

## Perguntas Frequentes

### Veículos em Fim de Vida (VFV)

#### 1. GERAL/ENQUADRAMENTO

- 1.1. [Qual a legislação específica aplicável à gestão de VFV?](#)
- 1.2. [Existem metas nacionais para a gestão de VFV?](#)
- 1.3. [Quais as disposições do Decreto-Lei n.º 196/2003 aplicáveis a “outros veículos”?](#)

#### 2. SISTEMA INTEGRADO/SISTEMA INDIVIDUAL

- 2.1. [No que é que consiste o sistema integrado de VFV?](#)
- 2.2. [Quais são as informações que devem estar mencionadas nos contratos, de transferência de responsabilidade, entre os fabricantes ou importadores de veículos e a entidade gestora do sistema integrado?](#)
- 2.3. [Como é que é financiada a entidade gestora do sistema integrado de VFV?](#)
- 2.4. [O que é a Valorcar e quais as suas responsabilidades?](#)
- 2.5. [Como é calculada a prestação financeira da Valorcar?](#)
- 2.6. [O que é necessário para criar um sistema individual de gestão de VFV?](#)

#### 3. FABRICANTES DE MATERIAIS E DE EQUIPAMENTOS PARA VEÍCULOS

- 3.1. [Quais são as obrigações de comunicação de dados dos fabricantes de materiais e de equipamentos para veículos?](#)
- 3.2. [Existe um modelo de relatório para cumprimento do n.º 4 do artigo 21.º do Decreto-Lei n.º 196/2003?](#)
- 3.3. [É obrigatório o envio do modelo de relatório disponibilizado pela APA?](#)
- 3.4. [O n.º 4 do artigo 21.º do Decreto-Lei n.º 196/2003 é aplicável aos fabricantes de materiais e de equipamentos de que categorias de veículos?](#)

#### 4. PROPRIETÁRIO DE VEÍCULO

- 4.1. [Onde posso entregar o meu veículo para abate?](#)
- 4.2. [Que documentação deve ser entregue, pelo proprietário, juntamente com o VFV no operador?](#)
- 4.3. [A entrega de um VFV num operador tem encargos para o proprietário?](#)
- 4.4. [Um veículo conduzido pelo proprietário ou detentor até um operador autorizado tem de cumprir o regime jurídico aplicável ao transporte de VFV?](#)

#### 5. CERTIFICADO DE DESTRUIÇÃO

- 5.1. [Para que serve o certificado de destruição?](#)
- 5.2. [Os certificados de destruição têm de ser emitidos no Sistema Nacional de Emissão de Certificados de Destruição?](#)

- 5.3. [Quais são os operadores que podem emitir certificados de destruição?](#)
- 5.4. [Os operadores de desmantelamento são obrigados a remeter uma cópia do certificado de destruição à entidade gestora, Valorcar?](#)

## 6. [OPERADORES DE GESTÃO](#)

- 6.1. [Quais são os requisitos que as instalações de armazenagem temporária de VFV, antes do respetivo tratamento, devem verificar?](#)
- 6.2. [Quais são os requisitos que as instalações de desmantelamento de VFV devem verificar?](#)
- 6.3. [É obrigatório remover pneus e vidros dos VFV?](#)
- 6.4. [Qual é o prazo para realização de operações de despoluição dos VFV?](#)
- 6.5. [Qual é o prazo para realização de operações de tratamento dos VFV a fim de promover a reutilização e reciclagem?](#)
- 6.6. [Em que momento se pode considerar que o VFV está despoluído e desmantelado?](#)

## 7. [TRANSPORTE DE VFV E GAR](#)

- 7.1. [Qual é o regime jurídico aplicável ao transporte de VFV?](#)
- 7.2. [É necessário o preenchimento de guia de acompanhamento de resíduos quando o veículo é conduzido pelo respetivo proprietário ou detentor até as instalações de operador licenciado?](#)
- 7.3. [O transporte de componentes de VFV a partir das instalações de operador de desmantelamento necessita de guia de acompanhamento de resíduos?](#)
- 7.4. [Quais as regras para transferências de veículos usados versus VFV?](#)
- 7.5. [Como são classificados os VFV quando se trata de movimentos transfronteiriços?](#)
- 7.6. [Os veículos de pronto-socorro podem transportar VFV?](#)
- 7.7. [Quais são os requisitos técnicos aplicáveis ao transporte de VFV?](#)

## 8. [COMÉRCIO DE PEÇAS](#)

- 8.1. [Que condições devem ser verificadas para se considerar que os componentes não constituem resíduos?](#)
- 8.2. [Como posso comprovar que se trata de transporte de componentes de VFV para reutilização?](#)
- 8.3. [O transporte de componentes para reutilização a partir do operador de desmantelamento carece de guia de acompanhamento de resíduos?](#)
- 8.4. [Os chassis inteiros ou metades de chassis podem ser reutilizados? E metade de um VFV despoluído pode ser considerada não resíduo?](#)
- 8.5. [Que critérios devem ser verificados para exportação de peças usadas?](#)
- 8.6. [Uma empresa dedicada exclusivamente à atividade de comércio de componentes provenientes de VFV necessita de licenciamento para operações de gestão de resíduos?](#)
- 8.7. [Um VFV sujeito a operações de despoluição, com registo cancelado pelas autoridades competentes, é considerado resíduo?](#)
- 8.8. [Um veículo com registo cancelado e sujeito a operações de despoluição de VFV no país de origem, e posteriormente importado para Portugal, necessita de ser novamente tratado num operador de desmantelamento em Portugal?](#)

## **9. REPARAÇÃO E MANUTENÇÃO DE VEÍCULOS**

9.1. Quais são as responsabilidades das oficinas?

## **10. REGISTO NO MIRR/SIRER**

10.1. O meu estabelecimento é um centro de receção de VFV e não efetua operações de desmantelamento. Como devo proceder para registar informação no MIRR?

10.2. O meu estabelecimento é um operador de desmantelamento de VFV. Como devo proceder para registar informação no MIRR?

10.3. Os operadores que transportam VFV têm de se registar no SIRAPA?

10.4. Os componentes de VFV reutilizados devem ser registados nos formulários MIRR?

10.5. Onde posso encontrar mais informação sobre o registo no MIRR?

## **11. LICENCIAMENTO**

11.1. Os centros de receção de VFV estão sujeitos a licenciamento? Qual a entidade competente de licenciamento? E quais os requisitos mínimos?

11.2. As operações de desmantelamento e de fragmentação de VFV estão sujeitas a licenciamento? E quais os requisitos mínimos?

## **12. OUTRAS QUESTÕES**

12.1. Existem estatísticas sobre a gestão de VFV em Portugal?

12.2. Existe algum documento de referência para a realização de campanhas de fragmentação de VFV?

## 1. GERAL/ENQUADRAMENTO

### 1.1. Qual é a legislação específica aplicável à gestão de Veículos em Fim de Vida (VFV)?

A gestão de veículos em fim de vida (VFV) obedece ao disposto no Decreto-Lei n.º 196/2003, de 23 de agosto, com as alterações introduzidas pelos Decreto-Lei n.º 178/2006, de 5 de setembro, 64/2008, de 8 de abril, 98/2010, de 11 de agosto, 73/2011, de 17 de junho, 1/2012, de 11 de janeiro, retificado pela Declaração de Retificação n.º 12-A/2012, de 9 de março, e Decreto-Lei n.º 114/2013, de 7 de agosto.

