

Perguntas Frequentes - Veículos em Fim de Vida (VFV)

Índice

Geral/Enquadramento	5
1. Qual é a legislação específica aplicável à gestão de Veículos em Fim de Vida (VFV)?.....	5
2. Existem metas nacionais para a gestão de VFV?	5
3. Quais as disposições do Decreto-Lei n.º 152-D/2017 aplicáveis a “outros veículos”?	5
Entidade Gestora/ Sistema Integrado	6
4. Qual a diferença entre sistema integrado e sistema individual de VFV?.....	6
5. Que informação deve constar nos contratos, de transferência de responsabilidade, entre os fabricantes ou importadores de veículos e a entidade gestora do sistema integrado?	6
6. Como é que é financiada a entidade gestora do sistema integrado de VFV?	7
7. O que é a VALORCAR e quais as suas responsabilidades?	8
8. Como é calculada a prestação financeira da VALORCAR?	8
9. O que é necessário para criar um sistema individual de gestão de VFV?	8
Registo de Produtores.....	9
10. Os produtores de veículos têm de se registar no Registo de Produtores de Produto no SILiAmb?.....	9
11. Que categorias de veículos devem ser enquadrados e declarados?	10
12. A informação prevista no n.º 6 do artigo 19.º do Decreto-Lei n.º 152-D/2017 é aplicável a produtores de que categorias de veículos?	10
Proprietário de Veículo	11
13. Onde posso entregar o meu veículo para abate?	11
14. Que documentação deve ser entregue, pelo proprietário, juntamente com o VFV no operador de desmantelamento?	11
15. Qual é a entidade responsável pelo cancelamento da matrícula?	12
16. A entrega de um VFV num operador tem encargos para o proprietário?.....	12

17. Posso entregar o meu VFV num centro de abate europeu? Como devo proceder para o cancelamento da matrícula?.....	12
Certificado de Destruição.....	13
18. Para que serve o certificado de destruição?.....	13
19. Os certificados de destruição têm de ser emitidos na Plataforma Única de Emissão de Certificados de Destruição?	13
20. Quais são os operadores que podem emitir certificados de destruição?.....	13
21. O meu VFV já foi abatido e tenho o certificado destruição mas a matrícula ainda não foi cancelada. O que devo fazer?	13
Operadores de Gestão	14
22. Como posso aderir à Plataforma Única de Emissão de Certificados de Destruição? .	14
23. Quais são os requisitos que as instalações de armazenagem temporária de VFV, antes do respetivo tratamento, devem verificar?	14
24. Quais são os requisitos que as instalações de desmantelamento de VFV devem verificar?.....	15
25. É obrigatório remover pneus e vidros dos VFV?.....	15
26. Qual é o prazo para realização de operações de despoluição dos VFV?	15
27. Qual é o prazo para realização de operações de tratamento dos VFV a fim de promover a reutilização e reciclagem?	15
28. Em que momento se pode considerar que o VFV está despoluído e desmantelado? 16	
29. Os operadores de desmantelamento podem ceder VFV a terceiros para ações de formação?	16
Requisitos de Qualificação	16
30. Onde podem ser consultados os Requisitos?	16
31. A que categorias de veículos são aplicáveis os Requisitos?.....	17
32. Qual o prazo de adaptação para o cumprimento dos Requisitos?	17
33. A partir de que ano deve ser enviada a declaração anual?	17
34. Não sendo operador da VALORCAR como devo fazer para obter a declaração anual?	17
35. Os operadores VALORCAR têm de enviar a declaração anual à APA?.....	17

Transporte de VFV e e-GAR.....	18
36. Qual é o regime jurídico aplicável ao transporte de VFV?	18
37. Quais são os requisitos técnicos aplicáveis ao transporte rodoviário de VFV?	18
38. Em que casos é necessária a emissão de e-GAR?	19
39. Um veículo conduzido pelo proprietário/detentor até um operador autorizado tem de cumprir o regime jurídico aplicável ao transporte de VFV? É necessária emissão de e-GAR?	19
40. Para que seja emitida uma e-GAR relativa a transporte de um VFV é necessário o particular estar inscrito no SILiAmb? E se for uma empresa?	19
41. O que é o perfil e-GAR VFV?.....	20
42. Como posso saber se já tenho o perfil e-GAR VFV atribuído?	20
43. Quem pode emitir e-GAR utilizando o perfil “e-GAR VFV”?	20
44. O transporte de VFV de paradeiro desconhecido ou a favor do Estado necessita de e-GAR?	20
45. O transporte de componentes de VFV a partir das instalações de operador de desmantelamento necessita de guia de acompanhamento de resíduos?	21
46. Os veículos de pronto-socorro podem transportar VFV?	21
47. Quais as regras para transferências de veículos usados versus VFV?.....	21
48. Como são classificados os resíduos de VFV quando se trata de movimentos transfronteiriços?	21
49. É proibido proceder a alterações à forma física dos VFV durante a carga, transporte e ou descarga, quando estes foram sujeitos a todas as operações do 2.1. e 2.2. do Anexo XIX do Decreto-Lei n.º 152-D/2017?	22
Comércio de Peças	23
50. Que condições devem ser verificadas para se considerar que os componentes não constituem resíduos?	23
51. Como posso comprovar que se trata de transporte de componentes de VFV para reutilização?	23
52. O transporte de componentes para reutilização a partir do operador de desmantelamento carece de guia de acompanhamento de resíduos?	24
53. Os chassis inteiros ou metades de chassis podem ser reutilizados? E metade de um VFV despoluído pode ser considerado não resíduo?	24

