sobre a execução do artigo 21.º;

p) As quantidades de peças e componentes que contêm quantidades relevantes de matérias-primas críticas retiradas de veículos em fim de vida e as quantidades de matérias-primas críticas valorizadas a partir dessas peças e componentes.

Os Estados-Membros disponibilizam ao público os dados a que se refere o primeiro parágrafo no prazo de 18 meses a contar do final do período de referência para o qual foram recolhidos. Os dados devem ser legíveis por máquina e passíveis de pesquisa e classificação, devendo respeitar as normas abertas para utilização por parte de terceiros. Os Estados-Membros informam a Comissão quando os dados a que se refere o primeiro parágrafo forem disponibilizados.

O primeiro período de referência corresponde ao primeiro ano civil após a adoção do ato de execução a que se refere o n.º 5.

2. Os dados disponibilizados pelos Estados-Membros em aplicação do n.º 1 devem ser acompanhados de um relatório de controlo da qualidade. Essa informação deve ser comunicada de acordo com o formato determinado pela Comissão, nos termos do n.º 5.

3. De cinco em cinco anos, os Estados-Membros elaboram um relatório que sintetize:

a) Os incentivos introduzidos para promover a reutilização, o refabrico e o recondicionamento de peças e componentes, em conformidade com o artigo 32.º, e o seu impacto quantificado;

b) A aplicação de sanções e outras penalidades previstas no respetivo direito nacional por infrações ao presente regulamento, adotadas em conformidade com o artigo 49.º, incluindo uma lista dos tipos de infrações notificadas e dos tipos de medidas adotadas;

c) Os resultados das inspeções efetuadas em conformidade com o artigo 47.º;

d) O modo de aplicação das definições de «veículo em fim de vida» e de «veículo usado», incluindo dificuldades práticas encontradas nesse contexto.

Os Estados-Membros apresentam esse relatório à Comissão no prazo de seis meses a contar do final do período de cinco anos abrangido pelo mesmo. O primeiro relatório deve ser apresentado à Comissão até 1 de setembro de 2032.

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

4. Para efeitos de acompanhamento da execução do presente regulamento, a Comissão recolhe e analisa as informações disponibilizadas em conformidade com o presente artigo.

5. A Comissão adota atos de execução que determinam:

a) A metodologia e as regras de cálculo, verificação e comunicação de dados em conformidade com o n.º 1, incluindo:

i) a metodologia para determinar a quantidade e o peso das peças, componentes e materiais removidos para os fins referidos no n.º 1, alíneas i), j), k) e p),

ii) a metodologia para determinar a massa dos resíduos reciclados, incluindo a determinação dos pontos de cálculo e dos pontos de medição, e, se necessário, a possibilidade de aplicar taxas médias de perda,

iii) a metodologia de cálculo e verificação do cumprimento das metas de reutilização, reciclagem e valorização a que se refere o artigo 33.º, inclusive no caso de retalhamento de veículos em fim de vida em combinação com outros resíduos referidos no artigo 27.º e no ponto 3 da parte G do anexo VIII;

b) O formato da comunicação de informações à Comissão a que se refere o n.º 1, bem como o formato do relatório de controlo da qualidade.

Os referidos atos de execução são adotados até 31 de março de 2029 pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 52.º, n.º 2.

6. Os produtores, as organizações competentes em matéria de responsabilidade do produtor, os operadores de gestão de resíduos e outros operadores económicos relevantes devem apresentar às autoridades competentes dados exatos e fiáveis que permitam aos Estados-Membros cumprir as suas obrigações de comunicação de informações nos termos do presente artigo.

CAPÍTULO VIII

PODERES DELEGADOS E PROCEDIMENTO DE COMITÉ

Artigo 51.º

Exercício da delegação

1. O poder de adotar atos delegados é conferido à Comissão nas condições estabelecidas no presente artigo.

2. O poder de adotar atos delegados referido no artigo 5.º, n.ºs 3 e 6, no artigo 6.º, n.ºs 6 a 9, no artigo 7.º, n.º 3, no artigo 11.º, n.º 4, no artigo 12.º, n.º 2, no artigo 21.º, n.º 2, no artigo 22.º, n.º 6, no artigo 26.º, n.º 3, no artigo 37.º, n.º 3, e no artigo 41.º, n.º 3, é conferido à Comissão por um prazo de cinco anos a contar de 13 de agosto de 2026. A Comissão apresenta um relatório relativo à delegação de poderes pelo menos nove meses antes do final do prazo de cinco anos. A delegação de poderes é tacitamente prorrogada por períodos de igual duração, salvo se o Parlamento Europeu ou o Conselho a tal se opuserem pelo menos três meses antes do final de cada prazo.

3. A delegação de poderes referida no artigo 5.º, n.ºs 3 e 6, no artigo 6.º, n.ºs 6 a 9, no artigo 7.º, n.º 3, no artigo 11.º, n.º 4, no artigo 12.º, n.º 2, no artigo 21.º, n.º 2, no artigo 22.º, n.º 6, no artigo 26.º, n.º 3, no artigo 37.º, n.º 3, e no artigo 41.º, n.º 3, pode ser revogada em qualquer momento pelo Parlamento Europeu ou pelo Conselho. A decisão de revogação põe termo à delegação dos poderes nela especificados. A decisão de revogação produz efeitos a partir do dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia* ou de uma data posterior nela especificada. A decisão de revogação não afeta os atos delegados já em vigor.

4. Antes de adotar um ato delegado, a Comissão consulta os peritos designados por cada Estado-Membro de acordo com os princípios estabelecidos no Acordo Interinstitucional, de 13 de abril de 2016, sobre legislar melhor.

5. Assim que adotar um ato delegado, a Comissão notifica-o simultaneamente ao Parlamento Europeu e ao Conselho.

6. Os atos delegados adotados em aplicação do disposto no artigo 5.º, n.ºs 3 e 6, no artigo 6.º, n.ºs 6 a 9, no artigo 7.º, n.º 3, no artigo 11.º, n.º 4, no artigo 12.º, n.º 2, no artigo 21.º, n.º 2, no artigo 22.º, n.º 6, no artigo 26.º, n.º 3, no artigo 37.º, n.º 3 e no artigo 41.º, n.º 3, só entram em vigor se não tiverem sido formuladas objeções pelo Parlamento Europeu ou pelo Conselho no prazo de dois meses a contar da notificação do ato ao Parlamento Europeu e ao Conselho, ou se, antes do termo desse prazo, o Parlamento Europeu e o Conselho tiverem informado a Comissão de que não têm objeções a formular. O referido prazo é prorrogável por dois meses por iniciativa do Parlamento Europeu ou do Conselho.

Artigo 52.º

Procedimento de comité

1. A Comissão é assistida pelo comité criado pelo artigo 39.º da Diretiva 2008/98/CE. Este comité é um comité na aceção do Regulamento (UE) n.º 182/2011.

2. Caso se remeta para o presente número, aplica-se o artigo 5.º do Regulamento (UE) n.º 182/2011.

CAPÍTULO IX

ALTERAÇÕES

Artigo 53.º

Alteração do Regulamento (UE) 2023/1542

O anexo I do Regulamento (UE) 2023/1542 é alterado em conformidade com o anexo XII do presente regulamento.

Artigo 54.º

Alteração do Regulamento (UE) 2019/1020

No anexo II do Regulamento (UE) 2019/1020, são suprimidos os pontos 10 e 11.

Artigo 55.º

Alteração dos Regulamentos (UE) 2018/858 e (UE) n.º 168/2013

O anexo II do Regulamento (UE) 2018/858 e o anexo II do Regulamento (UE) n.º 168/2013 são alterados em conformidade com o anexo XI do presente regulamento.

CAPÍTULO X

DISPOSIÇÕES FINAIS

Artigo 56.º

Reexame

1. Até 31 de dezembro de 2035, a Comissão reexamina e elabora um relatório sobre a aplicação do presente regulamento e o seu impacto no ambiente, na saúde humana e no funcionamento do mercado único, e apresenta-o ao Parlamento Europeu e ao Conselho. Se for caso disso, o relatório deve ser acompanhado de uma proposta legislativa para alterar as disposições pertinentes do presente regulamento.

2. Tendo em conta o progresso técnico e a experiência prática adquirida nos Estados-Membros, bem como qualquer reexame do Regulamento (CE) n.º 1907/2006, a Comissão inclui no seu relatório uma avaliação do seguinte:

a) A necessidade de alargar o âmbito de aplicação do presente regulamento, em especial as disposições dos capítulos II e III, bem como o capítulo IV, secção II, aos veículos da categoria L definida no artigo 4.º, n.º 2, do Regulamento (UE) n.º 168/2013, e aos veículos das categorias M_2, M_3, N_2, N_3 e O referidas no artigo 4.º, n.º 1, do Regulamento (UE) 2018/858;

b) A necessidade de alargar o âmbito de aplicação das disposições aplicáveis aos veículos homologados em várias fases e às autocaravanas e de incluir as caravanas no âmbito de aplicação do presente regulamento;

c) A necessidade de alargar o âmbito de aplicação do presente regulamento, em especial as disposições dos capítulos VI, aos veículos da categoria L definida no artigo 4.º, n.º 2, do Regulamento (UE) n.º 168/2013;

d) As medidas relativas à prestação de informações sobre substâncias que suscitam preocupação presentes nos veículos e a necessidade de introduzir novas disposições sobre substâncias que suscitam preocupação suscetíveis de afetar uma reciclagem de elevada qualidade dos veículos no fim da sua vida útil;

e) As medidas relativas à gestão de veículos em fim de vida previstas no capítulo IV, incluindo os níveis das metas fixadas no artigo 33.º e a necessidade da sua revisão;

f) A necessidade de alargar o âmbito de aplicação do presente regulamento no que diz respeito aos níveis das metas de reciclagem, tal como previsto no artigo 33.º, às categorias de veículos às quais o artigo 33.º não se aplica nos termos do presente regulamento;

g) As infrações e a eficácia, proporcionalidade e caráter dissuasivo das sanções previstas no artigo 49.º;

h) A necessidade de alterar o artigo 5.º;

i) A medida em que a questão dos veículos desaparecidos foi resolvida — incluindo estimativas sobre o número de veículos desaparecidos e o impacto das medidas relativas à exportação de veículos usados — e a necessidade de incluir medidas adicionais destinadas a resolver o problema da rastreabilidade dos veículos;

j) Os requisitos relativos ao teor de plástico reciclado, incluindo as metas e obrigações aplicáveis aos equipamentos de reciclagem dentro e fora da União, como previsto no artigo 6.º, n.os 1 a 4, do presente regulamento, e a necessidade de revisão nessa base, incluindo uma avaliação da evolução do aço e do alumínio relacionada com o artigo 6.º, n.os 7 e 8, do presente regulamento e ao abrigo de outra legislação pertinente da União, como o Regulamento (UE) 2025/40 ou o Regulamento (UE) 2024/1781, a fim de assegurar a coerência e o alinhamento;

k) O mecanismo de repartição dos custos para os veículos que se tornam veículos em fim de vida noutro Estado-Membro, tal como previsto no artigo 22.º, e a necessidade da sua revisão;

l) As disposições sobre os processos suscetíveis de afetar uma reciclagem de elevada qualidade dos veículos no fim da sua vida útil;

m) O impacto das diferenças nos critérios nacionais de inspeção técnica nas exportações de veículos usados;

n) A eficácia, a interoperabilidade e a fiabilidade dos sistemas nacionais de registo de veículos e o seu intercâmbio transfronteiriço de informações para assegurar a identificação, o estado e a rastreabilidade exatos dos veículos ao longo do seu ciclo de vida, com especial atenção para:

   i) o impacto do cancelamento temporário na exatidão, acessibilidade e rastreabilidade dos registos dos veículos, incluindo o seu papel na identificação de veículos desaparecidos,

   ii) a necessidade de requisitos mínimos para o cancelamento da matrícula de veículos em toda a União, tais como definir uma duração máxima e condições de renovação rigorosas, a fim de reforçar a rastreabilidade dos veículos e prevenir o seu tratamento ilegal.

3. Até 31 de dezembro de 2033, a Comissão deve reexaminar o estado de desenvolvimento tecnológico, o desempenho ambiental e económico e a disponibilidade de plástico de base biológica e de elastómeros derivados do reprocessamento de pneus em veículos novos, tendo em conta os critérios de sustentabilidade definidos no artigo 29.º da Diretiva (UE) 2018/2001 e quaisquer critérios de sustentabilidade a definir para os pneus ao abrigo do Regulamento (UE) 2024/1781.