A gestão de VFV encontra-se ainda sujeita ao disposto nas Portarias que regulamentam a referida legislação, nomeadamente:

- A Portaria n.º 145/2017, de 26 de abril, que define as regras aplicáveis ao transporte rodoviário, ferroviário, fluvial, marítimo e aéreo de resíduos em território nacional e cria as guias eletrónicas de acompanhamento de resíduos (e-GAR), a emitir no Sistema Integrado de Registo Eletrónico de Resíduos (SIRER);
- A Portaria n.º 1023/2006, de 20 de setembro, que define os elementos a apresentar pelo requerente no âmbito do processo de licenciamento de gestão de resíduos.

No que respeita à legislação específica comunitária, transposta para ordem jurídica nacional, tem-se como referência a Diretiva n.º 2000/53/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 18 de setembro. No portal da Comissão Europeia pode ser consultada a referida legislação específica comunitária relativa à gestão de VFV:

[http://ec.europa.eu/environment/waste/elv\\_index.htm](http://ec.europa.eu/environment/waste/elv_index.htm)

### 1.2. Existem metas nacionais para a gestão de VFV?

As metas nacionais no âmbito da gestão de VFV são apresentadas na tabela seguinte e resultam da transposição das metas comunitárias da Diretiva n.º 2000/53/CE, de 18 de setembro, sendo que apenas se verificam diferenças no prazo para o seu cumprimento.

Prazo	Meta de Reutilização/ Reciclagem	Meta de Reutilização/ Valorização
<b>1 Janeiro 2006</b>	80% em peso, em média, por veículo e por ano	85% em peso, em média, por veículo e por ano
<b>1 Janeiro 2015</b>	85% em peso, em média, por veículo e por ano	95% em peso, em média, por veículo e por ano

### **1.3. Quais as disposições do Decreto-Lei n.º 196/2003 aplicáveis a “outros veículos”?**

Na atual redação do Decreto-Lei n.º 196/2003, “outros veículos” são quaisquer veículos classificados em categorias diferentes das indicadas na definição de “veículo” do artigo 2.º, e a estes são aplicáveis as seguintes disposições com as necessárias adaptações:

- Artigo 3.º - Princípios de gestão;
- Números 1, 2, 3, 5 e 6 do Artigo 5.º - Responsabilidade;
- Números 7 e 8 do Artigo 7.º - Codificação e informação;
- Artigo 17.º - Cancelamento de matrícula e emissão de certificado de destruição;
- Artigo 18.º - Atividade de transporte de VFV;
- Artigo 19.º - Centros de receção;
- Artigo 20.º - Operadores de desmantelamento e fragmentação.

## **2. ENTIDADE GESTORA/ SISTEMA INTEGRADO**

### **2.1. No que é que consiste o sistema integrado de VFV?**

O sistema integrado de gestão de VFV é o sistema através do qual é transferida a responsabilidade pela gestão de VFV dos fabricantes ou importadores de veículos para uma entidade gestora devidamente licenciada, nos termos do artigo 13.º do Decreto-Lei n.º 196/2003, e de acordo com o princípio da responsabilidade alargada do produtor.

### **2.2. Que informação deve constar nos contratos, de transferência de responsabilidade, entre os fabricantes ou importadores de veículos e a entidade gestora do sistema integrado?**

De acordo com o Decreto-Lei n.º 196/2003, deve constar nos contratos, com duração mínima três anos, a seguinte informação:

- Tipos, quantidades e características dos veículos abrangidos;
- Previsão da quantidade de VFV a retomar anualmente pela entidade gestora;
- Ações de controlo a desenvolver pela entidade gestora, por forma a verificar o cumprimento das condições estipuladas no contrato;
- Prestações financeiras devidas à entidade gestora e a forma da sua atualização, tendo em conta as respetivas obrigações.

### 2.3. Como é que é financiada a entidade gestora do sistema integrado de VFV?

O financiamento da entidade gestora é garantido pelo pagamento de uma prestação financeira, cujo valor é estabelecido na licença atribuída à entidade gestora, paga pelos fabricantes e importadores de veículos.

### 2.4. O que é a Valorcar e quais as suas responsabilidades?

A empresa Valorcar – Sociedade de Gestão de Veículos em Fim de Vida, Lda. é a entidade gestora do sistema integrado de VFV a nível nacional, encontrando-se as suas responsabilidades definidas no Decreto-Lei n.º 64/2008, de 8 de abril, e no Despacho Conjunto n.º 13092/2010, de 13 de agosto, que concede a respectiva licença. Pode obter mais informação em <http://www.valorcar.pt/>.

VALORCAR - Sociedade de Gestão de Veículos em Fim de Vida, Lda.

Morada: Av. da Torre de Belém, 29 | 1400-342 LISBOA

Telefone: (+351) 21 301 17 66 | Fax: (+351) 21 301 17 68

### 2.5. Como é calculada a prestação financeira da Valorcar?

O valor da prestação financeira anual a suportar pelos fabricantes e importadores aderentes ao sistema integrado da Valorcar é determinado pela seguinte fórmula:

$$PFA = PFX + N \cdot PV$$

em que:

PFA corresponde ao valor da prestação financeira anual;

PFX corresponde a uma componente fixa anual;

N corresponde ao número de veículos novos matriculados no ano anterior;

PV corresponde à componente variável.

Desde 2010, o valor da componente de prestação variável (PV) é de 1€ enquanto que o valor componente de prestação fixa (PFX) varia com o número de veículos colocados no mercado de acordo com a tabela abaixo.

Número de veículos colocados no mercado	Prestação financeira fixa (€)
< 500	250
De 500 a 9 999	500

De 10 000 a 20 000	1 000
> 20 000	1 500

## 2.6. O que é necessário para criar um sistema individual de gestão de VFV?

O artigo 16.º do Decreto-Lei n.º 64/2008, de 8 de abril, prevê, em alternativa ao sistema integrado, que os fabricantes ou importadores de veículos podem optar por assumir as suas obrigações a título individual, carecendo para o efeito de uma autorização específica da Agência Portuguesa do Ambiente, a qual apenas é concedida se forem garantidas as obrigações previstas para o sistema integrado com as necessárias adaptações.

Assim, o fabricante ou importador de veículos deve apresentar um requerimento à APA acompanhado de um caderno de encargos que deve incluir, de forma detalhada, o sistema logístico definido para a gestão de VFV, nomeadamente:

- i) Tipos, quantidades e características técnicas dos veículos abrangidos;
- ii) Previsão das quantidades de VFV a retomar anualmente;
- iii) Definição e estruturação da rede de operadores de receção, transporte e tratamento, bem como para o acompanhamento do desempenho das respetivas atividades;
- iv) Condições de articulação com os operadores de receção, transporte e tratamento por ela selecionados e com as demais entidades que assegurem a recolha de resíduos de veículos e de VFV, nomeadamente as seguradoras e as autoridades municipais e policiais;
- v) Definição de uma verba destinada ao financiamento de cada uma das atividades previstas na alínea d) do n.º 1 e na alínea d) do n.º 2 do artigo 11.º, ou seja:
  - Promover a investigação e o desenvolvimento de novos métodos e ferramentas de desmantelamento, de separação dos materiais resultantes da fragmentação e de soluções de reciclagem dos componentes e materiais de VFV, especialmente dos não metálicos, adequados à realidade nacional;
  - Promover a sensibilização e a informação públicas sobre os procedimentos a adotar em termos de gestão de resíduos de veículos e de VFV, seus componentes e materiais, bem como sobre os perigos de uma eliminação incontrolada destes resíduos;
- vi) Descrição do circuito económico concebido para a receção, transporte e tratamento de VFV, evidenciando as bases para o cálculo das contrapartidas financeiras a prestar pelo sistema individual a esses operadores nos casos em que os VFV tenham um valor de mercado negativo ou nulo.