54. Que critérios devem ser verificados para exportação de peças usadas?	24
55. Uma empresa dedicada exclusivamente à atividade de comércio de componentes provenientes de VFV necessita de licenciamento para operações de gestão de resíduos?... 25	
56. Um VFV sujeito a operações de despoluição, com registo cancelado pelas autoridades competentes, é considerado resíduo?	25
57. 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?	25
Reparação e Manutenção de Veículos.....	26
58. Quais são as responsabilidades das oficinas?	26
59. As oficinas podem entregar peças retiradas dos veículos, aos clientes, resultantes da sua reparação e manutenção?	26
Registo no MIRR/SIRER	27
60. Como deve ser feito o preenchimento do MIRR pelos operadores de despoluição e desmantelamento de VFV?	27
61. Os operadores que transportam VFV têm de se registar no SILiAmb?.....	27
62. Onde posso encontrar mais informação sobre o registo no MIRR?	27
Licenciamento	27
63. Os centros de receção de VFV estão sujeitos a licenciamento? Qual a entidade competente de licenciamento?	27
64. As operações de desmantelamento e de fragmentação de VFV estão sujeitas a licenciamento?	27
Outras Questões.....	28
65. Quais são as obrigações de comunicação de dados dos fabricantes de materiais e de equipamentos para veículos?	28
66. Existem estatísticas sobre a gestão de VFV em Portugal?.....	28
67. Existe algum documento de referência para a realização de campanhas de fragmentação de VFV?	28

Geral/Enquadramento

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 152-D/2017, de 11 de dezembro](#), com as alterações da [Lei n.º 41/2019 de 21 de junho](#), que revogou o Decreto-Lei n.º 196/2003, de 23 de agosto bem como ao Regime Geral de Gestão de Resíduos (RGGR).

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](#), alterada pela [Portaria n.º 28/2019, de 18 de janeiro](#), 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);

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

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
1 janeiro 2006	80% em peso, em média, por veículo e por ano	85% em peso, em média, por veículo e por ano
1 janeiro 2015	85% em peso, em média, por veículo e por ano	95% em peso, em média, por veículo e por ano

3. Quais as disposições do Decreto-Lei n.º 152-D/2017 aplicáveis a “outros veículos”?

Na atual redação do [Decreto-Lei n.º 152-D/2017, de 11 de dezembro](#), “outros veículos” são quaisquer veículos classificados em categorias diferentes das indicadas na definição de

“veículo” do artigo 3.º, e a estes são aplicáveis as seguintes disposições com as necessárias adaptações:

- Artigo 6.º - Requisitos de transporte de resíduos;
- Números 1 do artigo 80.º - Objetivos de gestão;
- Números 1, 2, 4 e 5 do artigo 81.º - Responsabilidade;
- Números 7 e 8 do artigo 83.º - Rotulagem, identificação de componentes e informação;
- Artigo 85.º - Cancelamento de matrícula e emissão de certificado de destruição;
- Artigo 86.º - Dispensa de apresentação de documentação;
- Artigo 87.º - Operadores de gestão de VFV.

Entidade Gestora/ Sistema Integrado

4. Qual a diferença entre sistema integrado e sistema individual de VFV?

O sistema integrado de gestão de VFV é o sistema através do qual o produtor de veículos transfere a responsabilidade pela gestão do VFV no qual o veículo se transforma, para uma entidade gestora licenciada para o efeito, que assume coletivamente essa responsabilidade. O sistema integrado de gestão de VFV é atualmente gerido pela VALORCAR, a única entidade gestora licenciada para este fluxo específicos de resíduos.

Sistema individual é o sistema através do qual o produtor de veículos assume individualmente a responsabilidade pela gestão do resíduo no qual o produto ou embalagem se transforma (alínea jji) do artigo 3.º do Decreto-Lei n.º 152-D/2017).

Para mais informação consulte o portal da APA:

<https://apambiente.pt/residuos/veiculos-em-fim-de-vida>

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

A transferência de responsabilidade pela gestão do VFV no qual o veículo se transforma é objeto de contrato escrito, de duração coincidente com o período de vigência da licença da entidade gestora, com possibilidade de rescisão, denúncia ou revisão, e contém obrigatoriamente:

- a) A identificação e caracterização dos produtos abrangidos pelo contrato;

- b) As ações de controlo a desenvolver pela entidade gestora, por forma a verificar o cumprimento das condições estipuladas no contrato;
- c) As prestações financeiras devidas à entidade gestora e a sua forma de atualização;
- d) A obrigatoriedade de transmissão de informação periódica por parte do produtor de veículos e a responsabilidade deste pela sua qualidade e veracidade, prevendo a necessidade de certificação dos dados transmitidos de forma proporcionada face à respetiva dimensão;
- e) A obrigação dos produtores de veículos participarem e colaborarem nas medidas a prever no plano de prevenção de resíduos da entidade gestora;
- f) Mecanismos que garantam a declaração de informação pelos produtores de veículos à entidade gestora, de forma a não comprometer o reporte de informação pela entidade gestora à APA, I. P.;
- g) A obrigatoriedade de prestação de informação, por parte da entidade gestora, sobre as ações desenvolvidas e os resultados alcançados;
- h) A obrigação dos produtores de veículos transmitirem informação às instalações de tratamento nos termos previstos no Decreto-Lei n.º 152-D/2017.

6. 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, paga pelos produtores de veículos, cujo valor é estabelecido de acordo com o modelo de cálculo aprovado no âmbito da licença atribuída à entidade gestora.

Assim, o modelo de cálculo dos valores de prestações financeiras da VALORCAR decorre do número 4.1. do Despacho n.º 2178-A/2018, de 1 de março. O modelo abrange a totalidade do período da licença e inclui os seguintes elementos:

- a) Modelo de cálculo das prestações financeiras, fórmula de cálculo e suas variáveis com discriminação dos inputs e outputs;
- b) Conceitos e princípios fundamentais subjacentes ao modelo apresentado, sendo que um dos princípios deve ser o de que os preços devem refletir os gastos, ou seja, a prestação financeira deve corresponder à prestação de um serviço;
- c) Decomposição e caracterização efetivas dos gastos (diretos e indiretos) bem como dos rendimentos do sistema tendo em atenção os inputs e pressupostos que constituem o modelo, devidamente dissociados por sistema químico e por rubrica.
- d) Perspetiva da evolução do fluxo dos VFV;
- e) Análise de sensibilidade aos pressupostos utilizados para o modelo de cálculo proposto;
- f) Demonstração de resultados previsionais que evidencie o equilíbrio económico e financeiro do sistema resultante da opção proposta;
- g) Apresentação dos valores de prestação financeira obtidos com a aplicação do modelo.