4. Se for caso disso, e com base no reexame referido no n.º 3, a Comissão pode apresentar uma proposta legislativa com o objetivo de:

a) Definir requisitos de sustentabilidade para as matérias-primas de base biológica utilizadas nos veículos;

b) Fixar metas para aumentar a utilização de matérias-primas de base biológica nos veículos;

c) Fixar metas para incluir a utilização de elastómeros derivados do reprocessamento de pneus de veículos;

d) Avaliar em que medida as metas referidas na alínea b) podem ser combinadas ou acrescentadas às metas fixadas no artigo 6.º, n.º 1;

e) Avaliar em que medida as metas referidas na alínea c) podem ser combinadas com as metas fixadas no artigo 6.º, n.º 1;

f) Alterar, se for caso disso, a definição de plástico de base biológica prevista no artigo 3.º, n.º 1, ponto 53, do Regulamento (UE) 2025/40, a definição de plástico constante do artigo 3.º, n.º 1, ponto 9, do presente regulamento e o âmbito de aplicação das metas relativas ao plástico reciclado, tal como especificado no artigo 6.º, n.º 1, do presente regulamento;

g) Alterar, se for caso disso, a metodologia de cálculo e verificação a que se refere o artigo 6.º, n.º 2, e os requisitos aplicáveis às instalações que processam elastómeros a partir de pneus com base na União e em países terceiros.

5. Se for caso disso, a fim de assegurar a rastreabilidade eficaz e uniforme dos veículos em fim de vida, e com base na revisão a que se refere o n.º 2, alínea n), a Comissão pode apresentar uma proposta legislativa sobre as regras de cancelamento da matrícula dos veículos em toda a União.

6. Até 14 de agosto de 2031, a Comissão deve efetuar uma avaliação para apreciar, com base nas declarações feitas nos termos do artigo 10.º, se os fabricantes estão no bom caminho para cumprir as metas relativas ao plástico reciclado previstas no artigo 6.º, n.º 1. A avaliação aprecia, nomeadamente:

a) A disponibilidade de tecnologias adequadas de reciclagem de plásticos;

b) A disponibilidade suficiente de plástico reciclado;

c) O nível de qualidade do plástico reciclado em comparação com o nível de segurança exigido; e

d) As dificuldades técnicas e económicas para atingir as metas relativas ao plástico reciclado.

Com base na avaliação, a Comissão pode, se for caso disso, apresentar uma proposta legislativa ao Parlamento Europeu e ao Conselho para alterar as metas previstas no artigo 6.º, n.º 1, a fim de prever derrogações ao âmbito, ao calendário ou ao nível das percentagens mínimas aí fixadas.

Artigo 57.º

Revogação e disposições transitórias

1. A Diretiva 2000/53/CE é revogada com efeitos a partir de 1 de setembro de 2028.

Contudo, as seguintes disposições da Diretiva 2000/53/CE continuam a aplicar-se:

a) Artigo 4.º, n.º 2, e anexo II, até 31 de agosto de 2032; no entanto, a entrada 5, alínea a) e alínea b), subalíneas i) e ii), e a entrada 16 do anexo II da Diretiva 2000/53/CE deixam de ser aplicáveis partir de 13 de agosto de 2026;

b) Artigo 5.º, n.º 4, segundo parágrafo, artigo 6.º, n.º 3, segundo parágrafo, artigo 7.º, n.º 1, e artigo 8.º, n.ºs 3 e 4, até 31 de agosto de 2029;

c) Artigo 6.º, n.º 3, primeiro parágrafo, e anexo I, até 31 de agosto de 2029;

d) Artigo 7.º, n.º 2, alínea b), até 31 de dezembro de 2030;

e) Artigo 9.º, n.º 1-A, primeiro e terceiro parágrafos, e n.ºs 1-B e 1-D, até 31 de agosto de 2029;

f) Artigo 9.º, n.º 1-A, segundo parágrafo, até 31 de agosto de 2031.

2. A Diretiva 2005/64/CE é revogada com efeitos a partir de 31 de agosto de 2032.

Contudo, o seu artigo 6.º, n.º 3, é revogado com efeitos a partir de 31 de agosto de 2029.

3. As remissões para as diretivas revogadas entendem-se como remissões para o presente regulamento e são lidas de acordo com a tabela de correspondência constante do anexo XV.

4. Em derrogação do artigo 8.º, n.º 2, do presente regulamento, até 14 de agosto de 2032, caso esse artigo remeta para o artigo 4.º do presente regulamento, essa remissão entende-se como uma remissão para o artigo 5.º da Diretiva 2005/64/CE.

Em derrogação do artigo 8.º, n.º 2, do presente regulamento, até 14 de agosto de 2032, caso esse artigo remeta para o artigo 5.º do presente regulamento, essa remissão entende-se como uma remissão para o artigo 6.º, n.º 2, da Diretiva 2005/64/CE.

Artigo 58.º

Aplicabilidade ao Reino Unido e no seu território no que diz respeito à Irlanda do Norte

1. O artigo 14.º só se aplica ao Reino Unido e no seu território no que diz respeito à Irlanda do Norte relativamente aos artigos 30.º e 31.º e ao artigo 35.º, n.º 1.

2. Os artigos 15.º a 29.º e 32.º a 34.º e o artigo 35.º, n.º 2, não se aplicam ao Reino Unido e no seu território no que diz respeito à Irlanda do Norte.

3. O artigo 47.º, n.º 2.º, alínea a), e n.º 3, não se aplica ao Reino Unido e no seu território no que diz respeito à Irlanda do Norte.

4. O artigo 48.º, n.ºs 1 e 2, não se aplica ao Reino Unido e no seu território no que diz respeito à Irlanda do Norte relativamente à prevenção do tratamento ilegal de veículos em fim de vida.

5. O artigo 48.º, n.º 2, não se aplica ao Reino Unido e no seu território no que diz respeito à Irlanda do Norte relativamente ao intercâmbio de informações pertinentes sobre as instalações de tratamento autorizadas.

6. O artigo 49.º não se aplica ao Reino Unido e no seu território no que diz respeito à Irlanda do Norte, no que se refere ao artigo 15.º, n.º 1, ao artigo 16.º, ao artigo 19.º, n.º 1, ao artigo 22.º, n.ºs 1 e 2, aos artigos 23.º e 24.º, ao artigo 25.º, n.ºs 1 e 2, aos artigos 27.º a 29.º, ao artigo 33.º e ao artigo 34.º.

7. O artigo 50.º, n.º 1, alíneas c), d), h), i), subalíneas iii), iv) e v), alíneas j), k), l), m), n) e o), e o artigo 50.º, n.º 3, alínea a), não se aplicam ao Reino Unido e no seu território no que diz respeito à Irlanda do Norte.

Artigo 59.º

Entrada em vigor e aplicação

1. O presente regulamento entra em vigor no vigésimo dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia*.

2. O presente regulamento é aplicável a partir de 1 de setembro de 2028.

Contudo, o artigo 4.º, n.º 3, o artigo 5.º, n.ºs 2 e 3 a 9, o artigo 6.º, n.ºs 4 a 9 e 11, o artigo 7.º, n.ºs 3 e 4, o artigo 9.º, n.º 7, o artigo 11.º, n.º 4, o artigo 12.º, n.º 2, o artigo 13.º, n.º 6, o artigo 14.º, n.º 4, o artigo 15.º, n.º 6, o artigo 21.º, n.º 2, o artigo 22.º, n.º 6, o artigo 26.º, n.º 3, o artigo 37.º, n.º 3, o artigo 41.º, n.º 3, o artigo 46.º, n.º 5, e o artigo 50.º, n.º 5, são aplicáveis a partir de 14 de setembro de 2026, o artigo 53.º é aplicável a partir de 13 de agosto de 2026 e o artigo 55.º é aplicável a partir de 1 de setembro de 2032.

O presente regulamento é obrigatório em todos os seus elementos e diretamente aplicável em todos os Estados-Membros.

Feito em Estrasburgo, em 8 de julho de 2026.

Pelo Parlamento Europeu	*Pelo Conselho*
A Presidente	*O Presidente*
R. METSOLA	T. BYRNE

ANEXO I

CRITÉRIOS PARA DETERMINAR SE UM VEÍCULO É UM VEÍCULO EM FIM DE VIDA

O presente anexo determina os critérios para determinar se um veículo é um veículo em fim de vida, e deve ser aplicado do seguinte modo:

A parte A fixa os critérios para avaliar a irreparabilidade de um veículo. Se um ou mais destes critérios forem cumpridos, o veículo deve ser considerado um veículo em fim de vida.

Se nenhum dos critérios da parte A for cumprido, o veículo deve ser avaliado em conformidade com os critérios previstos na parte B. Se um ou mais critérios da parte B forem cumpridos, a avaliação técnica deve determinar quais as reparações necessárias para obter um certificado de inspeção técnica em conformidade com a Diretiva 2014/45/UE no Estado-Membro no qual o veículo estava matriculado antes da reparação. Com base nessa avaliação técnica, o proprietário do veículo decide se pretende desfazer-se do veículo.

Se, no prazo de cinco anos a contar dessa avaliação técnica, o proprietário do veículo não obtiver um certificado de inspeção técnica em conformidade com a Diretiva 2014/45/UE, o veículo deve ser considerado um veículo em fim de vida. Durante esse prazo de cinco anos, essa avaliação técnica constitui a documentação comprovativa de que o veículo não é um veículo em fim de vida.

A avaliação referida no presente anexo deve ser realizada por um perito independente do setor automóvel. Os Estados-Membros podem criar uma lista exaustiva de peritos independentes no setor automóvel para a realização das referidas avaliações.

A pedido do proprietário do veículo, as autoridades competentes do Estado-Membro de matrícula de um veículo, ou um dos seus organismos de autorização designados, podem isentar um veículo considerado como veículo em fim de vida do estatuto de veículo em fim de vida nos termos do presente anexo, quando o veículo em causa for objeto de reparação.

PARTE A

CRITÉRIOS DE AVALIAÇÃO DOS VEÍCULOS EM FIM DE VIDA

Um veículo é um veículo em fim de vida quando preencha pelo menos um dos seguintes critérios:

a) Tenha sido cortado em pedaços ou desmontado para reutilização das suas peças;

b) Tenha sido queimado até à destruição completa do compartimento do motor ou do habitáculo;

c) Tenha sido mergulhado em água até um nível superior ao painel de bordo;

d) Um (ou vários) dos seguintes componentes do veículo não possam, de um ponto de vista técnico, ser reparados nem substituídos:

   i) componentes de ligação ao solo (por exemplo pneus e rodas), suspensão, direção, sistema de travagem e respetivos componentes de comando,

   ii) fixações e articulações dos bancos,

   iii) *airbags*, pré-tensores, cintos de segurança e respetivos componentes periféricos,

   iv) casco e quadro ou carroçaria do veículo;

e) Os componentes estruturais e de segurança do veículo apresentem defeitos técnicos irreversíveis, não podendo ser substituídos;

f) Tenha sido entregue para tratamento a um ponto de recolha autorizado ou a uma instalação de tratamento autorizada;

g) O veículo tenha sido declarado uma perda técnica total por uma companhia de seguros, com base na avaliação técnica efetuada por um perito do setor automóvel.

PARTE B

LISTA DE CRITÉRIOS INDICATIVOS APLICÁVEIS AOS VEÍCULOS EM FIM DE VIDA

Se nenhum dos critérios da parte A for aplicado, o veículo deve ser avaliado em conformidade com os seguintes critérios:

a) Está abandonado ou faltam meios que permitam identificá-lo, nomeadamente o NIV;

b) Não está protegido de forma adequada contra danos durante o armazenamento, o transporte, a carga e a descarga;

c) Os custos necessários das reparações para restituir o veículo a um estado técnico suficiente para obter um certificado de inspeção técnica acrescentado ao valor atual do veículo excedem o seu valor de mercado estimado após a reparação;

d) Esteve submerso em água até um nível inferior ao painel de bordo, tendo o motor ou o sistema elétrico ficado danificados;

e) O combustível derramado ou os vapores de combustível emitidos representam um risco de incêndio e explosão;

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

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

h) Foi desmantelado; ou

i) Apresenta um ou mais pontos de entrada soldados ou selados por espuma de isolamento.

ANEXO II

CRITÉRIOS PARA RECONHECIMENTO DO ESTATUTO DE VEÍCULO DE INTERESSE CULTURAL ESPECIAL

1. As autoridades competentes do Estado-Membro de matrícula de um veículo ou um dos seus organismos de autorização designados podem reconhecer um veículo como sendo de especial interesse cultural quando preencha cumulativamente os seguintes critérios:

   a) O seu valor ou estatuto histórico ou cultural único tenha sido documentado pelo proprietário do veículo ou pelas autoridades competentes do Estado-Membro em que o veículo está matriculado ou se se tratar de um veículo modificado único ou construído por medida que foi homologado a título individual em conformidade com o Regulamento (UE) 2018/858 ou com o direito nacional;

   b) O proprietário do veículo seja conhecido e possa ser identificado;

   c) As peças do veículo possam ser identificadas por um número de série ou outra identificação apresentada pelo fabricante ou atribuída pela autoridade competente;

   d) O veículo possa ser identificado pelo NIV, pelo número de série ou por outra identificação apresentada pelo fabricante ou atribuída por uma autoridade competente.