### **3. FABRICANTES DE MATERIAIS E DE EQUIPAMENTOS PARA VEÍCULOS**

#### **3.1. Quais são as obrigações de comunicação de dados dos fabricantes de materiais e de equipamentos para veículos?**

De acordo com o n.º 4 do artigo 21.º do Decreto-Lei n.º 64/2008, de 8 de abril, os fabricantes de materiais e de equipamentos para veículos ficam obrigados a enviar anualmente à Agência Portuguesa do Ambiente, até 31 de março do ano imediato àquele a que se reporta, um relatório relativo às ações levadas a cabo, em colaboração com os fabricantes de veículos, no âmbito do disposto no n.º 1 do artigo 6.º do referido diploma, ou seja:

- a) Ações para controlar e reduzir a utilização de substâncias perigosas nos veículos, a partir da fase da sua conceção, com vista a evitar a sua libertação para o ambiente, a facilitar a reciclagem e a evitar a necessidade de eliminar resíduos perigosos;
- b) Ações nas fases de conceção e de produção de novos veículos, tomando em consideração a necessidade de desmantelamento, reutilização e valorização, especialmente a reciclagem, de VFV, bem como dos seus componentes e materiais;
- c) Ações para integrar, progressivamente, uma quantidade crescente de materiais reciclados nos veículos, seus componentes ou outros produtos, com vista ao desenvolvimento do mercado de materiais reciclados.

#### **3.2. Existe um modelo de relatório para cumprimento do n.º 4 do artigo 21.º do Decreto-Lei n.º 196/2003?**

Para efeitos de cumprimento da obrigação de envio do relatório previsto no n.º 4 do artigo 21.º do Decreto-Lei n.º 196/2003 foi preparado um modelo de relatório, que se encontra disponível no portal e que pode ser enviado em formato digital para [geral@apambiente.pt](mailto:geral@apambiente.pt):

<http://www.apambiente.pt/index.php?ref=16&subref=84&sub2ref=197&sub3ref=277>

(<http://www.apambiente.pt/> ▶ Políticas ▶ Resíduos ▶ Fluxos Específicos de Resíduos ▶ Veículos em Fim de Vida)

#### **3.3. É obrigatório o envio do modelo de relatório disponibilizado pela APA?**

O documento disponibilizado no portal da APA é um modelo pelo que não é obrigatória a sua utilização para efeitos de cumprimento da comunicação de dados pelos fabricantes de



materiais e de equipamentos para veículos, podendo desta forma ser enviados relatórios noutra forma desde que contenham a informação relativa às ações a que se refere o n.º 1 do artigo 6.º do Decreto-Lei n.º 196/2003.

### **3.4. O n.º 4 do artigo 21.º do Decreto-Lei n.º 196/2003 é aplicável aos fabricantes de materiais e de equipamentos de que categorias de veículos?**

O n.º 4 do artigo 21.º do Decreto-Lei n.º 196/2003 é aplicável a "qualquer veículo classificado nas categorias M1 (veículos a motor destinados ao transporte de passageiros com oito lugares sentados, no máximo, além do lugar do condutor) ou N1 (veículos a motor destinados ao transporte de mercadorias, com peso máximo em carga tecnicamente admissível não superior a 3,5 t) definidas no anexo II do Decreto-Lei n.º 72/2000, de 6 de maio, bem como os veículos a motor de três rodas definidos no Decreto-Lei n.º 30/2002, de 16 de fevereiro, com exclusão dos triciclos a motor".

Aos fabricantes de materiais e de equipamentos das restantes categorias de veículos, a referida obrigação de envio de relatório não é aplicável.

## **4. PROPRIETÁRIO DE VEÍCULO**

### **4.1. Onde posso entregar o meu veículo para abate?**

No portal da APA encontra-se disponível o Sistema de Informação do Licenciamento de Operações de Gestão de Resíduos (SILOGR) onde selecionando o código LER "16 01 04 \* – Veículos em fim de vida" (de acordo com a Lista Europeia de Resíduos, Portaria n.º 209/2004, de 3 de março), é possível aceder a uma listagem de empresas licenciadas para a gestão de VFV onde pode entregar o veículo para abate:

<https://silogr.apambiente.pt/pages/publico/index.php>

(<http://www.apambiente.pt/> ▶ Sistemas de Informação ▶ SILOGR)

### **4.2. Que documentação deve ser entregue, pelo proprietário, juntamente com o VFV no operador?**

Aquando da entrega de um VFV num centro de receção ou operador de desmantelamento o seu proprietário e outros legítimos possuidores devem:

a) Entregar o certificado de matrícula ou o documento de identificação do veículo e o título de registo de propriedade;

b) Requerer o cancelamento da respetiva matrícula, através do preenchimento de impresso de modelo legal, que será disponibilizado pelo centro de receção ou operador de desmantelamento.

#### **4.3. A entrega de um VFV num operador tem encargos para o proprietário?**

A entrega de um VFV num centro de receção ou num operador de desmantelamento designado pelo fabricante ou importador de veículos ou pela entidade gestora é efetuada sem custos para o seu proprietário ou detentor exceto se:

- a) O VFV em causa foi equipado de origem com motores, veios de transmissão, caixa de velocidades, catalisadores, unidades de comando eletrónico e carroçaria mas não contiver algum destes componentes; ou
- b) Ao VFV em causa tiverem sido acrescentados resíduos.

#### **4.4. Um veículo conduzido pelo proprietário ou detentor até um operador autorizado tem de cumprir o regime jurídico aplicável ao transporte de VFV?**

Nas situações em que o veículo é conduzido pelo respetivo proprietário ou detentor para um centro de receção ou para operador de desmantelamento não é aplicável o regime jurídico de transporte de VFV.

### **5. CERTIFICADO DE DESTRUIÇÃO**

#### **5.1. Para que serve o certificado de destruição?**

O certificado de destruição emitido por operador de desmantelamento licenciado constitui o documento comprovativo que o veículo foi entregue nessas instalações e que o proprietário/legal detentor não tem mais responsabilidades pela gestão do VFV. A exibição do certificado de destruição perante o Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I. P. (IMT) permite o cancelamento da matrícula e posterior cancelamento do registo de propriedade.

## **5.2. Os certificados de destruição têm de ser emitidos no Sistema Nacional de Emissão de Certificados de Destruição?**

O artigo 8º do Decreto-Lei n.º 73/2011, de 17 de junho, introduziu alterações ao artigo 17º do Decreto-Lei n.º 196/2003, passando a constar nos nºs 7 e 8:

“7 — O operador de desmantelamento que recebe o VFV deve proceder à sua identificação, conferir a respetiva documentação e proceder à emissão do certificado de destruição no Sistema Nacional de Emissão de certificados de destruição integrado no SIRER, previsto no artigo 45.º do Decreto -Lei n.º 178/2006, de 5 de setembro.

8 — Até à data de entrada em vigor do sistema referido no número anterior, mantém-se em vigor o despacho n.º 9276/2004 (2.ª série), de 16 de abril.”

Uma vez que o Sistema Nacional de Emissão de Certificados de Destruição ainda não entrou em vigor, mantém-se a emissão de certificados de destruição de acordo com o modelo aprovado pelo Despacho n.º 9276/2004 (2.ª série), de 16 de abril.