7. O que é a VALORCAR e quais as suas responsabilidades?

A VALORCAR – Sociedade de Gestão de Veículos em Fim de Vida, Lda. é a entidade gestora do sistema integrado de gestão de VFV (SIGVFV) a nível nacional, encontrando-se as suas responsabilidades definidas no artigo 12.º do Decreto-Lei n.º 152-D/2017, e no Despacho n.º 2178-A/2018, de 1 de março, que concede a respetiva licença.

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

Página de internet: <http://www.valorcar.pt/>

8. Como é calculada a prestação financeira da VALORCAR?

O valor da prestação financeira anual a suportar pelos produtores de veículos aderentes ao sistema integrado da VALORCAR é determinado pela seguinte fórmula:

$$PF = \Sigma \textit{Gastos globais} / \textit{POM total}$$

Gastos globais:

- ✓ Gerais
- ✓ Contrapartidas aos operadores
- ✓ Recursos humanos
- ✓ Sensibilização, Comunicação e Educação
- ✓ Investigação e Desenvolvimento
- ✓ Reservas
- ✓ Provisões
- ✓ Outros (Taxa de Gestão de Resíduos, amortizações)

POM total:

- ✓ Quantidade total, em unidades, de veículos colocados no mercado (novos e usados – homologados antes ou após 2009).

O valor da prestação financeira em vigor pode ser consultado na página da VALORCAR:

<http://www.valorcar.pt/pt/vfv/fabricantes>

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

O Decreto-Lei n.º 152-D/2017, prevê, em alternativa ao sistema integrado, que os produtores de veículos podem optar por assumir as suas obrigações a título individual. O sistema individual está sujeita a autorização atribuída por despacho dos membros do Governo responsáveis pelas áreas da economia e do ambiente, por período não superior a cinco anos,

podendo ser prorrogada por um ano, e estabelece as condições de gestão do fluxo, designadamente as relativas:

- a) Aos resíduos abrangidos;
- b) À rede de recolha dos resíduos;
- c) Aos objetivos e metas de gestão;
- d) Ao plano de sensibilização;
- e) Ao equilíbrio económico-financeiro;
- f) Às relações com os operadores de tratamento de resíduos e outros intervenientes no sistema individual;
- g) À monitorização da atividade do sistema individual e prestação de informação;
- h) Ao valor da caução.

O requerimento para atribuição de autorização é submetido, de forma desmaterializada, através de uma plataforma eletrónica da APA, I. P., à qual a Direção-Geral das Atividades Económicas (DGAE) tem acesso direto, competindo à APA, I. P., coordenar o processo de autorização e transmitir a decisão final. O requerimento é acompanhado do caderno de encargos, o qual deve conter, pelo menos, a seguinte informação:

- a) Previsão da quantidade de produto a colocar no mercado anualmente;
- b) Previsão da quantidade de resíduos a retomar anualmente;
- c) Identificação e características técnicas dos resíduos abrangidos;
- d) Estrutura da rede de recolha dos resíduos;
- e) Definição de uma verba destinada ao financiamento de campanhas de sensibilização, informação e educação;
- f) Estratégia no âmbito da prevenção da produção de resíduos;
- g) Circuito económico concebido para o tratamento, evidenciando os termos da relação entre o produtor e os operadores económicos envolvidos;
- h) Estimativa do valor da caução para o período de vigência da autorização.

Registo de Produtores

10. Os produtores de veículos têm de se registar no Registo de Produtores de Produto no SILiAmb?

Sim. Para mais informação consultar as perguntas A1 e A2 bem como as perguntas da Seção I. Veículos, do documento de Perguntas Frequentes, na página de Apoio SILiAmb:

<https://apoiosiliamb.apambiente.pt/lista-de-documentos/1301?language=pt-pt>

11. Que categorias de veículos devem ser enquadrados e declarados?

O registo de produtores é obrigatório para todas as categorias de veículos (M1, M2, M3, N1, N2, 3 rodas excluindo triciclos a motor, quadriciclos, 2 e 3 rodas e 'outras categorias de veículos').

A partir de 1 de janeiro de 2018, com a entrada em vigor do Decreto-Lei n.º 152-D/2017, de 11 de dezembro, o âmbito foi alargado nos veículos. Assim:

- As empresas que colocam no mercado veículos usados das categorias M1, N1 e 3 rodas, excluindo triciclos a motor, em território nacional, a partir desta data ficam obrigadas a adesão a uma entidade gestora ou constituição de um sistema individual para a gestão de veículos em fim de vida pelo que, no enquadramento, caso não tenham sistema individual autorizado, devem selecionar a opção "sistema integrado";
- Os importadores de veículos usados das restantes categorias - M2, M3, N2, quadriciclos, 2 e 3 rodas e 'outras categorias de veículos' - devem enquadrar essas categorias selecionando a opção "não abrangido por sistema de gestão".

Para além de se declarar os veículos, devem também ser declarados os produtos incorporados nos veículos, ou seja, os produtos: Óleos lubrificantes, Pilhas e Acumuladores, Pneus e Veículos.

Para mais informação sobre o procedimento no SILiAmb, consulte o 'Manual de Registo de Produtores de Produtos', na página de Apoio SILiAmb:

<https://apoiosiliamb.apambiente.pt/lista-de-documentos/1301?language=pt-pt>

12. A informação prevista no n.º 6 do artigo 19.º do Decreto-Lei n.º 152-D/2017 é aplicável a produtores de que categorias de veículos?