   A pedido do proprietário do veículo, as autoridades competentes do Estado-Membro de matrícula devem emitir um certificado que reconheça que um veículo tem um interesse cultural especial, se estiverem preenchidos os critérios fixados no primeiro parágrafo do presente ponto.

   A pedido do proprietário do veículo, as autoridades competentes do Estado-Membro de matrícula revogam o certificado referido no segundo parágrafo do presente ponto.

2. O proprietário do veículo de interesse cultural especial deve garantir que:

   a) O veículo é mantido, transportado ou utilizado de forma adequada e respeitadora do ambiente, em conformidade com o direito da União ou nacional;

   b) O certificado referido no ponto 1, segundo parágrafo, é apresentado ou disponibilizado às autoridades mediante pedido.

3. A conformidade do veículo com os critérios previstos nos pontos 1 e 2 deve ser verificada pelo menos de cinco em cinco anos, ou em caso de mudança de propriedade.

ANEXO III

CÁLCULO DAS TAXAS DE REUTILIZAÇÃO POTENCIAL, RECICLAGEM POTENCIAL E VALORIZAÇÃO POTENCIAL

Para efeitos do presente anexo, entende-se por «veículo de referência» a versão de um modelo de veículo que é identificada pela autoridade homologadora, em consulta com o fabricante e em conformidade com os critérios fixados na parte A, como sendo a mais problemática em termos da sua potencial reutilização, reciclagem e valorização.

PARTE A

1. Os materiais presentes no veículo e as respetivas percentagens e localizações devem ser especificados, juntamente com todas as informações necessárias para calcular corretamente as taxas de reciclagem potencial e valorização potencial.

2. A massa é expressa em kg, com uma casa decimal. As taxas são calculadas em percentagem, com uma casa decimal, e arredondadas da seguinte forma;

   a) Se o algarismo à direita da vírgula se situar entre 0 e 4, o total é arredondado por defeito;

   b) Se o algarismo à direita da vírgula se situar entre 5 e 9, o total é arredondado por excesso.

3. Para efeitos da seleção dos veículos de referência, devem ser tidos em conta os seguintes critérios:

   a) O tipo de carroçaria;

   b) Os níveis de acabamento disponíveis;

   c) O equipamento opcional disponível que pode ser instalado sob responsabilidade do fabricante.

4. Caso a autoridade homologadora e o fabricante não tenham, de comum acordo, identificado a versão considerada mais problemática de um modelo de veículo no que respeita a reutilização potencial, reciclagem potencial e valorização potencial, deve ser selecionado um veículo de referência para:

   a) Cada «tipo de carroçaria», na aceção do ponto 2 da parte C do anexo I do Regulamento (UE) 2018/858, no caso dos veículos da categoria M_1;

   b) Cada «tipo de carroçaria», isto é, furgoneta, quadro com cabina, carrinha de caixa aberta, etc., no caso dos veículos da categoria N_1.

5. Para efeitos das verificações dos materiais e das massas dos componentes, o fabricante deve disponibilizar os veículos e os componentes que a autoridade homologadora considerar necessários.

PARTE B

1. Para que sejam considerados como reutilizáveis, os componentes ou peças devem poder ser removidos facilmente e de forma não destrutiva.

2. A massa total dos materiais, peças e componentes reutilizáveis é considerada reutilizável, reciclável e valorizável a 100 %.

3. As peças, os componentes e os materiais enumerados nos pontos 1, 2 e 3 da parte B do anexo VIII são considerados reutilizáveis a 0 % e recicláveis e valorizáveis a 100 %. As peças e os componentes enumerados na parte E do anexo VIII são considerados reutilizáveis a 0 % e recicláveis e valorizáveis a 100 %. A metodologia seguida deve assegurar que, caso de uma alteração do anexo VIII resulte o alargamento da lista de peças e componentes enumerados na parte E desse anexo, as peças e os componentes acrescentados são considerados reutilizáveis a 0 % e recicláveis e valorizáveis a 100 %.

4. O cálculo das taxas de reutilização potencial, reciclagem potencial e valorização potencial deve ser coerente com a estratégia de circularidade, refletindo o progresso tecnológico nas tecnologias de tratamento em fim de vida.

ANEXO IV

CONDIÇÕES E VALORES MÁXIMOS DE CONCENTRAÇÃO APLICÁVEIS À PRESENÇA DE CHUMBO, MERCÚRIO, CÁDMIO E CRÓMIO HEXAVALENTE NOS MATERIAIS, PEÇAS E COMPONENTES

É tolerada uma concentração das substâncias chumbo, crómio hexavalente e mercúrio não superior a 0,1 % em massa, em material homogéneo, e uma concentração de cádmio não superior a 0,01 % em massa, em material homogéneo.

As peças sobresselentes colocadas no mercado após 1 de julho de 2003 e destinadas a veículos colocados no mercado antes de 1 de julho de 2003 estão isentas do disposto no artigo 5.º, n.º 4, exceto os pesos de equilibragem das rodas, as escovas de carbono dos motores elétricos e os calços de travões.

Materiais, peças e componentes homogéneos	Âmbito e data de termo da isenção	A rotular ou identificar em conformidade com o artigo 5.º, n.º 6, alínea d)
Chumbo como elemento de liga		
1. a) Aço para fins de maquinagem, assim como componentes de aço galvanizado por imersão a quente pelo processo descontínuo, com teor de chumbo igual ou inferior a 0,35 % em massa		
1. b) Folha de aço galvanizado pelo processo contínuo, com teor de chumbo não superior a 0,35 % em massa	Veículos homologados antes de 1 de janeiro de 2016 e peças sobresselentes destinadas a esses veículos	
2. a) Alumínio para fins de maquinagem, com teor de chumbo não superior a 2 % em massa	Como peças sobresselentes destinadas a veículos colocados no mercado antes de 1 de julho de 2005	
2. b) Alumínio com teor de chumbo não superior a 1,5 % em massa	Como peças sobresselentes destinadas a veículos colocados no mercado antes de 1 de julho de 2008	
2. c) i) Ligas de alumínio para fins de maquinagem, com teor de chumbo não superior a 0,4 % em massa	Veículos homologados antes de 1 de janeiro de 2028 e peças sobresselentes destinadas a esses veículos	
2. c) ii) Ligas de alumínio não incluídas na entrada 2. c) i), com teor de chumbo não superior a 0,4 % em massa [2]	Veículos homologados antes de 1 de janeiro de 2027 e peças sobresselentes destinadas a esses veículos	
2. c) iii) Ligas de alumínio fundido com teor de chumbo não superior a 0,3 % em massa, desde que o chumbo resulte da reciclagem de sucatas de alumínio que contenham chumbo	Veículos homologados após 31 de dezembro de 2026 e peças sobresselentes destinadas a esses veículos. [1]	

Materiais, peças e componentes homogéneos	Âmbito e data de termo da isenção	A rotular ou identificar em conformidade com o artigo 5.º, n.º 6, alínea d)
3. Ligas de cobre, com teor de chumbo não superior a 4 % em massa	([1])	
4. a) Casquilhos e buchas de chumaceiras	Como peças sobresselentes destinadas a veículos colocados no mercado antes de 1 de julho de 2008	
4. b) Casquilhos e buchas de chumaceiras para motores, transmissões e compressores de ar condicionado	Como peças sobresselentes destinadas a veículos colocados no mercado antes de 1 de julho de 2011	

Chumbo e compostos de chumbo em componentes

5. (suprimido)		
6. Amortecedores de vibrações	Veículos homologados antes de 1 de janeiro de 2016 e peças sobresselentes destinadas a esses veículos	X
7. a) Agentes de vulcanização e estabilizadores para elastómeros utilizados em tubos de travões, tubos de combustível, condutas de ventilação, peças de elastómero/metal aplicadas em quadros e apoios de motor	Como peças sobresselentes destinadas a veículos colocados no mercado antes de 1 de julho de 2005	
7. b) Agentes de vulcanização e estabilizadores para elastómeros utilizados em tubos de travões, tubos de combustível, condutas de ventilação, peças de elastómero/metal aplicadas em quadros e apoios de motor, com teor de chumbo não superior a 0,5 % em massa	Como peças sobresselentes destinadas a veículos colocados no mercado antes de 1 de julho de 2006	
7. c) Aglutinantes para elastómeros em aplicações do grupo motopropulsor, com teor de chumbo não superior a 0,5 % em massa	Como peças sobresselentes destinadas a veículos colocados no mercado antes de 1 de julho de 2009	

Chumbo em soldas ou revestimentos de aplicações elétricas e eletrónicas especificadas nas seguintes subentradas

8. a) Chumbo em soldas para fixação de componentes elétricos e eletrónicos a placas de circuitos eletrónicos e chumbo em acabamentos de extremidades de componentes (exceto condensadores eletrolíticos de alumínio), de pinos de componentes e de placas de circuitos eletrónicos	Veículos homologados antes de 1 de janeiro de 2016 e peças sobresselentes destinadas a esses veículos	X ([3])
8. b) Chumbo em soldas utilizadas em aplicações elétricas, exceto soldas em placas de circuitos eletrónicos ou sobre vidro	Veículos homologados antes de 1 de janeiro de 2011 e peças sobresselentes destinadas a esses veículos	X ([3])

Materiais, peças e componentes homogéneos	Âmbito e data de termo da isenção	A rotular ou identificar em conformidade com o artigo 5.º, n.º 6, alínea d)
8. c) Chumbo em acabamentos de terminais de condensadores eletrolíticos de alumínio	Veículos homologados antes de 1 de janeiro de 2013 e peças sobresselentes destinadas a esses veículos	X (3)
8. d) Chumbo utilizado em soldas sobre vidro em sensores de fluxo mássico de ar	Veículos homologados antes de 1 de janeiro de 2015 e peças sobresselentes destinadas a esses veículos	X (3)
8. e) Chumbo em soldas com alta temperatura de fusão (isto é, ligas com teor de chumbo igual ou superior a 85 % em massa)	(1)	X (3)
8. f) i) Chumbo em sistemas de conexão por pinos conformes	Veículos homologados antes de 1 de janeiro de 2017 e peças sobresselentes destinadas a esses veículos	X (3)
8. f) ii) Chumbo em sistemas de conexão por pinos conformes, com exceção da zona de encaixe de conectores de feixe de cabos	Veículos homologados antes de 1 de janeiro de 2024 e peças sobresselentes destinadas a esses veículos	X (3)
8. g) i) Chumbo em soldas destinadas a estabelecer uma ligação elétrica viável entre a pastilha do semicondutor e o substrato, no interior dos invólucros de circuitos integrados do tipo Flip Chip	Veículos homologados antes de 1 de outubro de 2022 e peças sobresselentes destinadas a esses veículos	X (3)
8. g) ii) Chumbo em soldas destinadas a estabelecer uma ligação elétrica viável entre a pastilha do semicondutor e o substrato, no interior dos invólucros de circuitos integrados do tipo Flip Chip, desde que essa ligação elétrica consista num dos elementos seguintes: 1) Nó tecnológico de semicondutor de 90 nm ou dimensão superior; 2) Pastilha única de 300 mm^2 ou área superior em qualquer nó tecnológico de semicondutor; 3) Invólucros de pastilhas empilhadas com pastilhas de 300 mm^2 ou área superior, ou interpositores de silício de 300 mm^2 ou área superior.	1) Veículos homologados antes de 1 de janeiro de 2030 e peças sobresselentes destinadas a esses veículos	X (3)
8. h) Chumbo em soldas para fixação dos dissipadores de calor ao radiador em conjuntos de semicondutores de potência com circuitos integrados, de área não inferior a 1 cm^2 em projeção e densidade de corrente nominal não inferior a 1 A/mm^2 de superfície do circuito integrado de silício	Veículos homologados antes de 1 de janeiro de 2016 e peças sobresselentes destinadas a esses veículos	X (3)