## **5.3. Quais são os operadores que podem emitir certificados de destruição?**

Encontram-se habilitados à emissão de certificados de destruição, os operadores de desmantelamento licenciados para a gestão do resíduo com o código da LER (Lista Europeia de Resíduos, Portaria n.º 209/2004, de 3 de março) “16 01 04\* - Veículos em fim de vida”. Estes operadores podem ser consultados no Sistema de Informação do Licenciamento de Operações de Gestão de Resíduos (SILOGR):

<https://silogr.apambiente.pt/pages/publico/index.php>

(<http://www.apambiente.pt/> ▶ Sistemas de Informação ▶ SILOGR)

## **5.4. Os operadores de desmantelamento são obrigados a remeter uma cópia do certificado de destruição à entidade gestora, Valorcar?**

De acordo com a alínea b) do n.º 8 do artigo 17.º do Decreto-Lei n.º 64/2008, de 8 de abril, todos os operadores de desmantelamento devem remeter, no prazo máximo de cinco dias úteis a contar da data de receção do VFV, uma cópia do certificado de destruição à entidade gestora, Valorcar, ou aos fabricantes ou importadores de veículos que tenham optado pela constituição de sistemas individuais.

Excetua-se do anteriormente referido, os certificados de destruição de “outros veículos”<sup>1</sup> uma vez que não existe obrigação por parte dos fabricantes e importadores de “outros veículos” da

---

<sup>1</sup> Definição de “outros veículos” conforme a alínea s) do artigo 2º do Decreto-Lei n.º 64/2008

constituição de sistema integrado ou sistema individual, nem de assegurar a receção de VFV nos centros de receção e nos operadores de desmantelamento (vide n.º 4 do artigo 5.º). Salienta-se no entanto que se mantém a obrigação de envio de cópia do certificado de destruição ao Instituto de Mobilidade e dos Transportes, I.P. (IMT).

## **6. OPERADORES DE GESTÃO**

### **6.1. Quais são os requisitos que as instalações de armazenagem temporária de VFV, antes do respetivo tratamento, devem verificar?**

As instalações de armazenagem temporária de VFV, antes do respetivo tratamento, estão sujeitas ao cumprimento dos seguintes requisitos:

- Sistema de controlo dos documentos dos VFV rececionados e de registo da data da sua receção, dos seus dados (matrícula, número de chassis, categoria, marca e modelo) e dos dados do último proprietário/detentor (nome, endereço e nacionalidade);
- Sistema de registo do destinatário dos VFV rececionados;
- Vedação que impeça o livre acesso às instalações;
- Equipamento de combate a incêndios;
- Zona de armazenagem de VFV impermeabilizada, com área suficiente para que os VFV não sejam colocados uns em cima dos outros ou de lado, equipada com sistema de recolha e tratamento de águas pluviais, águas de limpeza e de derramamentos, dotado de decantadores e separadores de óleos e gorduras, que permita cumprir a legislação nacional relativa a descarga de águas residuais.

### **6.2. Quais são os requisitos que as instalações de desmantelamento de VFV devem verificar?**

As instalações de desmantelamento de VFV estão sujeitas ao cumprimento dos seguintes requisitos:

- Sistema de controlo dos documentos dos VFV rececionados e de registo da data da sua receção, dos seus dados (matrícula, número de chassis, categoria, marca e modelo), dos dados do último proprietário/detentor (nome, endereço e nacionalidade) e dos dados do centro de receção de proveniência (nome e endereço);
- Sistema de registo de quantidades de componentes e materiais retirados e encaminhados, por tipo de materiais ou componentes, e do respetivo destinatário (incluindo, em particular, a parte remanescente da carroçaria ou chassis);

- Vedação que impeça o livre acesso às instalações;
- Equipamento de combate a incêndios;
- Zona de armazenagem de VFV impermeabilizada, com área suficiente para que os VFV não sejam colocados uns em cima dos outros ou de lado, equipada com sistema de recolha e tratamento de águas pluviais, águas de limpeza e de derramamentos, dotado de decantadores e separadores de óleos e gorduras, que permita cumprir a legislação nacional relativa a descarga de águas residuais;
- Zona de desmantelamento devidamente coberta de forma a proporcionar proteção suficiente contra a chuva e contra o vento, com superfície impermeável e equipada com sistema de recolha e tratamento de águas de limpeza e de derramamentos, dotado de decantadores e separadores de óleos e gorduras, que permita cumprir a legislação nacional relativa a descarga de águas residuais;
- Zona de armazenagem de componentes e materiais retirados, devidamente coberta de forma a proporcionar proteção suficiente contra a chuva e contra o vento, com superfície impermeável e equipada com sistema de recolha e tratamento de águas de limpeza e de derramamentos, dotado de decantadores e separadores de óleos e gorduras, que permita cumprir a legislação nacional relativa a descarga de águas residuais;
- Esta zona deverá estar equipada com recipientes adequados e devidamente identificados para o armazenamento separado de acumuladores (com neutralização dos eletrólitos no próprio local ou noutro local), filtros, condensadores contendo PCB, fluidos (separados de acordo com as classes referidas no n.º 2.1 deste anexo) e de componentes destinados a reutilização;
- As operações de armazenagem são realizadas de forma a evitar danos nos componentes que contenham fluidos, nos componentes recuperáveis ou nos sobressalentes;
- Zona de armazenagem de pneus usados (sem empilhamento excessivo), com superfície impermeável e equipada com sistema de recolha e tratamento de águas pluviais, águas de limpeza e de derramamentos, dotado de decantadores e separadores de óleos e gorduras, que permita cumprir a legislação nacional relativa a descarga de águas residuais.

### **6.3. É obrigatório remover pneus e vidros dos VFV?**

A remoção dos pneus e vidros é uma operação obrigatória que deve ser realizada nas instalações de desmantelamento no prazo de 1 ano após a receção do VFV. É também obrigatória a remoção dos restantes componentes enumerados em 2.1 e 2.2 do Anexo IV do Decreto-Lei n.º 196/2003 na sua atual redação.

#### **6.4. Qual é o prazo para realização de operações de despoluição dos VFV?**

As operações de tratamento para despoluição, de seguida indicadas (2.1 do anexo IV da atual redação do Decreto-Lei n.º 196/2003) devem ser realizadas no prazo de 15 dias úteis após a receção do VFV:

- Remoção dos acumuladores e dos depósitos de gás liquefeito (GPL);
- Remoção ou neutralização dos componentes pirotécnicos (por exemplo, airbags e pré-tensores dos cintos de segurança);
- Remoção do combustível (incluindo o GPL), do óleo do motor, do óleo da transmissão, do óleo da caixa de velocidades, do óleo dos sistemas hidráulicos, dos líquidos de arrefecimento, do anticongelante, dos fluidos dos travões, dos fluidos dos sistemas de ar condicionado e quaisquer outros fluidos contidos no VFV, a menos que sejam necessários para efeitos de reutilização das peças visadas;
- Remoção, na medida do possível, de todos os componentes identificados como contendo mercúrio;
- Remoção de todos os componentes e materiais rotulados ou de outro modo indicados nos termos do anexo I do Decreto-Lei n.º 196/2003<sup>2</sup>, no caso dos VFV das categorias M1, N1 e veículos a motor de três rodas, com exclusão dos triciclos a motor.