A informação prevista no n.º 8 do artigo 19.º do Decreto-Lei n.º 152-D/2017 é aplicável a produtores de "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), bem como os veículos a motor de três rodas, com exclusão dos triciclos a motor".

Aos produtores das restantes categorias de veículos, o reporte da informação previsto no n.º 8 do artigo 19.º do Decreto-Lei n.º 152-D/2017 não é aplicável.

Proprietário de Veículo

13. Onde posso entregar o meu veículo para abate?

A lista de operadores de desmantelamento de VFV, que se encontram devidamente licenciados e podem emitir certificados de destruição, encontra-se disponível no portal da APA (ver subpágina 'Centros de Abate / Desmantelamento'):

<https://apambiente.pt/residuos/centros-de-abatedesmantelamento>

Pode também consultar 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 definida na [Decisão da Comissão n.º 2014/955/UE, de 18 de dezembro](#)), 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)

Salienta-se que desde 1 de janeiro de 2018 apenas são válidos os certificados de destruição emitidos na Plataforma Única de Emissão de Certificados de Destruição.

14. Que documentação deve ser entregue, pelo proprietário, juntamente com o VFV no operador de desmantelamento?

É nas instalações do operador de desmantelamento que se inicia o processo que conduzirá ao cancelamento da matrícula e do registo de propriedade do VFV.

Aquando da receção do VFV, o operador exige a entrega dos seguintes documentos:

- Livrete e título de registo de propriedade do veículo (ou certificado de matrícula);
- Requerimento de cancelamento da matrícula (modelo 9 do Instituto de Mobilidade e Transportes, IP. (IMT, I.P.)).

Depois de verificar os documentos (nomeadamente conferindo: a marca, modelo, matrícula e o n.º de chassis do VFV com os que constam nos documentos; os dados do proprietário que constam dos documentos do veículo com um documento de identificação pessoal deste), o operador deve introduzir os dados do VFV e do seu proprietário/detentor na Plataforma de Emissão de Certificados de Destruição, e emitir o certificado de destruição no sistema.

O original do certificado de destruição é de seguida entregue ao proprietário/detentor do VFV, que fica assim com o comprovativo de que entregou o veículo num centro licenciado e que não tem mais responsabilidades.

O certificado de destruição só poderá ser disponibilizado a terceiros (proprietário/detentor), mesmo que não assinado, após o operador ter tomado posse física do VFV (este ter dado

entrada nas suas instalações ou num meio de transporte pertencente ao operador) e de todos os documentos legalmente previstos.

15. Qual é a entidade responsável pelo cancelamento da matrícula?

A entidade responsável pelo cancelamento de matrículas é o IMT, I.P..

O operador de desmantelamento tem o prazo de 5 dias uteis, após a emissão do certificado de destruição, para enviar cópia do certificado de destruição e a documentação indicada na pergunta anterior, para o IMT, I.P..

O IMT, I.P. na posse dos documentos acima referidos é a entidade que procede ao cancelamento da matrícula. Pode consultar mais informação relativamente ao cancelamento de matrículas aqui:

<http://www.imt-ip.pt/sites/IMTT/Portugues/Veiculos/CancelamentoMatricula/Paginas/CancelamentoMatricula.aspx>.

16. 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 produtor de veículos ou pela entidade gestora é efetuada sem custos para o seu proprietário ou detentor, ainda que esse VFV tenha um valor de mercado negativo ou nulo exceto nos seguintes casos:

- 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.

17. Posso entregar o meu VFV num centro de abate europeu? Como devo proceder para o cancelamento da matrícula?

O Decreto-Lei n.º 152-D/2017, de 11 de dezembro, define que os certificados de destruição emitidos por outros Estados-Membros da União Europeia que contenham todas as informações requeridas no anexo XVIII, são válidos para efeitos de cancelamento da matrícula no território nacional.

Assim, deve entregar o veículo num centro de abate licenciado e remeter a cópia do mesmo, bem como o modelo 9 do IMT, I.P. preenchido, certificado de matrícula ou o documento de identificação do veículo e o título de registo de propriedade para o IMT, I.P..

Certificado de Destruição

18. Para que serve o certificado de destruição?

O certificado de destruição emitido por operador de desmantelamento licenciado, na Plataforma Única de Emissão de Certificados de Destruição, 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 IMT, I.P. permite o cancelamento da matrícula e posterior cancelamento do registo de propriedade.

19. Os certificados de destruição têm de ser emitidos na Plataforma Única de Emissão de Certificados de Destruição?

Sim, desde 1 de janeiro de 2018 que apenas são válidos os certificados de destruição emitidos na Plataforma Única de Emissão de Certificados de Destruição.

Estes certificados têm o logo da APA e um código de barras que identifica o certificado.

20. 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 “16 01 04* - Veículos em fim de vida” (Lista Europeia de Resíduos definida na [Decisão da Comissão n.º 2014/955/UE, de 18 de dezembro](#)). Pode consultar a lista no portal da APA (ver subpágina ‘Centros de Abate/Desmantelamento’):

<https://apambiente.pt/residuos/centros-de-abatedesmantelamento>

21. O meu VFV já foi abatido e tenho o certificado destruição mas a matrícula ainda não foi cancelada. O que devo fazer?

O operador de desmantelamento, tem o prazo de 5 dias úteis, após a emissão do certificado de destruição, para enviar cópia do mesmo com a documentação do VFV abatido, para o IMT, I.P. (certificado de matrícula ou o documento de identificação do veículo e o título de registo de propriedade e modelo 9 do IMT, I.P. preenchido). O original do certificado de destruição deve ser entregue ao proprietário/detentor do VFV, que fica assim com o comprovativo de que entregou o veículo.