Materiais, peças e componentes homogéneos	Âmbito e data de termo da isenção	A rotular ou identificar em conformidade com o artigo 5.º, n.º 6, alínea d)
8. i) Chumbo em soldas em aplicações elétricas em superfícies envidraçadas, com exceção da soldadura em vidros laminados	Veículos homologados antes de 1 de janeiro de 2016 e peças sobresselentes destinadas a esses veículos	X ([3])
8. j) Chumbo em soldas para soldadura de vidros laminados	Veículos homologados antes de 1 de janeiro de 2020 e peças sobresselentes destinadas a esses veículos	X ([3])
8. k) Soldadura de aplicações de aquecimento com corrente de aquecimento igual ou superior a 0,5 A por junta soldada em vidros laminados simples com espessura de parede não superior a 2,1 mm. Esta isenção não se aplica à soldadura de contactos incorporados no polímero intermédio	Veículos homologados antes de 1 de janeiro de 2024 e peças sobresselentes destinadas a esses veículos	X ([3])
9. Sedes de válvulas	Como peças sobresselentes destinadas a tipos de motores desenvolvidos antes de 1 de julho de 2003	
10. a) Componentes elétricos e eletrónicos que contenham chumbo incorporado em vidro ou num material cerâmico, num composto de matriz de vidro ou de cerâmica, num material vitrocerâmico ou num composto de matriz vitrocerâmica. Esta isenção não abrange as seguintes utilizações de chumbo: i) vidro em lâmpadas e vidrado de velas de ignição, ii) materiais cerâmicos dielétricos dos componentes indicados nas entradas 10. b), 10. c) e 10. d).		X ([4]) (para componentes com exceção de componentes piezoelétricos em motores)
10. b) Chumbo em materiais cerâmicos dielétricos, à base de PZT, de condensadores (pertencentes a circuitos integrados ou a semicondutores individuais)		
10. c) Chumbo em materiais cerâmicos dielétricos de condensadores com tensão nominal inferior a 125 V CA ou 250 V CC	Veículos homologados antes de 1 de janeiro de 2016 e peças sobresselentes destinadas a esses veículos	
10. d) Chumbo em materiais cerâmicos dielétricos de condensadores utilizados para compensar desvios, por efeito térmico, de sensores de sonares ultrassónicos	Veículos homologados antes de 1 de janeiro de 2017 e peças sobresselentes destinadas a esses veículos	

Materiais, peças e componentes homogéneos	Âmbito e data de termo da isenção	A rotular ou identificar em conformidade com o artigo 5.º, n.º 6, alínea d)
11. Iniciadores pirotécnicos	Veículos homologados antes de 1 de julho de 2006 e peças sobresselentes destinadas a esses veículos	
12. Materiais termoelétricos com chumbo em aplicações elétricas utilizadas na indústria automóvel para reduzir as emissões de CO_2 através da recuperação do calor dos gases de escape	Veículos homologados antes de 1 de janeiro de 2019 e peças sobresselentes destinadas a esses veículos	X

Crómio hexavalente

13. a) Revestimentos anticorrosivos	Como peças sobresselentes destinadas a veículos colocados no mercado antes de 1 de julho de 2007	
13. b) Revestimentos anticorrosivos de conjuntos parafuso-porca aplicados em quadros	Como peças sobresselentes destinadas a veículos colocados no mercado antes de 1 de julho de 2008	
14. Crómio hexavalente utilizado como agente anticorrosivo em sistemas de arrefecimento de aço-carbono de frigoríficos de absorção (teor não superior a 0,75 % em massa, na solução refrigerante):		X
a) Concebidos para funcionarem, em pleno ou parcialmente, com sistemas de aquecimento elétricos cuja potência de entrada, em valor médio utilizado, seja inferior a 75 W em condições de funcionamento constantes;	Para a): Veículos homologados antes de 1 de janeiro de 2020 e peças sobresselentes destinadas a esses veículos	
b) Concebidos para funcionarem, em pleno ou parcialmente, com sistemas de aquecimento elétricos cuja potência de entrada, em valor médio utilizado, seja igual ou superior a 75 W em condições de funcionamento constantes; c) Concebidos para funcionarem em pleno com sistemas de aquecimento não elétricos.	Para b): Veículos homologados antes de 1 de janeiro de 2026 e peças sobresselentes destinadas a esses veículos	

Mercúrio

15. a) Lâmpadas de descarga para aplicação em faróis	Veículos homologados antes de 1 de julho de 2012 e peças sobresselentes destinadas a esses veículos	X

Materiais, peças e componentes homogéneos	Âmbito e data de termo da isenção	A rotular ou identificar em conformidade com o artigo 5.º, n.º 6, alínea d)
15. b) Lâmpadas fluorescentes utilizadas em mostradores do painel de comando	Veículos homologados antes de 1 de julho de 2012 e peças sobresselentes destinadas a esses veículos	X

Notas sobre o quadro:
(1) Isenção a rever em 2030, em conformidade com o artigo 5.º, n.º 6.
(2) Aplicável a ligas de alumínio em que o chumbo não é introduzido intencionalmente, mas está presente devido à utilização de alumínio reciclado.
(3) Desmantelar se, em associação com a entrada 10. a), for excedido o limite médio de 60 gramas por veículo. Para os fins desta nota, não são tidos em conta os dispositivos eletrónicos não instalados pelo fabricante na linha de produção.
(4) Desmantelar se, em associação com as entradas 8. a) a 8. k), for excedido o limite médio de 60 gramas por veículo. Para os fins desta nota, não são tidos em conta os dispositivos eletrónicos não instalados pelo fabricante na linha de produção.

ANEXO V

ESTRATÉGIA DE CIRCULARIDADE

PARTE A

ELEMENTOS DA ESTRATÉGIA DE CIRCULARIDADE

1. Descrição não técnica das ações planificadas para assegurar que os veículos respeitam os requisitos previstos nos artigos 4.º a 7.º durante o processo de produção.

2. Descrição não técnica dos procedimentos seguidos pelo fabricante para:

   a) Recolha dos dados ao longo de toda a cadeia de abastecimento que são pertinentes para respeitar os requisitos previstos nos artigos 4.º a 7.º;

   b) Controlo e verificação das informações prestadas pelos fornecedores;

   c) Reação adequada sempre que as informações prestadas pelos fornecedores apontem para um risco de incumprimento dos requisitos previstos nos artigos 4.º, 5.º e 6.º.

3. Informações nas quais o fabricante se baseou para calcular a reutilização potencial, a reciclagem potencial e a valorização potencial dos modelos de veículo em conformidade com o artigo 4.º, tendo em conta as tecnologias existentes de tratamento em fim de vida, os progressos esperados das tecnologias de tratamento em fim de vida e os investimentos em capacidade tecnológica.

4. Informações sobre o teor percentual de material reciclado dos veículos a que se referem os artigos 6.º e 10.º.

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

   a) Medidas destinadas a facilitar a remoção das peças indicadas na parte C do anexo VIII;

   b) Medidas para dar resposta aos desafios colocados pela utilização de materiais e técnicas que dificultam o fácil desmantelamento ou que tornam a reciclagem muito difícil;

   c) Medidas para promover a reutilização de peças e componentes;

   d) Atividades de investigação e desenvolvimento, investimentos no desenvolvimento de tecnologias ou infraestruturas de reciclagem, bem como a cooperação com operadores de gestão de resíduos, realizados a fim de executar as ações referidas nas alíneas a) a c).

PARTE B

ACOMPANHAMENTO E ATUALIZAÇÃO DA ESTRATÉGIA DE CIRCULARIDADE

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

2. A estratégia de circularidade atualizada deve incluir as alterações pertinentes e, em especial, os seguintes elementos:

   a) Descrição da forma como foram executadas as ações a que se refere o ponto 5 da parte A, juntamente com uma avaliação da sua eficácia, e, caso uma ou várias ações indicadas na estratégia não tenham sido executadas, as razões para tal;

   b) Informações sobre as alterações significativas na conceção e na produção realizadas pelo fabricante para melhorar a circularidade dos veículos.

ANXO VI

REQUISITOS DE INFORMAÇÃO SOBRE A REMOÇÃO E A SUBSTITUIÇÃO

1. No que respeita às baterias de veículos elétricos e baterias de meios de transporte ligeiros incorporadas nos veículos:

   a) Número original do equipamento;

   b) Localização;

   c) Peso;

   d) Tipo de química da bateria;

   e) Instruções para a descarga segura da bateria;

   f) Instruções técnicas sobre a remoção e a substituição, incluindo a sequência de todas as etapas e tipos de técnicas de montagem, fixação e selagem;

   g) Ferramentas ou tecnologias necessárias para aceder às baterias de veículos elétricos e baterias de meios de transporte ligeiros, para as remover e para as substituir.

2. No que respeita aos motores elétricos incorporados nos veículos:

   a) Número original do equipamento;

   b) Localização;

   c) Peso;

   d) Os tipos de ímanes permanentes presentes nos motores elétricos, tal como enumerados no artigo 28.º, n.º 1, alínea b), do Regulamento (UE) 2024/1252;

   e) Instruções técnicas sobre a remoção e a substituição, incluindo a sequência de todas as etapas e tipos de técnicas de montagem, fixação e selagem;

   f) Ferramentas ou tecnologias necessárias para aceder aos motores elétricos, para os remover e para os substituir.

3. No que respeita aos componentes, peças e materiais enumerados na parte B do anexo VIII:

   a) Número original do equipamento;

   b) Localização;

   c) Peso;

   d) Presença no veículo das substâncias enumeradas no artigo 5.º, n.º 4, que devem ser rotuladas em conformidade com o anexo IV;

e) Instruções técnicas sobre a remoção, incluindo a sequência de todas as etapas;

f) Disponibilidade das melhores técnicas de tratamento.

4. No que respeita aos componentes, peças e materiais enumerados na parte C do anexo VIII:

a) Número original do equipamento;

b) Localização;

c) Instruções técnicas sobre a remoção e a substituição, incluindo a sequência de todas as etapas;

d) Informações, especificações, ferramentas e processos, incluindo atualizações de *software*, necessários para o refabrico e o recondicionamento.

5. Componentes e peças codificados digitalmente no veículo:

a) Número;

b) Localização;

c) Instruções técnicas sobre o acesso, a remoção e a substituição de componentes, incluindo a codificação e o *software* necessários para ativar peças sobresselentes e componentes de modo a funcionarem noutro veículo, e informações processuais para anular o registo da peça ou para a dissociar do número de identificação do veículo, incluindo, se for caso disso, instruções sobre a forma de utilizar uma ferramenta de diagnóstico tendo em vista a sua futura reutilização;

d) Descrição da funcionalidade, permutabilidade e compatibilidade relativamente a peças e componentes específicos de outras marcas e modelos;

e) Ponto de contacto do fabricante para fins de assistência técnica.

6. Para efeitos do ponto 5, alínea c), se for exigida o cancelamento do registo e a dissociação do número de identificação do veículo dos componentes, equipamentos e peças codificados digitalmente a que se refere o artigo 11.º do presente regulamento, o fabricante deve criar processos que permitam aos operadores de gestão de resíduos e aos operadores de reparação e manutenção efetuar esse cancelamento de registo e dissociação. No âmbito desse processo, o fabricante pode exigir um certificado de destruição, bem como uma autenticação do respetivo operador. Para o efeito, os operadores de gestão de resíduos e os operadores de reparação e manutenção devem obter e utilizar as credenciais de autenticação necessárias para o sítio Web de IRM do fabricante a que se refere o ponto 2.1 do anexo X do Regulamento (UE) 2018/858. Sempre que o acesso às informações do sistema de diagnóstico a bordo do veículo (OBD) por parte dos operadores de gestão de resíduos e dos operadores de reparação e manutenção for necessário para esses processos de cancelamento do registo e de dissociação, o fabricante pode, como condição para a emissão de quaisquer credenciais de acesso:

a) Exigir uma ligação em linha contínua no momento da remoção da ferramenta de diagnóstico para o servidor do fabricante da ferramenta de diagnóstico, bem como do servidor do fabricante da ferramenta de diagnóstico para o servidor do fabricante; e

b) Exigir que o fabricante da ferramenta utilizada para aceder às informações do sistema de diagnóstico a bordo do veículo ateste junto do fabricante a identidade da ferramenta de diagnóstico, bem como a identidade pseudonimizada do operador e recolha e conserve o número de identificação do veículo, o identificador único da peça, se disponível e se for compatível com o processo do fabricante do veículo, o carimbo com data e hora UTC para a atividade em causa e o identificador único da ferramenta de diagnóstico; o fabricante deve obter do fabricante da ferramenta de diagnóstico, mediante pedido, acesso às informações referidas na presente alínea, sempre que tal seja necessário para reagir a uma suspeita razoável de furto ou utilização indevida de peças.

ANEXO VII

REQUISITOS DE ROTULAGEM

1. Peças, componentes e materiais plásticos dos veículos, de massa superior a 100 gramas:
   a) Norma internacional ISO 1043-1 Plastics — symbols and abbreviated terms. Part 1: Basic polymers and their special characteristics;
   b) Norma internacional ISO 1043-2 Plastics — symbols and abbreviated terms. Part 2: Fillers and reinforcing materials;
   c) Norma internacional ISO 11469 Plastics — Generic identification and marking of plastic products.
2. Peças, componentes e materiais elastómeros dos veículos, de massa superior a 200 gramas, exceto pneus: norma internacional ISO 1629 Rubbers and latices — Nomenclature.
3. Os símbolos «[» e «]» utilizados nas normas ISO podem ser substituídos por parêntesis.