#### **6.5. Qual é o prazo para realização de operações de tratamento dos VFV a fim de promover a reutilização e reciclagem?**

As operações de tratamento a fim de promover a reutilização e a reciclagem, de seguida indicadas (2.2 do anexo IV da atual redação do Decreto-Lei n.º 196/2003), devem ser realizadas no prazo de 1 ano após a receção do VFV:

- Remoção de todos os componentes suscetíveis de reutilização como peças em segunda mão, quando técnica e economicamente viável;
- Remoção dos catalisadores;
- Remoção dos componentes metálicos que contenham cobre, alumínio e magnésio, se esses metais não forem separados no ato de fragmentação;
- Remoção de pneus;

---

<sup>2</sup> Redação do Anexo do Decreto-Lei n.º 1/2012, de 11 de janeiro e da Declaração de Retificação n.º 12-A/2012, de 9 de março.

- Remoção de grandes componentes de plástico (por exemplo, para-choques, painel de bordo, reservatórios de fluidos, etc.) se estes materiais não forem separados no ato de fragmentação;
- Remoção dos vidros.

#### **6.6. Em que momento se pode considerar que o VFV está despoluído e desmantelado?**

Atendendo à definição de desmantelamento do Decreto-Lei n.º 196/2003, “operação de remoção e separação dos componentes de VFV, com vista à sua despoluição e à reutilização, valorização ou eliminação dos materiais que os constituem” e à obrigatoriedade de realização de operações de tratamento pelos operadores de desmantelamento, entende-se que o VFV é considerado despoluído e desmantelado quando sujeito às operações 2.1 e 2.2 do Anexo IV do Decreto-Lei n.º 196/2003.

### **7. TRANSPORTE DE VFV E GAR**

#### **7.1. Qual é o regime jurídico aplicável ao transporte de VFV?**

O transporte de VFV está sujeito às seguintes disposições (artigo 18.º da atual redação do Decreto-Lei n.º 196/2003):

- O transporte de VFV a partir dos operadores de desmantelamento é acompanhado de cópia do respetivo certificado de destruição ou de um documento único que contenha informação relativa aos VFV transportados, nomeadamente a matrícula, o número de chassis e o número do respetivo certificado de destruição.
- O transporte de VFV está sujeito ao regime constante da Portaria n.º 145/2017, de 26 de abril, que define as regras aplicáveis ao transporte rodoviário, ferroviário, fluvial, marítimo e aéreo de resíduos em território nacional e cria as guias eletrónicas de acompanhamento de resíduos (e-GAR), a emitir no Sistema Integrado de Registo Eletrónico de Resíduos (SIRER).
- O movimento transfronteiriço de VFV está sujeito ao disposto no Regulamento (CE) n.º 1013/2006, da Comissão, de 14 de junho, e à legislação nacional que estabelece as respetivas regras de execução na ordem jurídica nacional, o Decreto-Lei n.º 45/2008, de 11 de março, alterado pelo Decreto-Lei n.º 23/2013, de 15 de fevereiro.
- O transporte de VFV está sujeito ao cumprimento dos requisitos técnicos fixados no anexo V do Decreto-Lei n.º 196/2003 (ver Pergunta Frequente 7.7).

- O transporte de VFV pode ser realizado por entidades licenciadas para a atividade de pronto-socorro, desde que os veículos de pronto-socorro tenham uma capacidade máxima de transporte de três VFV.
- O anteriormente referido não é aplicável às situações em que o veículo é conduzido pelo respetivo proprietário ou detentor para um centro de receção ou para operador de desmantelamento.

### **7.2. É necessário o preenchimento de guia de acompanhamento de resíduos quando o veículo é conduzido pelo respetivo proprietário ou detentor até as instalações de operador licenciado?**

O regime jurídico do transporte de resíduos não é aplicável quando o veículo é conduzido pelo respetivo proprietário ou detentor para um centro de receção ou para operador de desmantelamento, pelo que não é necessário o preenchimento de guia de acompanhamento de resíduos.

### **7.3. O transporte de componentes de VFV a partir das instalações de operador de desmantelamento necessita de guia de acompanhamento de resíduos?**

Tratando-se de componentes para reutilização que não constituem resíduos (ver condições na Pergunta Frequente 8.1), não se aplica o regime jurídico do transporte de resíduos pelo que o seu transporte não carece de guia de acompanhamento de resíduos. Não obstante, recomenda-se que o transporte seja acompanhado da documentação referida na Pergunta Frequente 8.2.

### **7.4. Quais as regras para transferências de veículos usados versus VFV?**

No portal da Comissão Europeia, encontra-se disponível a [guideline 9](#) sobre interpretação, pelos Estados-Membros, do Regulamento (EC) nº 1013/2006, de 14 de junho, relativo às transferências de veículos usados *versus* VFV distinguindo as características dos mesmos:

[http://ec.europa.eu/environment/waste/shipments/pdf/correspondents\\_guidelines9\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/environment/waste/shipments/pdf/correspondents_guidelines9_en.pdf)

Para mais questões sobre Movimento Transfronteiriço de Resíduos sugere-se a consulta do portal da APA:

<http://www.apambiente.pt/index.php?ref=16&subref=84&sub2ref=229&sub3ref=712>



### **7.5. Como são classificados os resíduos de VFV quando se trata de movimentos transfronteiriços?**

De acordo com a [guideline 9](#) que constitui o entendimento comum dos Estados-Membros sobre a interpretação do Regulamento (CE) n.º 1013/2006, de 14 de junho, sobre movimento transfronteiriço de resíduos, os resíduos de VFV descontaminados (resíduos não perigosos) são classificados na entrada B1250 – Resíduos de veículos a motor em fim de vida, que não contenham líquidos nem outros componentes perigosos. Os resíduos classificados na entrada B1250 correspondem aos resíduos classificados com o código da LER “16 01 06 – Veículos em fim de vida que não contenham líquidos ou outros componentes perigosos”. A transferência deste tipo de resíduos da Comunidade fica sujeita aos requisitos do Anexo VII do Regulamento 1013/2006 (Resíduos da Lista Verde), salvo se outro procedimento de controlo for especificado pelo país de destino (país não OCDE) de acordo com o Regulamento (CE) n.º 1418/2007, de 29 de novembro.

De acordo com a [guideline 9](#) os resíduos VFV contaminados (resíduos perigosos) são considerados resíduos não listados. Estes resíduos correspondem aos resíduos classificados com o código da LER “16 01 04\* - Veículos em fim de vida”. A transferência deste tipo de resíduos não é permitida para países não OCDE ao abrigo do Regulamento 1013/2006. As transferências para países comunitários/países OCDE ficam sujeitas ao procedimento prévio de notificação e consentimento escrito.

Os resíduos de fração leve de fragmentação de VFV encontram-se classificados na entrada A3120 – resíduos de desmantelamento (fração leve), constante da Parte I, do Anexo V, do Regulamento (CE) n.º 1013/2006, pelo que, a sua transferência fica sujeito ao procedimento prévio de notificação e consentimento escrito.

Os resíduos de fração pesada resultante da operação de fragmentação de veículos em fim de vida deverá ser classificada com o código B1050 - resíduos de misturas de metais não ferrosos, sucatas de frações pesadas, na situação em que o teor de impurezas não ferrosas (plásticos, borrachas, etc.) não for superior a 10% do total em peso, e não se encontrar contaminados com substâncias perigosas. Caso contrário, está-se perante um resíduo não listado que carece de procedimento prévio de notificação e consentimento escrito.