É da responsabilidade do IMT, I.P., na posse dos documentos acima referidos, proceder ao cancelamento da matrícula., pelo que se sugere que entre em contacto diretamente com o IMT, I.P.:

<http://www.imt-ip.pt/sites/IMTT/Portugues/Contactos/Paginas/Sede.aspx>

Operadores de Gestão

22. Como posso aderir à Plataforma Única de Emissão de Certificados de Destruição?

A partir de 1 de janeiro de 2018, todos os certificados de destruição de veículos em fim de vida são obrigatoriamente emitidos através de plataforma informática online.

A admissão/acesso à Plataforma de Emissão de Certificados de Destruição pelos operadores de desmantelamento de VFV é sujeita à verificação prévia de um conjunto de informação.

Os interessados devem submeter o pedido juntamente com os seguintes dados: NIF, nome, morada e contactos da empresa, o nome do responsável pela emissão dos certificados de destruição, o código APA associado ao estabelecimento em causa, anexando o alvará de licença para a realização de operações de gestão de resíduos, previsto Regime Geral de Gestão de Resíduos (RGGR), para o e-mail:

certificadodestruicaoovf@apambiente.pt

Após a validação do pedido, são geradas credenciais de acesso à plataforma, sendo que a entrada no sistema será efetuada através da página do SILiAmb no portal da APA (Sistemas de Informação/SILiAmb): <https://siliamb.apambiente.pt/>.

23. 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 mínimos constantes no ponto 2 do Anexo XIX do Decreto-Lei n.º 152-D/2017:

- 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.

24. 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 mínimos constantes no ponto 2 do Anexo XIX do Decreto-Lei n.º 152-D/2017 e dos Requisitos de Qualificação publicados no portal da APA (ver [pergunta 26](#)).

25. 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. É também obrigatória a remoção dos restantes componentes enumerados em 2.1 e 2.2 do Anexo XIX do Decreto-Lei n.º 152-D/2017.

26. 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 XIX do Decreto-Lei n.º 152-D/2017), devem ser realizadas no prazo máximo de 30 dias 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 XVI do Decreto-Lei n.º 152-D/2017, no caso dos VFV das categorias M1, N1 e veículos a motor de três rodas, com exclusão dos triciclos a motor.

27. 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 XIX do Decreto-Lei n.º 152-D/2017) não têm prazo mas são obrigatórias previamente à fragmentação 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;
- 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.

28. Em que momento se pode considerar que o VFV está despoluído e desmantelado?

Atendendo à definição de desmantelamento do Decreto-Lei n.º 152-D/2017, “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 XIX do Decreto-Lei n.º 152-D/2017.

29. Os operadores de desmantelamento podem ceder VFV a terceiros para ações de formação?

Os operadores de desmantelamento podem disponibilizar temporariamente VFV a terceiros, designadamente a corporações de bombeiros ou instituições de ensino para ações de formação, desde que:

- a) Os VFV não disponham de matrícula ou outros elementos identificativos, e tenham sido sujeitos às operações de tratamento para despoluição constantes do n.º 2.1 do anexo XIX do Decreto-Lei n.º 152-D/2017;
- b) Exista uma declaração do destinatário a explicitar o motivo da utilização, assegurando que o VFV não é utilizado para outros fins, designadamente para circulação na via pública, bem como data da respetiva devolução.

(n.º 6 do artigo 87.º do Decreto-Lei n.º 152-D/2017)

Requisitos de Qualificação

30. Onde podem ser consultados os Requisitos?

Os Requisitos de Qualificação de Operadores de Gestão de VFV, previstos no artigo 8.º do Decreto-Lei n.º 152-D/2017, foram publicados, na sua primeira versão em 16 de abril de 2018, encontrando-se a versão mais atual no portal da APA:

<https://apambiente.pt/residuos/requisitos-de-qualificacao-otr>

(<http://www.apambiente.pt/> ▶ Resíduos ▶ Fluxos Específicos de Resíduos ▶ Veículos em fim de vida ▶ Requisitos de Qualificação OTR)

31. A que categorias de veículos são aplicáveis os Requisitos?

Os Requisitos de Qualificação são aplicáveis às categorias de veículos abrangidas pela definição de “veículo”, ou seja:

- Categoria M1 - Veículos a motor destinados ao transporte de passageiros com oito lugares sentados, no máximo, além do lugar do condutor;
- Categoria N1 - Veículos a motor destinados ao transporte de mercadorias, com peso máximo em carga tecnicamente admissível não superior a 3,5 t;
- Veículos a motor de três rodas, com exclusão dos triciclos a motor;

Os Requisitos não são aplicáveis a operadores que apenas efetuem tratamento de “outros veículos” (definição constante na alínea jj) do artigo 3.º do Decreto-Lei n.º 152-D/2017).

32. Qual o prazo de adaptação para o cumprimento dos Requisitos?

Atendendo a que os Requisitos foram publicados a 16 de abril de 2018, no portal da APA, os operadores de desmantelamento de VFV que já se encontravam a operar nessa data, são obrigados ao cumprimento dos mesmos no prazo de 12 meses, ou seja, até 16 de abril de 2019 (artigo 100.º do Decreto-Lei n.º 152-D/2017).

33. A partir de que ano deve ser enviada a declaração anual?

O artigo 100.º do Decreto-Lei n.º 152-D/2017 prevê que os operadores de tratamento de resíduos são obrigados no prazo de 12 meses, a enviar uma declaração anual comprovativa do cumprimento das metas de reutilização/valorização e reutilização/reciclagem de 95% e 85 %, respetivamente, e que essa declaração deve ser enviada à APA até 31 de março do ano seguinte ao qual se refere a declaração.

Uma vez que os requisitos de qualificação foram publicados em data posterior a 31 de março de 2018, entende-se que existe obrigatoriedade de envio da primeira declaração à APA respeitante à atividade dos operadores a partir de 2019, devendo ser enviada a primeira declaração até 31 de março de 2020.