ANEXO VIII

REQUISITOS DE TRATAMENTO

PARTE A

REQUISITOS MÍNIMOS APLICÁVEIS ÀS INSTALAÇÕES DE ARMAZENAMENTO E ÀS INSTALAÇÕES DE TRATAMENTO

1. As instalações de armazenamento dos veículos em fim de vida antes do respetivo tratamento, incluindo as situadas nos pontos de recolha, e as instalações de armazenamento dos componentes, peças e materiais desses veículos devem:

   a) Ter superfícies impermeáveis equipadas com sistemas de recolha de derramamentos, decantadores e purificadores-desengorduradores;

   b) Dispor de equipamento para tratamento de águas, incluindo as águas pluviais, em conformidade com os regulamentos em matéria de saúde e ambiente;

   c) Armazenar adequadamente os veículos em fim de vida e empilhar apenas veículos em fim de vida despoluídos, a menos que sejam utilizados empilhadores, a uma altura adequada;

   d) Estar equipados de modo a permitir a remoção imediata de fluidos e de líquidos de veículos em fim de vida com fugas e a recolha de quaisquer fluidos e líquidos derramados utilizando material absorvente.

   Os operadores dos locais a que se refere o primeiro parágrafo realizam sem demora as ações referidas na alínea d) desse parágrafo.

2. O armazenamento deve estar organizado de modo a evitar danos a:

   a) Componentes e peças que contenham líquidos e fluidos enumerados nos pontos 1 e 3 da parte B do presente anexo;

   b) Componentes, peças e materiais enumerados na parte C do presente anexo.

3. As instalações onde os veículos em fim de vida e os componentes, peças e materiais desses veículos são tratados devem ter:

   a) Áreas apropriadas com superfície impermeável equipadas com sistemas de recolha de derramamentos, decantadores e purificadores-desengorduradores;

   b) Locais para armazenamento adequado de peças, componentes e materiais que tenham sido removidos dos veículos em fim de vida, incluindo armazenamento impermeável de peças, componentes e materiais contaminados com óleos;

   c) Recipientes adequados para armazenamento de baterias (com neutralização dos eletrólitos no local ou fora dele), filtros e condensadores que contenham PCB/PCT;

   d) Reservatórios adequados para armazenamento separado dos fluidos provenientes de veículos em fim de vida: combustíveis, óleos (óleo do motor, óleo da caixa de velocidades, óleo da direção assistida, óleo da transmissão, óleo hidráulico), filtros de óleo, líquidos de arrefecimento, anticongelante, fluidos dos travões, fluidos refrigerantes, fluido de escape de veículos a diesel e quaisquer outros fluidos ou gases provenientes de veículos em fim de vida;

e) Equipamento para tratamento de águas, incluindo as águas pluviais, em conformidade com os requisitos em matéria de saúde e ambiente;

f) Locais para armazenamento adequado de pneus usados, tendo em conta a necessidade de evitar os riscos de incêndio e a acumulação excessiva.

4. As instalações de tratamento autorizadas a tratar veículos elétricos devem cumprir os requisitos previstos no anexo XII do Regulamento (UE) 2023/1542. As instalações de tratamento autorizadas que aceitem veículos elétricos com suspeitas de danos na bateria de veículo elétrico devem avaliar essas baterias o mais rapidamente possível e, o mais tardar, num prazo de 24 horas após a entrega. Esses veículos e baterias devem ser armazenados separadamente numa zona de quarentena, tal como referido no ponto 1. A zona de quarentena deve estar equipada com instalações adequadas para prevenir, detetar e conter incêndios de baterias de veículos elétricos, impedindo que se propaguem a outras zonas, a outros veículos elétricos e a outras baterias.

PARTE B

REQUISITOS MÍNIMOS DE DESPOLUIÇÃO

1. Os seguintes fluidos, líquidos e gases devem ser removidos dos veículos em fim de vida, a menos que sejam necessários para a reutilização das peças em causa:

a) Combustível;

b) Óleo do motor;

c) Óleo da transmissão;

d) Óleo da caixa de velocidades;

e) Óleo da direção assistida;

f) Óleo hidráulico;

g) Líquidos de arrefecimento;

h) Anticongelante;

i) Fluidos dos travões;

j) Fluidos refrigerantes;

k) Fluidos de escape de veículos a diesel; e

l) Quaisquer outros fluidos ou gases contidos no veículo em fim de vida.

Após a remoção dos fluidos e líquidos, são aplicados tampões de drenagem para evitar fugas de vestígios. Os recipientes de recolha devem ser rotulados de modo a indicar o tipo de líquido neles contido e ser armazenados separadamente uns dos outros num local seguro, em conformidade com a parte A do presente anexo, a fim de evitar derramamentos acidentais, fugas ou acesso não autorizado aos mesmos.

2. Os seguintes componentes, peças e materiais devem ser neutralizados ou removidos:

a) Sistema e-Call;

b) Partes pirotécnicas dos *airbags*;

c) Partes pirotécnicas dos cintos de segurança;

d) Quaisquer outras partes pirotécnicas;

3. Os seguintes componentes, peças e materiais devem ser removidos dos veículos em fim de vida:

a) *Airbags*, depósitos de gás de petróleo liquefeito (GPL), depósitos de gás natural comprimido (GNC), depósitos de hidrogénio e quaisquer outros componentes e peças potencialmente explosivos, que devem ser neutralizados;

b) Filtros de óleo;

c) Fluidos refrigerantes, que devem ser tratados em conformidade com o Regulamento (UE) 2024/573;

d) Componentes identificados como contendo mercúrio, que devem ser separados durante o tratamento formando um fluxo identificável que deve ser imobilizado e eliminado de forma segura em conformidade com o artigo 17.º da Diretiva 2008/98/CE;

e) Materiais que contenham substâncias referidas no artigo 5.º, n.º 4, a rotular em conformidade com o anexo IV, que devem ser separados durante o tratamento formando um fluxo identificável que deve ser imobilizado e eliminado de forma segura em conformidade com o artigo 17.º da Diretiva 2008/98/CE.

Todas as peças, componentes e materiais recolhidos durante a despoluição devem ser armazenados em recipientes a isso destinados. Os recipientes de recolha devem ser rotulados de modo a indicar os componentes, peças e materiais neles contidos e ser armazenados num local seguro, em conformidade com a parte A, a fim de evitar derramamentos acidentais, fugas ou acesso não autorizado aos mesmos.

4. Devem ser registadas as seguintes informações sobre a despoluição dos veículos em fim de vida:

a) Número total de veículos em fim de vida tratados;

b) Massa média dos veículos em fim de vida antes e depois da despoluição e da remoção;

c) Quantidade total de cada tipo de fluidos, peças, componentes ou materiais despoluídos;

d) Nome e dados de contacto do transportador dos resíduos, se for caso disso;

e) Nome e dados de contacto da instalação de tratamento final dos fluidos e gases, peças, componentes ou materiais recolhidos durante o processo de despoluição.

PARTE C

REMOÇÃO OBRIGATÓRIA DE PEÇAS E COMPONENTES DOS VEÍCULOS EM FIM DE VIDA

	Isenção ao abrigo do artigo 29.º, n.º 2, se forem preenchidas as condições previstas na parte G do anexo VIII X: a isenção aplica-se
1. a) Baterias dos veículos elétricos, incluindo os respetivos sistemas de gestão de baterias, carregadores a bordo, invólucros ou caixas, caso existam	
2. Baterias dos veículos elétricos na aceção do artigo 3.º, ponto 11, do Regulamento (UE) 2023/1542, incluindo os respetivos sistemas de gestão de baterias, carregadores a bordo, invólucros ou caixas, caso existam	
3. Baterias SLI, na aceção do artigo 3.º, ponto 12, do Regulamento (UE) 2023/1542	
4. Baterias portáteis, na aceção do artigo 3.º, ponto 9, do Regulamento (UE) 2023/1542	
5. Motores elétricos, incluindo os respetivos invólucros e quaisquer unidades de comando, cablagem e demais peças, componentes e materiais conexos	
6. Blocos de motores	X
7. Catalisadores	
8. Caixas de velocidades	X
9. Pelo menos 70 % do vidro total proveniente de para-brisas, janelas traseiras e laterais de vidro, incluindo instalações de vidro para tejadilhos	
10. Aros	
11. Pneus	

	Isenção ao abrigo do artigo 29.º, n.º 2, se forem preenchidas as condições previstas na parte G do anexo VIII X: a isenção aplica-se
12. Peças diretamente acessíveis do sistema de infoentretenimento	
13. Faróis dianteiros e traseiros, incluindo os respetivos atuadores	
14. Feixes de fios principais	X
15. Para-choques	X
16. Reservatórios de combustível	X
17. Permutadores de calor	X
18. Peças de plásticos reforçados com fibra de carbono	
19. Componentes elétricos e eletrónicos:	X
a) Inversores e conversores CC-CC de veículos elétricos com peso superior a 2 quilogramas	X
b) Placas de circuito impresso de grandes dimensões e facilmente acessíveis	X
c) Painéis fotovoltaicos com superfície superior a 0,2 metros quadrados	X
d) Módulos de comando e caixas de válvulas da transmissão automática	X

PARTE D

REUTILIZAÇÃO, REFABRICO E RECONDICIONAMENTO DE PEÇAS E COMPONENTES

1. Avaliação técnica das peças e dos componentes removidos:

a) Para reutilização:

i) a peça ou componente está funcional,

ii) está apto a ser facilmente utilizado para o objetivo principal para o qual foi concebido;

b) Para refabrico ou recondicionamento:

i) a peça ou componente deve conter todas as peças relevantes,

ii) está apto para ser refabricado ou recondicionado, tendo em conta eventuais danos, a redução da funcionalidade ou do desempenho, a redução do tempo de vida e as reparações necessárias,

iii) aparentemente, não apresenta forte corrosão que prejudique a funcionalidade da peça ou componente.

2. Informações mínimas a indicar nos rótulos das peças e componentes:

a) Nome do componente ou parte;

b) Nome, endereço postal, indicando um único ponto de contacto, endereço de correio eletrónico e sítio Web, se for caso disso, identificativos da instalação de tratamento autorizada que removeu o componente ou parte.

PARTE E

COMPONENTES E PEÇAS NÃO REUTILIZÁVEIS

1. Todos os *airbags*, incluindo as almofadas, os acionadores pirotécnicos, as unidades eletrónicas de comando e os sensores.

2. Sistemas de pós-tratamento de emissões (por exemplo, catalisadores, filtros de partículas), exceto se estas peças estiverem em conformidade com a respetiva inspeção técnica prevista no artigo 4.º da Diretiva 2014/45/UE.

3. Conjuntos de cintos de segurança automáticos ou não automáticos, incluindo a precinta, os fechos, os retratores e os acionadores pirotécnicos.

4. Bancos que contenham fixações de cintos de segurança e/ou *airbags*.

5. Dispositivos de bloqueio da direção que atuem sobre a coluna de direção.

6. Imobilizadores, incluindo transpônderes e unidades eletrónicas de comando.

PARTE F

REQUISITOS DE TRATAMENTO ESPECÍFICOS DAS PEÇAS, COMPONENTES E MATERIAIS REMOVIDOS

1. As baterias SLI devem ser tratadas em conformidade com o artigo 70.º do Regulamento (UE) 2023/1542.

2. As baterias de veículos elétricos devem ser tratadas em conformidade com o artigo 70.º do Regulamento (UE) 2023/1542.

3. As baterias LMT devem ser tratadas em conformidade com o artigo 70.º do Regulamento (UE) 2023/1542.

4. As baterias portáteis devem ser tratadas em conformidade com o artigo 70.º do Regulamento (UE) 2023/1542.

5. Os ímanes permanentes que contenham neodímio, disprósio ou praseodímio (neodímio-ferro-boro, NdFeB), na aceção do artigo 28.º do Regulamento (UE) 2024/1252, bem como cobre, provenientes de motores elétricos e que não sejam adequados para reutilização, refabrico ou recondicionamento devem ser removidos sempre que o processo de remoção seja viável, sem custos excessivos, em instalações de tratamento autorizadas. Na ausência de progressos técnicos em matéria de reciclagem de ímanes permanentes NdFeB, os motores elétricos ou as peças desses motores que contenham ímanes permanentes devem ser reservados e rotulados em conformidade com o artigo 28.º, n.º 1, alínea b), do Regulamento (UE) 2024/1252. Para efeitos de uma futura reciclagem, não são aplicáveis os requisitos relativos ao armazenamento temporário previstos na Diretiva 1999/31/CE.