*Guideline 9* disponível no portal da Comissão:

<http://ec.europa.eu/environment/waste/shipments/guidance.htm>

### **7.6. Os veículos de pronto-socorro podem transportar VFV?**

O transporte de VFV pode ser realizado por entidades licenciadas para a atividade de pronto-socorro, desde que os veículos de pronto-socorro tenham uma capacidade máxima de transporte de três VFV.

### **7.7. Quais são os requisitos técnicos aplicáveis ao transporte de VFV?**

O transporte de VFV está sujeito ao cumprimento dos requisitos técnicos fixados no anexo V da atual redação do Decreto-Lei n.º 196/2003:

1 — Os veículos afetos ao exercício da atividade de transporte de veículos em fim de vida devem estar dotados de sistema adequado para contenção de eventuais derrames ou escorrências, de forma a impedir a afetação de solos e águas, tendo em vista a proteção do ambiente.

2 — A manutenção dos veículos afetos ao exercício da atividade deve ser realizada em condições que cumpram todos os requisitos de segurança com vista à proteção da saúde e do ambiente.

3 — Os reboques e semirreboques afetos ao transporte de VFV não podem ser utilizados para o transporte de mercadorias que, pela sua natureza, venham a ser integradas na cadeia alimentar humana ou animal.

4 — Os diferentes elementos de um carregamento de VFV são convenientemente escorados para que sejam evitadas deslocações entre si ou contra as paredes do veículo, bem como a contaminação de outras mercadorias.

5 — É proibido proceder a alterações à forma física dos VFV durante a carga, transporte e ou descarga daqueles resíduos, designadamente:

a) Por utilização de pinças metálicas para as operações de carga e descarga, devendo ser utilizadas cintas ou guinchos no caso dos porta-carros, ou outros métodos equivalentes;

b) Por sobreposição direta dos VFV nas galeras, durante a carga, transporte e descarga, devendo ser utilizado um sistema de separação entre camadas.

6 — Em cada unidade de transporte de VFV estão disponíveis os meios adequados de combate a incêndio, bem como os produtos absorventes e adsorventes em quantidade adequada à dimensão da carga.

7 — Quando durante a carga, o transporte ou a descarga de VFV se verificar um derrame de fluidos, a zona contaminada é imediatamente limpa com recurso a produtos absorventes ou adsorventes e os resíduos resultantes da limpeza obrigatoriamente encaminhados para um destino licenciado para o respetivo tratamento, valorização ou eliminação, nos termos do Decreto-Lei n.º 178/2006, de 5 de setembro.

O transporte de VFV classificados como resíduos perigosos deve ainda cumprir as condições definidas na legislação relativa ao transporte rodoviário de mercadorias perigosas. Para mais informação sobre o transporte rodoviário de mercadorias perigosas consulte o portal do Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P.:

## **8. COMÉRCIO DE PEÇAS**

### **8.1. Que condições devem ser verificadas para se considerar que os componentes não constituem resíduos?**

Os componentes provenientes do tratamento de VFV que se pretendam reutilizar devem cumprir as condições da tabela 1 para que sejam considerados componentes que não constituem resíduos.

#### **Tabela 1 - Condições obrigatórias para determinação que se trata de um componente proveniente do tratamento de VFV que não constitui resíduo.**

a) O componente encontra-se apto a funcionar ou que é passível de reparação para utilização para o mesmo fim para que foi concebido.

b) O componente encontra-se adequadamente despoluído e desmantelado\*, não contendo líquidos nem outros componentes perigosos, com exceção daqueles cuja remoção impossibilita/condiciona a reutilização.

c) A reutilização do componente não prejudica os requisitos de segurança dos veículos e os requisitos ambientais tais como emissões para a atmosfera e controlo do ruído.

\* Por «despoluído e desmantelado» entende-se como tendo sido sujeito às operações 2.1 e 2.2 do Anexo IV do Decreto-Lei n.º 196/2003.

Se pelo menos uma das condições não se verificar, considera-se que o componente constitui um resíduo.

### **8.2. Como posso comprovar que se trata de transporte de componentes de VFV para reutilização?**

Tendo em vista um maior controlo no transporte dos componentes provenientes de VFV e de forma a comprovar que se trata de um componente para reutilização recomenda-se, para além da verificação das condições referidas na Pergunta Frequente 8.1, que o transporte seja acompanhado da documentação indicada na tabela 2.

**Tabela 2 - Documentação para transporte de componentes\* que não constituem resíduos.**

- i) Registo de informação exaustiva dos componentes, indicando pelo menos o seguinte:
- Componente (ex.: motor com óleo para reutilização);
  - Características do Componente (ex.: marca do veículo, número do motor, tamanho do motor, tipo de combustível);
  - Nome e endereço do expedidor e do destinatário.
- Esta informação pode ser apresentada na guia de transporte prevista no Decreto-Lei n.º 239/2003\*\*, de 4 de outubro, na sua atual redação.
- ii) Fatura com discriminação de todos os componentes e respetivo preço.
- iii) Declaração, sob compromisso de honra do expedidor, em como os componentes são vendidos para reutilização, estão aptos a funcionar ou são passíveis de reparação e encontram-se adequadamente despoluídos e desmontados\*\*\*, não contendo líquidos nem outros componentes perigosos, com exceção daqueles cuja remoção impossibilita/condiciona a reutilização (por exemplo óleo dos amortecedores e vidro de uma porta).

\* Por «Componente» entende-se qualquer parte destinada a ser parte de um veículo, com determinada função.

\*\* O Decreto-Lei n.º 239/2003 estabelece o regime jurídico do contrato de transporte rodoviário nacional de mercadorias.

\*\*\* Por «despoluído e desmontado» entende-se como tendo sido sujeito às operações 2.1 e 2.2 do Anexo IV do Decreto-Lei n.º 196/2003.

### **8.3. O transporte de componentes para reutilização a partir do operador de desmantelamento carece de guia de acompanhamento de resíduos?**

Tratando-se de componentes para reutilização que não constituem resíduos, nos termos anteriormente referidos, o seu transporte não carece de guia de acompanhamento de resíduos.

### **8.4. Os chassis inteiros ou metades de chassis podem ser reutilizados? E metade de um VFV despoluído pode ser considerado não resíduo?**

O chassis (ou quadro) proveniente de um VFV não pode ser reutilizado como componente inteiro noutro veículo por questões de segurança da identidade dos veículos. Quanto à metade de chassis, para além das referidas questões de segurança da identidade dos veículos não o permitirem, a utilização de metade de chassis não é considerada uma operação de reutilização na medida em que a metade de chassis “per si” não garante existência de estrutura de suporte, fim para o qual foi concebido.

No que se refere à metade de um VFV despoluído, considerando que é constituída por componentes reutilizáveis e por componentes não reutilizáveis (nomeadamente o chassis), ou seja, não sendo passível de reutilização como uma unidade, a metade de VFV despoluído não obedece às condições definidas na Pergunta Frequente 8.1 pelo que continua a constituir um resíduo. A legislação de resíduos não distingue uma metade de VFV despoluída de um VFV inteiro despoluído pelo que a sua interpretação como resíduo é semelhante.