34. Não sendo operador da VALORCAR como devo fazer para obter a declaração anual?

Quando o operador não é aderente da rede de operadores da VALORCAR, a declaração a remeter à APA deve ser emitida por entidade certificadora acreditada pelo Instituto Português de Acreditação (IPAC). Após 1 de julho de 2021, de acordo com o artigo 81.º os operadores de tratamento de VFV deverão estar na rede de uma entidade gestora ou de um sistema individual. Assim, a declaração relativa ao primeiro semestre de 2021 deve ser emitida por entidade certificadora acreditada pelo IPAC.

35. Os operadores VALORCAR têm de enviar a declaração anual à APA?

A responsabilidade pelo envio da declaração anual é dos operadores de desmantelamento no entanto, para os operadores de desmantelamento aderentes à rede de operadores da VALORCAR a declaração pode ser enviada pela VALORCAR.

Transporte de VFV e e-GAR

36. Qual é o regime jurídico aplicável ao transporte de VFV?

O transporte de VFV em território nacional está sujeito:

- Ao regime constante da [Portaria n.º 145/2017, de 26 de abril](#), alterada pela [Portaria n.º 28/2019, de 18 de janeiro](#), que define as regras aplicáveis ao transporte rodoviário, ferroviário, fluvial, marítimo e aéreo de resíduos em território nacional;
- Às disposições constantes no artigo 6.º do Decreto-Lei n.º 152-D/2017;
- Aos Requisitos técnicos para a atividade de transporte rodoviário de VFV definidos no Anexo IV do Decreto-Lei n.º 152-D/2017.

37. Quais são os requisitos técnicos aplicáveis ao transporte rodoviário de VFV?

Os Requisitos técnicos para a atividade de transporte rodoviário de VFV estão definidos no Anexo IV do Decreto-Lei n.º 152-D/2017:

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.

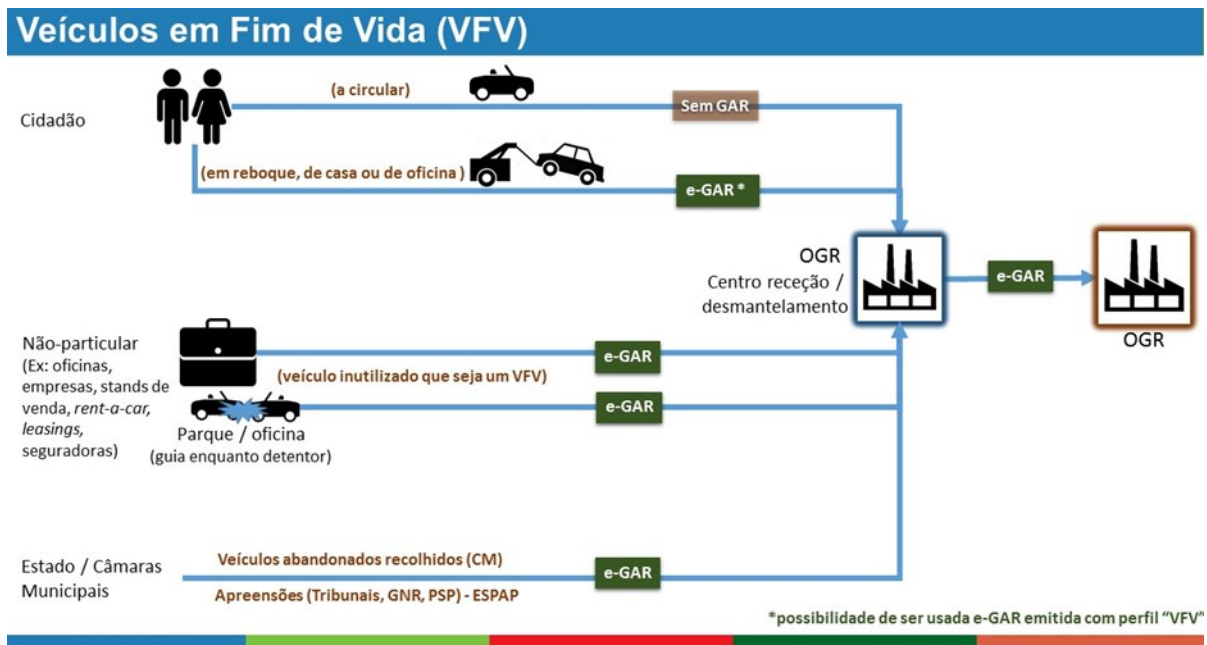
5 — É proibido proceder a alterações à forma física dos VFV durante a carga, transporte e ou descarga daqueles resíduos, designadamente:

- 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 RGGR.

38. Em que casos é necessária a emissão de e-GAR?



39. Um veículo conduzido pelo proprietário/detentor até um operador autorizado tem de cumprir o regime jurídico aplicável ao transporte de VFV? É necessária emissão de e-GAR?

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, pois ainda não é considerado resíduo, pelo que não é necessário o preenchimento de guia de acompanhamento de resíduos (n.º 10 do artigo 6.º do Decreto-Lei n.º 152-D/2017).

40. Para que seja emitida uma e-GAR relativa a transporte de um VFV é necessário o particular estar inscrito no SILiAmb? E se for uma empresa?

Os particulares não precisam de estar inscritos no SILiAmb devendo o operador destinatário emitir a e-GAR utilizando o perfil Veículos em Fim de Vida (ver pergunta seguinte).

Caso se trate de um VFV de uma empresa, a mesma deve estar inscrita no SILiAmb.

41. O que é o perfil e-GAR VFV?

O perfil Veículos em Fim de Vida possibilita que no caso de um VFV que seja propriedade de um particular, possa ser emitida e-GAR sem que este último esteja inscrito no SILiAmb, recorrendo ao perfil especial de 'Veículos em Fim de Vida' (que pode ser atribuído por esta Agência a centros de receção ou de desmantelamento devidamente licenciados).