6. As peças e componentes eletrónicos removidos não passíveis de reutilização, refabrico ou recondicionamento e as frações não ferrosas, incluindo as placas de circuito impresso retalhadas, devem ser tratados pelos operadores de tratamento, em conformidade com o artigo 8.º, n.º 3, da Diretiva 2012/19/UE.

7. O vidro removido dos veículos em fim de vida deve, no mínimo, ser reciclado em vidro de embalagem, fibra de vidro ou material de qualidade equivalente.

8. Os fluidos refrigerantes removidos devem ser reciclados, revalorizados ou destruídos, em conformidade com o artigo 8.º do Regulamento (UE) 2024/573.

9. Os plásticos e as frações de resíduos devem ser tratados em conformidade com o artigo 7.º e o anexo IV do Regulamento (UE) 2019/1021.

10. Os pneus de borracha devem ser processados em conformidade com a hierarquia dos resíduos e os requisitos gerais previstos no artigo 4.º da Diretiva 2008/98/CE para dar prioridade às opções de prevenção que produzam os melhores resultados ambientais globais, incluindo a recauchutagem, e dar prioridade à reciclagem, incluindo outros métodos que não a reciclagem mecânica, em relação à valorização energética.

11. Os materiais de alumínio provenientes de permutadores de calor, tal como especificado, no ponto 17 da parte C do anexo VIII, devem ser armazenados e reciclados separadamente das frações de alumínio de fundição e de alumínio forjado, especificadas no ponto 2, alínea b), da parte G do anexo VIII.

PARTE G

CRITÉRIOS PARA O RETALHAMENTO CONJUNTO E A APLICAÇÃO DE TECNOLOGIAS DE PÓS-RETALHAMENTO

1. A fim de cumprir o disposto no artigo 27.º, n.º 3, do presente regulamento, os veículos em fim de vida só podem ser retalhados juntamente com outros resíduos se:

   a) Os resíduos de equipamentos elétricos e eletrónicos foram tratados seletivamente em conformidade com o anexo VII da Diretiva 2012/19/UE;

   b) Todas as baterias foram removidas em conformidade com o Regulamento (UE) 2023/1542;

   c) As embalagens de plástico foram separadas dos resíduos de embalagens e das embalagens metálicas em conformidade com o Regulamento (UE) 2025/40;

   d) O processo de retalhamento conjunto não reduzir a qualidade dos fluxos de resíduos em comparação com o tratamento separado; e

e) As contribuições específicas de cada fluxo de resíduos mistos para as frações de saída puderem ser identificadas como cumprindo os requisitos de comunicação de informações ao abrigo do Regulamento (UE) 2023/1542, do Regulamento (UE) 2025/40, da Diretiva 2008/98/CE e da Diretiva 2012/19/UE.

2. Requisitos de qualidade aplicáveis às frações de saída:

a) O teor total de cobre da fração principal de aço não pode exceder 0,25 %, em massa; a partir de 1 de setembro de 2031, o teor total de cobre da fração principal de aço não pode exceder 0,15 %, em massa;

b) Até 1 de setembro de 2029, o alumínio deve ser triado, no mínimo, em duas frações:

i) alumínio fundido (frações com um teor de silício superior a 1,5 %),

ii) alumínio forjado (frações com um teor de silício igual ou inferior a 1,5 %);

c) Até 1 de setembro de 2032, o alumínio deve ser triado, no mínimo, em quatro frações:

i) fração de alumínio com teor de silício superior a 1,5 %, teor de cobre igual ou inferior a 0,5 % e teor de ferro igual ou inferior a 0,2 %,

ii) fração de alumínio com teor de silício superior a 1,5 % e que não satisfaz os requisitos de composição previstos na subalínea i) para o cobre e o ferro,

iii) fração de alumínio com teor de silício igual ou inferior a 1,5 %, teor de magnésio igual ou inferior a 1,5 %, teor de cobre igual ou inferior a 0,3 % e teor de zinco igual ou inferior a 0,3 %,

iv) fração de alumínio com teor de silício igual ou inferior a 1,5 % e que não satisfaz os requisitos de composição previstos na subalínea iii) para o magnésio, o cobre e o zinco;

d) A fração pesada de retalhamento derivada da separação do ar e do ferro deve ainda ser tratada com o objetivo de separar os metais ferrosos, os metais não ferrosos, os plásticos e outros materiais orgânicos para fins de reciclagem ou valorização. O resíduo destes processos deve conter, em massa, menos de 1 % de metal e, em conformidade com a Decisão 2003/33/CE do Conselho [1], menos de 5 %, em massa, de carbono orgânico total; o limite de < 5 % em massa do carbono orgânico total não se aplica se a fração pesada de retalhamento devidamente selecionada e recondicionada for biologicamente estável nos termos da legislação em vigor;

e) A fração leve de retalhamento deve ainda ser tratada com o objetivo de separar os metais ferrosos, os metais não ferrosos, os plásticos e outros materiais orgânicos para fins de reciclagem ou valorização; o resíduo destes processos deve conter, em massa, menos de 1 % de metal e, em conformidade com a Decisão 2003/33/CE, menos de 5 %, em massa, de carbono orgânico total; o limite de < 5 % em massa do carbono orgânico total não se aplica se a fração leve de retalhamento devidamente selecionada e recondicionada for biologicamente estável nos termos da legislação em vigor.

[1] Decisão 2003/33/CE do Conselho, de 19 de dezembro de 2002, que estabelece os critérios e processos de admissão de resíduos em aterros nos termos do artigo 16.º e do anexo II da Diretiva 1999/31/CE (JO L 11 de 16.1.2003, p. 27, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2003/33(1)/oj).

3. Documentação a apresentar no caso de isenções da obrigação de remoção de peças, componentes e materiais:

   a) Se disponível, cópia do contrato escrito entre a instalação de tratamento autorizada e a instalação que executa as operações de retalhamento e utiliza tecnologias de pós-retalhamento, incluindo as especificações da qualidade dos materiais secundários prontos a reciclar e as especificações técnicas aplicadas no processamento das frações a tratamento dos veículos em fim de vida;

   b) Relatório de balanço de massa da análise de amostras, apresentado por um organismo independente, sobre a qualidade e a quantidade das frações a tratamento (à saída) para uma configuração representativa do tratamento.

ANEXO IX

INFORMAÇÕES PARA O REGISTO NO REGISTO DE PRODUTORES

1. Informações a apresentar pelo produtor ou pelo seu representante autorizado para efeitos da responsabilidade alargada do produtor:

   a) Nome e nomes de marca (caso existam) sob os quais o produtor opera no Estado-Membro em causa e endereço do produtor, incluindo código postal e localidade, rua e número, país, número de telefone, se existir, sítio Web e endereço de correio eletrónico, indicando um ponto de contacto único;

   b) Código de identificação nacional do produtor, incluindo o respetivo número de registo comercial ou um número de registo oficial equivalente e o número de identificação fiscal nacional ou europeu;

   c) Categorias de veículos que o produtor tenciona disponibilizar no mercado pela primeira vez no território do Estado-Membro;

   d) Informações sobre a forma como o produtor cumpre as responsabilidades que lhe cabem por força do artigo 16.º, incluindo informações por escrito sobre os seguintes aspetos:

      i) medidas adotadas pelo produtor para cumprir as obrigações em matéria de responsabilidade do produtor previstas nos artigos 16.º e 20.º,

      ii) medidas adotadas para cumprir a obrigação de recolha prevista no artigo 23.º, no que respeita à quantidade de veículos que o produtor disponibiliza no mercado do Estado-Membro, e

      iii) sistema destinado a garantir a fiabilidade dos dados comunicados às autoridades competentes;

   e) Declaração do produtor ou, se for caso disso, do seu representante autorizado, à organização competente em matéria de responsabilidade alargada do produtor ou de responsabilidade do produtor, indicando que as informações prestadas são verdadeiras.

2. Informações a facultar, além das enumeradas no ponto 1, caso seja mandatada uma organização competente em matéria de responsabilidade do produtor para cumprir as obrigações decorrentes da responsabilidade alargada do produtor:

   a) Nome e dados de contacto, incluindo código postal e localidade, rua e número, país, número de telefone, endereço Web e endereço de correio eletrónico, assim como e o código de identificação nacional, da organização competente em matéria de responsabilidade do produtor;

   b) Número de registo comercial ou número de registo oficial equivalente e número de identificação fiscal nacional ou europeu da organização competente em matéria de responsabilidade do produtor; e

   c) Mandato conferido pelo produtor representado.

3. Informações a facultar, além das enumeradas no ponto 1, pela organização competente em matéria de responsabilidade do produtor, no caso de ser nomeada em conformidade com o artigo 17.º, n.º 1:

   a) Nomes e dados de contacto, incluindo códigos postais e localidades, ruas e números, países, números de telefone, sítios Web e endereços de correio eletrónico dos produtores representados;

   b) Mandato conferido por cada produtor representado, se for caso disso;

   c) Se representar mais do que um produtor, a organização competente em matéria de responsabilidade do produtor deve indicar separadamente a forma como cada produtor que representa cumpre as responsabilidades previstas no artigo 16.º.

4. Se as obrigações previstas no artigo 16.º forem cumpridas, em nome de um produtor, por um representante mandatado para efeitos da responsabilidade alargada do produtor que represente mais do que um produtor, esse representante deve, além das informações enumeradas no ponto 1, indicar separadamente o nome e os dados de contacto de cada produtor representado.

ANEXO X

CERTIFICADO DE DESTRUIÇÃO

1.	O estabelecimento ou empresa emissora do presente certificado	
1.1	Nome	
1.2	Endereço	
1.3	Número de telefone	
1.4	Correio eletrónico (se disponível)	
1.5	Número de registo ou de identificação (*)	
2.	Autoridade competente que licenciou o estabelecimento ou empresa referida no ponto 1	
2.1	Estado-Membro	
2.2	Nome	
2.3	Endereço	
3.	Certificado de destruição	
3.1	Data de emissão	
3.2	Número	
4.	Informações sobre o veículo para o qual o presente certificado de destruição é emitido	
4.1	Marca de nacionalidade	
4.2	(A) Número de matrícula (**)	
4.3	(J) Categoria (**)	
4.4	(D.1) Marca (**)	
4.5	(D.3) Denominação comercial (**)	

4.6	(E) Número de identificação do veículo (**)	
4.7	Número do certificado de matrícula	
5.	Informações sobre o proprietário do veículo	
5.1	(C.2.1) Apelido ou denominação comercial (**)	
5.2	(C.2.2) Outro(s) nome(s) (**)	
5.3	(C.2.3) Endereço (**)	
5.4	Número de telefone (se disponível e com consentimento do proprietário)	
5.5	Correio eletrónico (se disponível e com consentimento do proprietário)	
6.	Observações	

(*) Poderá ser isento deste requisito caso o sistema nacional de registo ou identificação não preveja esse número.
(**) Os códigos comunitários harmonizados a que se refere a Diretiva 1999/37/CE.