#### **8.5. Que critérios devem ser verificados para exportação de peças usadas?**

Tendo em vista a minimização de situações de dúvida no âmbito da exportação de peças em segunda mão para países terceiros, considerou-se necessário proceder à harmonização de procedimentos, pelo que a APA divulgou no seu portal um conjunto de critérios a serem cumpridos para a exportação de peças para países terceiros resultantes da atividade de desmantelamento de VFV:

1. Apresentação de documento comprovativo das peças serem originadas de um desmantelador de VFV licenciado;
2. Apresentação de fatura com discriminação de todas as peças e respetivo preço, incluindo lista anexa exaustiva das peças;
3. As peças deverão estar esvaziadas de líquidos perigosos;
4. Deve ser utilizado material absorvente no fundo do contentor;
5. Apresentação de declaração, sob compromisso de honra, em como as peças estão aptas a funcionar ou são passíveis de reparação.

Estes critérios constam no portal da APA:

[http://www.apambiente.pt/\\_zdata/Políticas/Resíduos/MTR/DesmantelamentoVFV.pdf](http://www.apambiente.pt/_zdata/Políticas/Resíduos/MTR/DesmantelamentoVFV.pdf)

(<http://www.apambiente.pt/> ▶ Políticas ▶ Resíduos ▶ Movimento Transfronteiriço de Resíduos (MTR) ▶ Outras informações)

#### **8.6. Uma empresa dedicada exclusivamente à atividade de comércio de componentes provenientes de VFV necessita de licenciamento para operações de gestão de resíduos?**

Uma empresa dedicada exclusivamente à atividade de comércio de componentes provenientes do tratamento de VFV mas que não efetua quaisquer operações de tratamento de resíduos, não carece de licenciamento nos termos da atual redação do Decreto-Lei n.º 178/2006, de 5 de setembro. Note-se no entanto que, para os componentes de VFV não serem considerados resíduos, devem ser verificadas as condições da Pergunta Frequente 8.1.

### **8.7. Um VFV sujeito a operações de despoluição, com registo cancelado pelas autoridades competentes, é considerado resíduo?**

Nos termos da atual redação do Decreto-Lei n.º 196/2003, de 23 de agosto, VFV é um veículo que constitui resíduo, ou seja, qualquer veículo de que o detentor se desfaz ou tem a intenção ou a obrigação de se desfazer. Nos termos do mesmo diploma, a operação de reutilização é “qualquer operação através da qual os componentes de VFV sejam utilizados para o mesmo fim para que foram concebidos”.

O diploma considera pois que apenas podem ser reutilizados componentes de VFV não havendo lugar à reutilização de um VFV, como um todo, novamente como veículo, independentemente do mesmo ter sido sujeito a operações de despoluição. Assim, o VFV sujeito às operações de despoluição não deixa de ser considerado resíduo.

### **8.8. Um veículo com registo cancelado e sujeito a operações de despoluição de VFV no país de origem, e posteriormente importado para Portugal, necessita de ser novamente tratado num operador de desmantelamento em Portugal?**

Um VFV sujeito às operações de despoluição trata-se de um resíduo com o código da LER (Lista Europeia de Resíduos) “16 01 06 - Veículos em fim de vida esvaziados de líquidos e outros componentes perigosos”. Assim, o VFV tratado noutro país só pode ser rececionado em Portugal por operadores licenciados para tratamento de VFV com esse código da LER, de forma a dar sequência às operações para promoção da reutilização e da reciclagem enumeradas em 2.2 do Anexo IV do Decreto-Lei n.º 196/2003.

## **9. REPARAÇÃO E MANUTENÇÃO DE VEÍCULOS**

### **9.1. Quais são as responsabilidades das oficinas?**

Os operadores de reparação e manutenção de veículos são responsáveis pelo adequado encaminhamento para tratamento dos componentes ou materiais que constituam resíduos e que sejam resultantes de intervenções por si realizadas em veículos, sem prejuízo da aplicação de outros regimes legais, designadamente em matéria de gestão de óleos usados, de acumuladores usados e de pneus usados, e nos termos do disposto no artigo 9.º do Decreto-Lei n.º 178/2006, de 5 de setembro, com a redação dada pelo Decreto-Lei n.º 73/2011, de 17 de junho.

Assim, a entidade prestadora dos serviços assume a figura de produtor dos resíduos resultantes da atividade de reparação/manutenção e, por conseguinte, impendem sobre si as inerentes obrigações atribuídas, por lei, ao produtor de resíduos, nomeadamente a responsabilidade pela respetiva gestão, incluindo o correto encaminhamento dos resíduos.

Este entendimento é aplicável tanto no caso de prestação de serviços a empresas como a particulares.

## **10. REGISTO NO MIRR/SIRER**

### **10.1. O meu estabelecimento é um centro de receção de VFV e não efetua operações de desmantelamento. Como devo proceder para registar informação no MIRR?**

Os centros de receção de VFV podem ser enquadrados, pelo menos, no Perfil MIRR de “Operador de Gestão de Resíduos (existe processamento de resíduos)”.

No Formulário C1 devem ser registados os VFV rececionados no estabelecimento e identificados o proprietário ou detentor legal do resíduo no campo relativo ao produtor e o transportador. Caso o veículo seja conduzido pelo proprietário ou detentor até às instalações do centro de receção, o campo do transportador deve ser preenchido com a identificação do proprietário/detentor.

No Formulário C2 devem ser declarados os VFV encaminhados para operadores de desmantelamento, identificando os respetivos transportadores.

### **10.2. O meu estabelecimento é um operador de desmantelamento de VFV. Como devo proceder para registar informação no MIRR?**

Os operadores de desmantelamento podem ser enquadrados no Perfil MIRR de “Operador de Gestão de Resíduos (existe processamento de resíduos)”.

No Formulário C1 devem ser registados os VFV rececionados no estabelecimento e identificados o proprietário ou detentor legal do resíduo no campo relativo ao produtor e o transportador.

Caso o VFV seja proveniente de um centro de receção de VFV, no campo do produtor deve ser identificado o estabelecimento do centro de receção.

Caso o veículo seja conduzido pelo proprietário ou detentor até às instalações do operador de desmantelamento, o campo do transportador deve ser preenchido com a identificação do proprietário/detentor.

No Formulário C2 devem ser declarados todos os resíduos resultantes das operações de despoluição e desmantelamento dos VFV ocorridas no estabelecimento e respetivo encaminhamento para um destinatário com vista a um tratamento adequado. São exemplos as baterias usadas, os óleos minerais usados e os pneus usados resultantes exclusivamente do desmantelamento dos VFV.

### **10.3. Os operadores que transportam VFV têm de se registar no SIRAPA?**

Sim, estão obrigadas ao registo no MIRR as pessoas singulares ou coletivas que procedam à recolha ou ao transporte de VFV a título profissional, conforme previsto na atual redação do artigo 48º do Decreto-Lei nº 178/2006, de 5 de setembro, com as alterações introduzidas pelo Decreto-Lei n.º 73/2011, de 17 de junho.

### **10.4. Os componentes de VFV reutilizados devem ser registados nos formulários MIRR?**

Os quantitativos de componentes provenientes do desmantelamento de VFV que sejam reutilizados não se enquadram no âmbito do MIRR.

### **10.5. Onde posso encontrar mais informação sobre o registo no MIRR?**

No portal da APA está disponível mais informação, incluindo um Guia específico sobre o registo MIRR para os operadores de desmantelamento de VFV:

<http://apoiosiliamb.apambiente.pt/apoio/MIRR/MIRR.aspx>

[http://apoiosiliamb.apambiente.pt/documentos/MIRR/VFV\\_V.1\\_27-01-2016.pdf](http://apoiosiliamb.apambiente.pt/documentos/MIRR/VFV_V.1_27-01-2016.pdf)

## **11. LICENCIAMENTO**

### **11.1. Os centros de receção de VFV estão sujeitos a licenciamento? Qual a entidade competente de licenciamento? E quais os requisitos mínimos?**

Os centros de receção de VFV estão sujeitos ao licenciamento simplificado nos termos da alínea d) do n.º 1 do artigo 32.º do Decreto-Lei n.º 73/2011, de 17 de junho, sendo as entidades licenciadoras as Comissões de Coordenação e Desenvolvimento Regional da respetiva área de influência.