As e-GAR emitidas recorrendo ao perfil 'Veículos em Fim de Vida' possuem um campo destinado à inserção da matrícula do VFV (no ecrã de detalhe do resíduo).

42. Como posso saber se já tenho o perfil e-GAR VFV atribuído?

Para verificar se já tem o perfil 'Veículos em Fim de Vida', deve entrar no SILiAmb e verificar se a opção 'Veículos em Fim de Vida' já está selecionada, através dos seguintes menus:

Resíduos > e-GAR > Definições > Perfil e-GAR > Tipo de perfil 'Veículos em Fim de Vida'

Para mais informação sobre o procedimento de emissão de e-GAR através do perfil 'Veículos em Fim de Vida', consulte o Manual de Utilizador do Módulo e-GAR, disponível aqui (ver capítulos 3.1, 3.2, 3.4 e 3.5.3):

<https://apoiosiliamb.apambiente.pt/content/enquadramento-eGar?language=pt-pt>

43. Quem pode emitir e-GAR utilizando o perfil "e-GAR VFV"?

Apenas os operadores de gestão licenciados para a gestão do LER 160104* ou 160106 podem utilizar o perfil Veículos em Fim de Vida para a emissão da guia, se a opção estiver ativa (ver pergunta anterior). Assim, nem os produtores/detentores nem os transportadores por conta de outrem podem emitir guias utilizando este perfil.

44. O transporte de VFV de paradeiro desconhecido ou a favor do Estado necessita de e-GAR?

Sim. Genericamente, o regime jurídico do transporte de resíduos apenas 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.

Todavia, o transporte de veículos apreendidos ao abrigo do Decreto-Lei n.º 31/85 de 25 de janeiro, ou seja, de veículos automóveis apreendidos em processo-crime ou de contraordenação, bem como os que foram declarados perdidos ou abandonados em favor do Estado, cuja gestão seja da responsabilidade da Entidade de Serviços Partilhados da Administração Pública, I. P. (eSPap), os resíduos poderão ser acompanhados de guia variante emitida através do perfil VFV.

Assim, os operadores de gestão de resíduos licenciados como Centros de Receção ou de Desmantelamento, e com o perfil VFV atribuído, para os VFV supra referidos, deverão inserir manualmente o NIF da eSPap bem como a morada da localização física do VFV, no campo referente aos dados do produtor, aquando do preenchimento da guia.

Salienta-se que esta comodidade só poderá ser utilizada para os VFV que forem apreendidos em processos-crime ou de contraordenação, bem como os que foram declarados perdidos ou abandonados em favor do Estado, ao abrigo do Decreto-Lei n.º 31/85 de 25 de janeiro.

Ou seja, para VFV pertencentes ao Parque de Veículos do Estado (PVE), dever-se-á utilizar a guia genérica em que o produtor é um estabelecimento SILiAmb, do organismo que detinha o veículo.

Caso se verifique um uso abusivo deste perfil, o mesmo será retirado. O código APA é atribuído por cada estabelecimento/organismo registado em SILiAmb.

Para mais questões sobre e-GAR consulte a página de Apoio SILiAmb:

<https://apoiosiliamb.apambiente.pt/content/perguntas-frequentes>

45. 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 51](#)), 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 52](#).

46. Os veículos de pronto-socorro podem transportar VFV?

O transporte de VFV pode ser realizado por entidades licenciadas para a atividade de pronto-socorro (n.º 9 do artigo 6.º do Decreto-Lei n.º 152-D/2017).

47. 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) n.º 1013/2006, de 14 de junho, relativo às transferências de veículos usados *versus* VFV distinguindo as características dos mesmos:

https://ec.europa.eu/environment/pdf/waste/shipments/correspondents_guidelines9_en.pdf

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

<https://www.apambiente.pt/residuos/movimento-transfronteirico-de-residuos>

48. 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, para valorização, fica sujeita aos requisitos do Anexo VII do Regulamento (CE) n.º 1013/2006 (vulgo “Lista Verde”), salvo se outro procedimento de controlo (incluindo a proibição) for especificado pelo país de destino (país não OCDE) de acordo com o Regulamento (CE) n.º 1418/2007, de 29 de novembro. Uma entrada em Portugal destes resíduos, para valorização, proveniente de um Estado-Membro, ou de um país terceiro (incluindo o Reino Unido), desde que este seja parte da Convenção de Basileia ou país OCDE (onde se inclui o Reino Unido), está sujeita aos requisitos do Anexo VII do Regulamento (CE) n.º 1013/2006 (vulgo “Lista Verde”).

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 (CE) n.º 1013/2006. As transferências para países comunitários/países OCDE ficam sujeitas ao procedimento prévio de notificação e consentimento escrito (vulgo “Lista Laranja”). Uma entrada em Portugal destes resíduos, para valorização, proveniente de um Estado-Membro, ou de um país terceiro (incluindo o Reino Unido), desde que este seja parte da Convenção de Basileia ou país OCDE (onde se inclui o Reino Unido), está sujeita ao procedimento prévio de notificação e consentimento escrito (vulgo “Lista Laranja”).

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:

https://ec.europa.eu/environment/pdf/waste/shipments/correspondents_guidelines9_en.pdf

49. É proibido proceder a alterações à forma física dos VFV durante a carga, transporte e ou descarga, quando estes foram sujeitos a todas as operações do 2.1. e 2.2. do Anexo XIX do Decreto-Lei n.º 152-D/2017?

Não. Quando os VFV foram sujeitos a todas as operações do 2.1. e 2.2. do Anexo XIX do Decreto-Lei n.º 152-D/2017, não é proibido proceder a alterações à forma física dos VFV durante a carga, transporte e ou descarga.