ANEXO XI

ALTERAÇÃO DO REGULAMENTO (UE) 2018/858 E DO REGULAMENTO (UE) N.º 168/2013

1. O anexo II do Regulamento (UE) 2018/858 é alterado do seguinte modo:

a) Na parte I, a entrada G13 passa a ter a seguinte redação:

«G13	Circularidade	Regulamento (UE) 2026/1738	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X»		

b) O apêndice 1 é alterado do seguinte modo:

i) no quadro 1, a entrada G13 passa a ter a seguinte redação:

«G13	Circularidade	Regulamento (UE) 2026/1738		n/a No entanto, é aplicável a parte E do anexo VIII, relativa à proibição de reutilização dos componentes especificados.»

ii) no quadro 2, a entrada G13 passa a ter a seguinte redação:

«G13	Circularidade	Regulamento (UE) 2026/1738		n/a No entanto, é aplicável a parte E do anexo VIII, relativa à proibição de reutilização dos componentes especificados.»

c) No apêndice 2, o ponto 4 é alterado do seguinte modo:

i) no quadro intitulado «Parte I: Veículos pertencentes à categoria M_1», a entrada 59 passa a ter a seguinte redação:

«59	Regulamento (UE) 2026/1738 (Circularidade)	Os requisitos deste regulamento não são aplicáveis.»

ii) no quadro intitulado «Parte II: Veículos pertencentes à categoria N_1», a entrada 59 passa a ter a seguinte redação:

«59	Regulamento (UE) 2026/1738 (Circularidade)	Os requisitos deste regulamento não são aplicáveis.»

d) A parte III é alterada do seguinte modo:

i) no apêndice 1, a entrada 59 passa a ter a seguinte redação:

«59	Circularidade	Regulamento (UE) 2026/1738	n/a	n/a»		

ii) no apêndice 2, a entrada 59 passa a ter a seguinte redação:

«59	Circularidade	Regulamento (UE) 2026/1738	n/a				n/a»					

iii) no apêndice 3, a entrada 59 passa a ter a seguinte redação:

«59	Circularidade	Regulamento (UE) 2026/1738	n/a»

iv) no apêndice 4, a entrada 59 passa a ter a seguinte redação:

«59	Circularidade	Regulamento (UE) 2026/1738	n/a				n/a»					

2. O anexo II do Regulamento (UE) n.º 168/2013 é alterado do seguinte modo:

Na secção C1 do quadro, a entrada 15-A passa a ter a seguinte redação:

				L1e-A[1]	L1e-B[2]	L2e	L3e	L4e	L5e-B	L6e-A	L7e-A1	L7e-A2	L7e-B1	L7e-B2
«15-A	18	Requisitos de circularidade	Regulamento (UE) 2026/738	x	x	x	*x*	*x*	*x*	*x*	*x*	*x*	*x*	*x*»

ANEXO XII

ALTERAÇÃO DO REGULAMENTO (UE) 2023/1542

No anexo I, o quadro é substituído pelo seguinte quadro:

«Coluna 1 Designação da substância ou grupo de substâncias	Coluna 2 Condições de restrição
1. Mercúrio N.º CAS 7439-97-6 N.º CE 231-106-7 e seus compostos	As baterias, quer estejam presentes e incorporadas ou não em aparelhos, meios de transporte ligeiros ou outros veículos, não podem conter uma percentagem ponderal de mercúrio (expresso como mercúrio metálico) superior a 0,0005 %.
2. Cádmio N.º CAS 7440-43-9 N.º CE 231-152-8 e seus compostos	1. As baterias portáteis, quer estejam presentes e incorporadas ou não em aparelhos, meios de transporte ligeiros ou outros veículos, não podem conter uma percentagem ponderal de cádmio (expresso como cádmio metálico) superior a 0,002 %. 2. As baterias de veículos elétricos e baterias SLI incorporadas em veículos, incluindo veículos para fins especiais, das categorias M_1 e N_1, na aceção do Regulamento (UE) 2018/858, não podem conter mais de 0,01 %, em massa, de cádmio (expresso como cádmio metálico) em material homogéneo. 3. O ponto 2 não se aplica às baterias de veículos elétricos utilizadas como peças sobresselentes para veículos elétricos, incluindo veículos para fins especiais, das categorias M_1 e N_1, na aceção do Regulamento (UE) 2018/858, colocadas no mercado antes de 31 de dezembro de 2008.
3. Chumbo N.º CAS 7439-92-1 N.º CE 231-100-4 e seus compostos	1. A partir de 18 de agosto de 2024, as baterias portáteis, quer estejam presentes e incorporadas ou não em aparelhos, não podem conter uma percentagem ponderal de chumbo (expresso como chumbo metálico) superior a 0,01 %. 2. A restrição prevista no ponto 1 não é aplicável a pilhas-botão de ar-zinco portáteis até 18 de agosto de 2028. 3. As baterias portáteis incorporadas em veículos, incluindo veículos para fins especiais, das categorias M_1 e N_1, na aceção do Regulamento (UE) 2018/858, não podem conter mais de 0,1 %, em massa, de chumbo (expresso como chumbo metálico) em material homogéneo. 4. O ponto 3 não se aplica às baterias portáteis incorporadas em veículos, incluindo veículos para fins especiais, das categorias M_1 e N_1, na aceção do Regulamento (UE) 2018/858, homologados antes de 1 de janeiro de 2024, ou utilizadas como peças sobresselentes para esses veículos. 5. As baterias elétricas incorporadas em veículos, incluindo veículos para fins especiais, das categorias M_1 e N_1, na aceção do Regulamento (UE) 2018/858, não podem conter mais de 0,1 %, em massa, de chumbo (expresso como chumbo metálico) em material homogéneo.

«Coluna 1 Designação da substância ou grupo de substâncias	Coluna 2 Condições de restrição
	6. O ponto 5 não se aplica: a) Às baterias de veículos elétricos usadas em sistema de alta voltagem ([1]) incorporadas em veículos das categorias M_1 e N_1 na aceção do Regulamento (UE) 2018/858, e homologados antes de 1 de janeiro de 2019, ou utilizadas como peças sobresselentes para esses veículos; b) Às baterias de veículos elétricos não abrangidas pela alínea a) do presente ponto incorporadas em veículos, incluindo veículos para fins especiais, das categorias M_1 e N_1 na aceção do Regulamento (UE) 2018/858 e homologados antes de 1 de janeiro de 2024, ou utilizadas como peças sobresselentes para esses veículos. 7. As baterias SLI incorporadas em veículos, incluindo veículos para fins especiais, das categorias M_1 e N_1, na aceção do Regulamento (UE) 2018/858, não podem conter mais de 0,1 %, em massa, de chumbo (expresso como chumbo metálico) em material homogéneo. 8. O ponto 7 não se aplica: a) Às baterias SLI utilizadas em aplicações de 12 V para veículos, incluindo veículos para fins especiais, das categorias M_1 e N_1, na aceção do Regulamento (UE) 2018/858; ([1]) b) Às baterias SLI utilizadas em aplicações de 24 V para veículos para fins especiais das categorias M_1 e N_1, na aceção do Regulamento (UE) 2018/858; ([2]) c) As baterias SLI utilizadas noutras aplicações que não as abrangidas pelas alíneas a) e b) do presente ponto em veículos, incluindo veículos para fins especiais, das categorias M_1 e N_1, na aceção do Regulamento (UE) 2018/858, que sejam homologadas antes de 1 de janeiro de 2024.
4. Crómio hexavalente N.º CAS 18540-29-9 N.º CE 606-053-1 e seus compostos	As baterias incorporadas em veículos, incluindo veículos para fins especiais, das categorias M_1 e N_1, na aceção do Regulamento (UE) 2018/858, não podem conter mais de 0,1 %, em massa, de crómio hexavalente (expresso como crómio hexavalente metálico) em material homogéneo.

([1]) Sistemas com voltagem > 75V DC conforme previsto no artigo 1.º da Diretiva 2014/35/UE do Parlamento Europeu e do Conselho ([3]).».

([1]) Isenção a reexaminar em 2030.
([2]) Isenção a reexaminar em 2030.
([3]) Diretiva 2014/35/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 26 de fevereiro de 2014, relativa à harmonização da legislação dos Estados-Membros respeitante à disponibilização no mercado de material elétrico destinado a ser utilizado dentro de certos limites de tensão (JO L 96 de 29.3.2014, p. 357, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2014/35/oj).

ANEXO XIII

CRITÉRIOS A CUMPRIR PELAS INSTALAÇÕES EM PAÍSES TERCEIROS QUE PRODUZEM MATERIAIS RECICLADOS

PARTE A CRITÉRIOS PARA DEMONSTRAR QUE O MATERIAL RECICLADO FOI PRODUZIDO NUMA INSTALAÇÃO QUE CUMPRE DETERMINADOS REQUISITOS EM MATÉRIA DE PROTEÇÃO DA SAÚDE HUMANA, CLIMA E AMBIENTE PREVISTOS NO DIREITO DA UNIÃO OU REQUISITOS A ELES EQUIVALENTES (EM CONFORMIDADE COM O ARTIGO 6.º, N.º 4)

1. A instalação localizada num país terceiro que produza materiais reciclados deve preencher as seguintes condições no seu funcionamento efetivo:

a) Cumpre os requisitos de reciclagem de resíduos e executa as suas atividades em conformidade com a legislação nacional aplicável em matéria de proteção do ambiente;

b) Foi concebida, construída e funciona de uma forma segura e ambientalmente correta e, em particular, dispõe dos procedimentos exigidos, da tecnologia de gestão de resíduos apropriada, da organização e da infraestrutura necessárias para reciclar os resíduos em causa;

c) Os seus resíduos de plástico provêm de um Estado-Membro ou de um país que cumpre o direito da União ou normas equivalentes às dos Estados-Membros em termos de proteção do ambiente e segurança dos trabalhadores, e opera nesse país em conformidade com os critérios definidos no ponto 3;

d) Possui e opera sistemas, procedimentos e técnicas de gestão e monitorização que visem prevenir, reduzir, minimizar e, na medida do possível, eliminar:

i) os riscos para a saúde e a segurança dos trabalhadores envolvidos e da população na vizinhança da instalação, e

ii) os efeitos adversos para o ambiente causados pelas suas atividades (em particular através de medidas adequadas para monitorizar e combater a poluição);

e) Garante a rastreabilidade de todos os resíduos recebidos e tratados na instalação, nomeadamente assegurando que todas as matérias residuais geradas pelas suas atividades sejam registadas e transferidas unicamente para instalações de gestão de resíduos autorizadas a tratar essas matérias residuais;

f) Adotou medidas para economizar energia e limitar as emissões de gases com efeito de estufa relacionadas com as suas atividades;

g) Elaborou registos das suas atividades de gestão de resíduos nos últimos cinco anos e está em condições de os apresentar; se a instalação estiver a funcionar há menos de cinco anos, elabora registos das suas atividades de gestão de resíduos no período em que tem funcionado e está em condições de os apresentar;

h) O seu operador ou os respetivos membros da direção não foram condenados por terem realizado atividades ilegais relacionadas com a gestão de resíduos nos últimos cinco anos.

2. As normas seguintes ou normas equivalentes devem ser tidas em conta, como ponto de referência e se for caso disso:

   a) Requisitos específicos para o tratamento de determinados resíduos e relativos ao cálculo da quantidade de resíduos tratados, obrigatórios ao abrigo da legislação da União, e relativos à contabilização das quantidades de materiais reciclados produzidos;

   b) As conclusões sobre as melhores técnicas disponíveis adotadas para determinadas atividades ao abrigo da Diretiva 2010/75/UE.

3. Os resíduos de plástico devem ser tratados em conformidade com os requisitos previstos no direito da União ou requisitos a eles equivalentes e devem provir de um Estado-Membro ou país com um quadro abrangente de gestão de resíduos que cubra todo o seu território e demonstre a sua capacidade e vontade de garantir uma gestão ambientalmente correta dos resíduos, tendo em conta, em particular, os seguintes critérios:

   a) As medidas, já aplicadas e previstas, para assegurar a gestão ambientalmente correta dos resíduos no seu território, tais como a introdução de um regime de responsabilidade alargada do produtor ou de um sistema equivalente que aplique o princípio do poluidor-pagador;

   b) As medidas, já aplicadas e previstas, para aumentar a proporção de plástico pós-consumo reciclado a partir dos veículos, bem como os indicadores para o acompanhamento dessas medidas;

   c) As medidas, já aplicadas e previstas, para aumentar a proporção de plástico pós-consumo reciclado incorporado nos veículos colocados no mercado nacional, bem como os indicadores para o acompanhamento dessas medidas.

PARTE B CRITÉRIOS PARA DEMONSTRAR QUE O MATERIAL RECICLADO FOI PRODUZIDO EM CONFORMIDADE COM OS REQUISITOS PREVISTOS NO ARTIGO 6.º, N.ºS 1, 2 E 3

A instalação localizada num país terceiro que produza materiais reciclados deve preencher as seguintes condições no seu funcionamento efetivo:

1. A instalação deve poder apresentar provas de que está a produzir materiais reciclados a partir de resíduos pós-consumo. Se a instalação estiver também a produzir materiais derivados de resíduos pré-consumo ou derivados de matérias-primas, deve poder demonstrar que faz uma distinção clara entre os diferentes tipos de materiais. A instalação deve assegurar que só forneça materiais reciclados a partir de resíduos pós-consumo, como condição para que esses materiais sejam contabilizados como parte das metas fixadas no artigo 6.º;

2. Uma instalação que produza materiais reciclados a partir de resíduos pós-consumo derivados de veículos em fim de vida ou de veículos reparados deve poder demonstrar que esses resíduos foram recolhidos de modo seletivo e não foram misturados com materiais de outras origens de uma forma que impeça a rastreabilidade desses resíduos antes da sua chegada à instalação e durante todo o processo de reciclagem.