O funcionamento dos centros de receção está sujeito ao cumprimento dos requisitos técnicos mínimos constantes do n.º 1 do anexo IV do Decreto-Lei nº 64/2008, de 8 de abril, sem prejuízo do cumprimento da demais legislação aplicável:



- i. Sistema de controlo dos documentos dos VFV rececionados e de registo da data da sua receção, dos seus dados (matrícula, número de chassis, categoria, marca e modelo) e dos dados do último proprietário/detentor (nome, endereço e nacionalidade);
- ii. Sistema de registo do destinatário dos VFV rececionados;
- iii. Vedação que impeça o livre acesso às instalações;
- iv. Equipamento de combate a incêndios;
- v. Zona de armazenagem de VFV impermeabilizada, com área suficiente para que os VFV não sejam colocados uns em cima dos outros ou de lado, equipada com sistema de recolha e tratamento de águas pluviais, águas de limpeza e de derramamentos, dotado de decantadores e separadores de óleos e gorduras, que permita cumprir a legislação nacional relativa a descarga de águas residuais.

#### **11.2. As operações de desmantelamento e de fragmentação de VFV estão sujeitas a licenciamento? E quais os requisitos mínimos?**

As operações de tratamento de VFV estão sujeitas a licenciamento nos termos do disposto no Decreto-Lei n.º 73/2011, de 17 de junho, bem como aos requisitos técnicos mínimos constantes dos n.ºs 2 e 3 do anexo IV do Decreto-Lei n.º 196/2003, de 23 de agosto, na sua atual redação, sem prejuízo da demais legislação aplicável:

##### Instalações de desmantelamento de VFV:

- i. Sistema de controlo dos documentos dos VFV rececionados e de registo da data da sua receção, dos seus dados (matrícula, número de chassis, categoria, marca e modelo), dos dados do último proprietário/detentor (nome, endereço e nacionalidade) e dos dados do centro de receção de proveniência (nome e endereço);
- ii. Sistema de registo de quantidades de componentes e materiais retirados e encaminhados, por tipo de materiais ou componentes, e do respetivo destinatário (incluindo, em particular, a parte remanescente da carroçaria ou chassis);
- iii. Vedação que impeça o livre acesso às instalações;
- iv. Equipamento de combate a incêndios;
- v. Zona de armazenagem de VFV impermeabilizada, com área suficiente para que os VFV não sejam colocados uns em cima dos outros ou de lado, equipada com sistema de recolha e tratamento de águas pluviais, águas de limpeza e de derramamentos, dotado de decantadores e separadores de óleos e gorduras, que permita cumprir a legislação nacional relativa a descarga de águas residuais;

vi. Zona de desmantelamento devidamente coberta de forma a proporcionar proteção suficiente contra a chuva e contra o vento, com superfície impermeável e equipada com sistema de recolha e tratamento de águas de limpeza e de derramamentos, dotado de decantadores e separadores de óleos e gorduras, que permita cumprir a legislação nacional relativa a descarga de águas residuais;

vii. Zona de armazenagem de componentes e materiais retirados, devidamente coberta de forma a proporcionar proteção suficiente contra a chuva e contra o vento, com superfície impermeável e equipada com sistema de recolha e tratamento de águas de limpeza e de derramamentos, dotado de decantadores e separadores de óleos e gorduras, que permita cumprir a legislação nacional relativa a descarga de águas residuais.

viii. Esta zona deverá estar equipada com recipientes adequados e devidamente identificados para o armazenamento separado de acumuladores (com neutralização dos eletrólitos no próprio local ou noutra local), filtros, condensadores contendo PCB, fluidos (separados de acordo com as classes referidas no n.º 2.1 deste anexo) e de componentes destinados a reutilização.

ix. As operações de armazenagem são realizadas de forma a evitar danos nos componentes que contenham fluidos, nos componentes recuperáveis ou nos sobressalentes;

x. Zona de armazenagem de pneus usados (sem empilhamento excessivo), com superfície impermeável e equipada com sistema de recolha e tratamento de águas pluviais, águas de limpeza e de derramamentos, dotado de decantadores e separadores de óleos e gorduras, que permita cumprir a legislação nacional relativa a descarga de águas residuais.

#### Instalações de fragmentação de VFV:

i. Sistema de registo da data de receção do VFV, dos seus dados (matrícula, número de chassis, categoria, marca e modelo), dos dados do último proprietário/detentor (nome, endereço e nacionalidade) e dos dados do desmantelador de proveniência (nome e endereço). Nos casos em que os VFV chegam compactados, é apenas exigível o registo, em peso, das quantidades recebidas e os dados do desmantelador de proveniência;

ii. Sistema de registo de frações resultantes da fragmentação, por tipo de materiais, e dos respetivos destinatários;

iii. Vedação que impeça o livre acesso às instalações;

iv. Equipamento de combate a incêndios;

v. Zona de armazenagem de VFV impermeabilizada, com área suficiente para que os VFV não sejam colocados uns em cima dos outros ou de lado, equipada com sistema de recolha e tratamento de águas pluviais, águas de limpeza e de derramamentos, dotado de decantadores e separadores de óleos e gorduras, que permita cumprir a legislação nacional relativa a descarga de águas residuais;

vi. Zona de armazenagem de frações resultantes da fragmentação impermeabilizada, equipada com sistema de recolha e tratamento de águas pluviais, águas de limpeza e de derramamentos, dotado de decantadores e separadores de óleos e gorduras, que permita cumprir a legislação nacional relativa a descarga de águas residuais.

## **12. OUTRAS QUESTÕES**

### **12.1. Existem estatísticas sobre a gestão de VFV em Portugal?**

Encontram-se disponíveis no portal do Eurostat estatísticas sobre a gestão de VFV em Portugal bem como nos restantes 27 Estados Membros da União Europeia:

<http://ec.europa.eu/eurostat/web/waste/key-waste-streams/elvs>

Portugal cumpre desde 2006 a meta de reutilização/valorização de 85%, em peso, por VFV, definida em legislação comunitária através da Diretiva 2000/53/CE, ocupando o 17º lugar do ranking de 2010, juntamente com Hungria, com uma taxa de 86,8%. No que se refere à meta de reutilização/reciclagem, Portugal encontrava-se no 18º lugar em 2010, juntamente com Espanha, com uma taxa de 82,8%, cumprindo desde 2006 a meta comunitária de 80%.

### **12.2. Existe algum documento de referência para a realização de campanhas de fragmentação de VFV?**

A Comissão elaborou um Guia para a realização de campanhas de fragmentação que apresenta orientações referentes a diversos aspetos nomeadamente à amostra de VFV, coordenação das atividades nos operadores de desmantelamento e fragmentação e registo de informação ao longo de todo o processo:

**Development of a Guidance Document on "How to Perform a Shredder Campaign" – Proposal for a Guidance Document**

[http://ec.europa.eu/environment/archives/waste/pdf\\_comments/shredder.pdf](http://ec.europa.eu/environment/archives/waste/pdf_comments/shredder.pdf)