Caso o VFV não tenha sido submetido a todas as operações do 2.1. e 2.2. do Anexo XIX, é proibido proceder a alterações à forma física dos VFV durante a carga, transporte e ou

descarga (n.º 5 do Anexo IV do Decreto-Lei n.º 152-D/2017), na medida em que utilização de pinças metálicas e a sobreposição dos VFV podem comprometer a eventual reutilização/reciclagem/valorização de alguns materiais ou componentes.

Comércio de Peças

50. 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 desmontado*, 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 desmontado» entende-se como tendo sido sujeito às operações 2.1 e 2.2 do Anexo XIX do Decreto-Lei n.º 152-D/2017.

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

51. 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 anterior, 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 desmantelados***, 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 desmantelado» entende-se como tendo sido sujeito às operações 2.1 e 2.2 do Anexo XIX do Decreto-Lei n.º 152-D/2017.

52. 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.

53. 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 50](#) 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.

54. Que critérios devem ser verificados para exportação/importação 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.

Desde 2009 que a APA fixou critérios aplicáveis à exportação de peças usadas, sendo que o Decreto-Lei 152-D/2017 proíbe a comercialização de peças usadas integradas em VFV para reutilização que não sejam provenientes de operadores de desmantelamento licenciados.

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:

<https://www.apambiente.pt/residuos/movimento-transfronteirico-de-residuos>

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

55. 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 do RGGR. Note-se no entanto que, para os componentes de VFV não serem considerados resíduos, devem ser verificadas as condições da [Pergunta 50](#).

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

Sim, um VFV despoluído sujeito às operações estipuladas no 2.1 do Anexo XIX do Decreto-Lei n.º 152-D/2017, continua a enquadrar-se na definição de resíduo (quaisquer substâncias ou objetos de que o detentor se desfaz ou tem a intenção ou a obrigação de se desfazer) e é classificado com o código “LER 16 01 06 - Veículos em fim de vida que não contenham líquidos nem outros componentes perigosos”.

57. 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 LER “16 01 06 - Veículos em fim de vida esvaziados de líquidos e outros componentes perigosos”. Assim, o

VFV tratado noutra 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 XIX do Decreto-Lei n.º 152-D/2017.

Reparação e Manutenção de Veículos

58. 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 das disposições de gestão de óleos usados, de acumuladores usados e de pneus usados (n.º 1 do artigo 81.º do Decreto-Lei n.º 152-D/2017).

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.

59. As oficinas podem entregar peças retiradas dos veículos, aos clientes, resultantes da sua reparação e manutenção?

Relativamente à atividade de reparação e manutenção de veículos automóveis, em que os respetivos materiais/componentes removidos não se encontram em bom estado, e no caso de peças retiradas de um veículo que se encontrem num estado que não permita a reparação da peça, nem garanta o cumprimento dos requisitos de segurança aplicáveis aos veículos e ao ambiente, tais como, o controlo do ruído e das emissões para a atmosfera, essas peças são consideradas resíduos.

Não é permitido entregar aos clientes as peças que sejam objeto de substituição no âmbito da intervenção oficial, uma vez que 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, nos termos do disposto no n.º 1 do artigo 81.º do Decreto-Lei n.º 152-D/2017, de 11 de dezembro.

Registo no MIRR/SIRER

60. Como deve ser feito o preenchimento do MIRR pelos operadores de despoluição e desmantelamento de VFV?

Ver documento de apoio ao preenchimento MIRR:

https://apoiosiliamb.apambiente.pt/sites/default/files/documentos/VFV_V.2.1_fevereiro_2019.pdf

(<https://apoiosiliamb.apambiente.pt/> ▶ MIRR ▶ Documentos de apoio ▶ Operadores de despoluição e desmantelamento de Veículos em Fim de Vida)

61. Os operadores que transportam VFV têm de se registar no SILiAmb?

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 no RGGR.

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

Na página de Apoio SILiAmb está disponível mais informação sobre o registo MIRR:

<https://apoiosiliamb.apambiente.pt/content/documentos-de-apoio?language=pt-pt>

Licenciamento

63. Os centros de receção de VFV estão sujeitos a licenciamento? Qual a entidade competente de licenciamento?

Os centros de receção de VFV estão sujeitos a licenciamento simplificado nos termos da alínea d) do n.º 3 do artigo 61.º do nRGGR nos casos em que efetuem valorização de VFV que não constituam resíduos perigosos e não estejam abrangidos por nenhum dos regimes ambientais referidos no n.º 2 do mesmo artigo.

Nos restantes casos serão licenciados no âmbito do procedimento geral. As entidades licenciadoras são 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 XIX do Decreto-Lei n.º 152-D/2017, de 11 de dezembro.”

64. As operações de desmantelamento e de fragmentação de VFV estão sujeitas a licenciamento?

As operações de tratamento de VFV estão sujeitas a licenciamento nos termos do disposto no RGGR, bem como aos requisitos técnicos mínimos constantes dos n.ºs 2 e 3 do Anexo XIX do Decreto-Lei n.º 152-D/2017, e aos Requisitos de Qualificação (ver [Seção Requisitos de Qualificação](#)).

Outras Questões

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

O Decreto-Lei n.º 152-D/2017 alterou o enquadramento dos relatórios dos fabricantes de peças. A obrigação de prestação de informação no âmbito da Prevenção passou dos Fabricantes de materiais e de equipamentos para veículos para os Fabricantes e importadores de veículos. Assim, os fabricantes de materiais e de equipamentos para veículos não têm de reportar à APA as ações desenvolvidas no âmbito do artigo 82.º do Decreto-Lei n.º 152-D/2017.

66. 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 26 Estados Membros da União Europeia:

<https://ec.europa.eu/eurostat/web/waste/>

67. 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**

<https://ec.europa.eu/eurostat/web/waste/>

Proponha uma correção ou alteração: geral@apambiente.pt