ANEXO XIV

REQUISITOS APLICÁVEIS ÀS AUDITORIAS, AOS CERTIFICADORES E AOS AUDITORES

PARTE A REQUISITOS PORMENORIZADOS APLICÁVEIS A TERCEIROS QUE REALIZAM AUDITORIAS

1. Um terceiro que realize auditorias à instalação localizada num país terceiro em conformidade com o artigo 6.º, n.º 5, deve ser independente do fornecedor, do fabricante ou da pessoa que produza materiais reciclados e da instalação controlada. Para o efeito, o terceiro deve poder documentar o seguinte:

   a) Não faz parte dessas entidades nem está sob o seu controlo;

   b) Definiu e aplica procedimentos que garantem a sua imparcialidade, incluindo:

      i) uma avaliação contínua dos riscos para a sua imparcialidade,

      ii) a identificação, eliminação e atenuação dos riscos para a imparcialidade resultantes de pressões financeiras, comerciais ou de outro tipo,

      iii) A avaliação do risco para a sua imparcialidade decorrente das relações do seu pessoal;

   c) Está estruturado e é gerido de forma a garantir a sua independência e imparcialidade, inclusive do seguinte modo:

      i) é claramente identificável dentro da entidade jurídica, se esta última realizar também atividades não relacionadas com auditorias,

      ii) dispõe de regras em matéria de apresentação de relatórios sobre a atividade de auditoria realizada,

      iii) o seu pessoal tem responsabilidades claramente identificáveis no que diz respeito à realização das auditorias.

2. Considera-se que os terceiros que efetuem auditorias nos termos do artigo 6.º, n.º 5, possuem qualificações adequadas no domínio das auditorias e do tratamento de resíduos se dispuserem de pessoal qualificado em número suficiente, diretamente ou através de subcontratação, que receba formação regular, e se o pessoal envolvido na realização dessas auditorias possuir experiência profissional documentada nos seguintes domínios:

   a) Realização de auditorias às instalações de tratamento de resíduos;

   b) Operações de tratamento de resíduos;

   c) Sistemas de gestão ambiental e de gestão da saúde e segurança no trabalho;

   d) Produção de material reciclado.

3. A fim de demonstrar o cumprimento dos critérios referidos nos pontos 1 e 2 da presente parte, o terceiro que efetua uma auditoria ou certificação deve remeter para a sua certificação em conformidade com as normas da União ou normas equivalentes internacionalmente reconhecidas que sejam pertinentes para a realização de auditorias, em particular a norma internacional ISO 19011:2018 ou a ISO/IEC 17020:2012.

PARTE B OBJETO DA AUDITORIA

1. A auditoria a que se refere o artigo 6.º, n.º 5, deve verificar se a instalação localizada num país terceiro que produza materiais reciclados preenche as condições enumeradas no anexo XIII no âmbito do seu funcionamento efetivo.

2. Os nomes e os dados de contacto das pessoas que efetuaram as auditorias são claramente indicados nos relatórios de auditoria.

ANEXO XV

TABELAS DE CORRESPONDÊNCIA

1. Diretiva 2000/53/CE

Diretiva 2000/53/CE	Presente regulamento
Artigo 1.º	Artigo 1.º
Artigo 2.º, ponto 1	Artigo 3.º, n.º 1, ponto 1
Artigo 2.º, ponto 2	Artigo 3.º, n.º 1, ponto 2
Artigo 2.º, ponto 3	Artigo 3.º, n.º 1, ponto 23
Artigo 2.º, ponto 4	Artigo 3.º, n.º 2, ponto 39
Artigo 2.º, ponto 5	Artigo 3.º, n.º 1, ponto 18
Artigo 2.º, ponto 6	Artigo 3.º, n.º 1, ponto 4
Artigo 2.º, ponto 7	Artigo 3.º, n.º 2, ponto 39
Artigo 2.º, ponto 8	Artigo 3.º, n.º 2, ponto 39
Artigo 2.º, ponto 9	Artigo 3.º, n.º 2, ponto 39
Artigo 2.º, ponto 10	Artigo 3.º, n.º 1, ponto 35
Artigo 2.º, ponto 11	—
Artigo 2.º, ponto 11, alínea a)	—
Artigo 2.º, ponto 11, alínea b)	—
Artigo 2.º, ponto 11, alínea c)	—
Artigo 2.º, ponto 11, alínea d)	—
Artigo 2.º, ponto 12	—
Artigo 2.º, ponto 13	—

Diretiva 2000/53/CE	Presente regulamento
Artigo 3.º, n.º 1	Artigo 2.º, n.º 1, alínea a)
Artigo 3.º, n.º 2	—
Artigo 3.º, n.º 3	—
Artigo 3.º, n.º 4	—
Artigo 3.º, n.º 5	—
Artigo 4.º, n.º 1, alínea a)	Artigo 5.º, n.º 1
Artigo 4.º, n.º 1, alínea b)	Artigo 7.º, n.º 1
Artigo 4.º, n.º 1, alínea c)	Artigo 6.º
Artigo 4.º, n.º 2, alínea a)	Artigo 5.º, n.ºs 4 e 5
Artigo 4.º, n.º 2, alínea b), subalínea i)	Artigo 5.º, n.º 6, alínea a)
Artigo 4.º, n.º 2, alínea b), subalínea ii)	Artigo 5.º, n.º 6, alínea b)
Artigo 4.º, n.º 2, alínea b), subalínea iii)	Artigo 5.º, n.º 6, alínea c)
Artigo 4.º, n.º 2, alínea b), subalínea iv)	Artigo 5.º, n.º 6, alínea d)
Artigo 4.º, n.º 2, alínea c)	—
Artigo 5.º, n.º 1, primeiro travessão	—
Artigo 5.º, n.º 1, segundo travessão	Artigo 23.º, n.º 3, alínea b)
Artigo 5.º, n.º 2	Artigo 24.º, n.º 1
Artigo 5.º, n.º 3, primeiro parágrafo	Artigo 25.º
Artigo 5.º, n.º 3, segundo parágrafo	Artigo 25.º, n.º 1
Artigo 5.º, n.º 3, terceiro parágrafo	—
Artigo 5.º, n.º 4, primeiro parágrafo	Artigo 24.º, n.º 2
Artigo 5.º, n.º 4, segundo parágrafo	Artigo 16.º e artigo 20.º, n.º 1, alínea a)

Diretiva 2000/53/CE	Presente regulamento
Artigo 5.º, n.º 4, terceiro parágrafo	Artigo 24.º, n.º 2
Artigo 5.º, n.º 4, quarto parágrafo	—
Artigo 5.º, n.º 5, primeiro parágrafo	Artigo 25.º, n.º 1, e anexo X
Artigo 5.º, n.º 5, segundo parágrafo	—
Artigo 6.º, n.º 1	Artigo 26.º, n.ºs 1 e 2
Artigo 6.º, n.º 2, primeiro parágrafo	Artigo 15.º, n.º 1
Artigo 6.º, n.º 2, segundo parágrafo	—
Artigo 6.º, n.º 3, primeiro parágrafo	Artigo 29.º, n.º 1, e anexo VIII, parte C
Artigo 6.º, n.º 3, segundo parágrafo	Artigo 28.º, n.º 1
Artigo 6.º, n.º 4	Artigo 15.º, n.º 2
Artigo 6.º, n.º 5	Artigo 26.º, n.º 4
Artigo 6.º, n.º 6	Artigo 26.º, n.º 3
Artigo 7.º, n.º 1	Artigo 30.º, n.º 1
Artigo 7.º, n.º 2, alínea a)	—
Artigo 7.º, n.º 2, alínea b)	Artigo 33.º, n.º 1, alíneas a) e b)
Artigo 7.º, n.º 2, segundo parágrafo	—
Artigo 7.º, n.º 2, terceiro parágrafo	—
Artigo 7.º, n.º 3	—
Artigo 7.º, n.º 4	—
Artigo 7.º, n.º 5	—
Artigo 8.º, n.º 1	Artigo 12.º, n.º 1

Diretiva 2000/53/CE	Presente regulamento
Artigo 8.º, n.º 2	Artigo 12.º, n.º 2
Artigo 8.º, n.º 3	Artigo 11.º, n.º 1
Artigo 8.º, n.º 4	Artigo 11.º, n.ºs 1 e 3
Artigo 9.º, n.º 1-A, primeiro parágrafo	Artigo 50.º, n.º 1, primeiro parágrafo
Artigo 9.º, n.º 1-A, segundo parágrafo	Artigo 50.º, n.º 1, segundo parágrafo
Artigo 9.º, n.º 1-A, terceiro parágrafo	Artigo 50.º, n.º 1, terceiro parágrafo
Artigo 9.º, n.º 1-B	Artigo 50.º, n.º 2
Artigo 9.º, n.º 1-C	Artigo 50.º, n.º 3, terceiro parágrafo
Artigo 9.º, n.º 1-D	Artigo 50.º, n.º 5
Artigo 9.º, n.º 2	Artigo 9.º e anexo V, parte A
Artigo 9.º-A, n.º 1	Artigo 51.º, n.º 1
Artigo 9.º-A, n.º 2	Artigo 51.º, n.º 2
Artigo 9.º-A, n.º 3	Artigo 51.º, n.º 3
Artigo 9.º-A, n.º 4	Artigo 51.º, n.º 4
Artigo 9.º-A, n.º 5	Artigo 51.º, n.º 5
Artigo 9.º-A, n.º 6	Artigo 51.º, n.º 6
Artigo 10.º, n.º 1	—
Artigo 10.º, n.º 2	—
Artigo 10.º, n.º 3	—
Artigo 10.º-A	Artigo 56.º
Artigo 11.º, n.º 1	Artigo 52.º, n.º 1

Diretiva 2000/53/CE	Presente regulamento
Artigo 11.º, n.º 2	Artigo 52.º, n.º 2
Artigo 12.º, n.º 1	Artigo 59.º, n.º 1
Artigo 12.º, n.º 2	Artigo 59.º, n.º 2
Artigo 12.º, n.º 3	—
Artigo 13.º	—
Anexo I	Anexo VIII
Anexo II	Anexo IV

2. Diretiva 2005/64/CE

Diretiva 2005/64/CE	Presente regulamento
Artigo 1.º, primeiro parágrafo	Artigo 1.º
Artigo 1.º, segundo parágrafo	—
Artigo 2.º	Artigo 2.º, n.º 1, alínea a)
Artigo 3.º, alínea a)	—
Artigo 3.º, alínea b)	—
Artigo 3.º, alínea c)	Artigo 2.º, ponto 2, alínea a)
Artigo 4.º, ponto 1	Artigo 3.º, ponto 1
Artigo 4.º, ponto 2	—
Artigo 4.º, ponto 3	Artigo 3.º, ponto 3
Artigo 4.º, ponto 4	Artigo 3.º, ponto 2
Artigo 4.º, ponto 5	Anexo III
Artigo 4.º, ponto 6	—

Diretiva 2005/64/CE	Presente regulamento
Artigo 4.º, ponto 7	Artigo 3.º, ponto 40
Artigo 4.º, ponto 8	—
Artigo 4.º, ponto 9	Artigo 3.º, ponto 4
Artigo 4, ponto 10	Artigo 3.º, ponto 39
Artigo 4.º, ponto 11	—
Artigo 4.º, ponto 12	Artigo 3.º, ponto 39
Artigo 4.º, ponto 13	Artigo 3.º, ponto 5
Artigo 4.º, ponto 14	Artigo 3.º, ponto 6
Artigo 4.º, ponto 15	Artigo 3.º, ponto 7
Artigo 4.º, ponto 16	—
Artigo 4.º, ponto 17	—
Artigo 4.º, ponto 18	—
Artigo 4.º, ponto 19	—
Artigo 4.º, ponto 20	—
Artigo 5.º, n.º 1	—
Artigo 5.º, n.º 2	Artigo 8.º, n.º 2
Artigo 5.º, n.º 3	Artigo 8.º, n.º 3
Artigo 5.º, n.º 4	—
Artigo 6.º, n.º 1	—
Artigo 6.º, n.º 2, segundo parágrafo	Artigo 5.º, n.ºs 4 e 5

Diretiva 2005/64/CE	Presente regulamento
Artigo 6.º, n.º 3	Artigo 9.º
Artigo 6.º, n.º 4	—
Artigo 6.º, n.º 5	—
Artigo 6.º, n.º 6	—
Artigo 6.º, n.º 7	—
Artigo 6.º, n.º 8	—
Artigo 7.º, alínea a)	Anexo VIII, parte E
Artigo 7.º, alínea b)	Anexo VIII, parte E
Artigo 8.º	—
Artigo 9.º	—
Artigo 10.º, n.º 1	—
Artigo 10.º, n.º 2	—
Artigo 10.º, n.º 3	—
Artigo 10.º, n.º 4	—
Artigo 11.º, n.º 1	—
Artigo 11.º, n.º 2	—
Artigo 12.º	—
Artigo 13.º	—
Anexo I	Artigo 4.º, n.º 1
Anexo II	—

Diretiva 2005/64/CE	Presente regulamento
Anexo III	—
Anexo VII	—
Anexo V	Anexo VIII, parte E
Anexo VI	—