



## **Perguntas Frequentes**

# **SIGVfV – Sistema Integrado de Gestão de Veículos em Fim de Vida**

V2.0 – maio de 2025

## Índice

<b>ÍNDICE</b> .....	<b>2</b>
<b>A. GERAL/ENQUADRAMENTO</b> .....	<b>5</b>
A1. QUAL É A LEGISLAÇÃO ESPECÍFICA APLICÁVEL À GESTÃO DE VEÍCULOS EM FIM DE VIDA? .....	5
A2. QUAL O ÂMBITO MATERIAL DE ATUAÇÃO DA VALORCAR? .....	6
A3. EXISTEM METAS NACIONAIS PARA A GESTÃO DE VFV? .....	6
A4. QUAIS AS DISPOSIÇÕES DO DECRETO-LEI N.º 152-D/2017 APLICÁVEIS A “OUTROS VEÍCULOS”? .....	7
<b>B. ENTIDADE GESTORA/ SISTEMA INTEGRADO</b> .....	<b>7</b>
B1. QUAL A DIFERENÇA ENTRE SISTEMA INTEGRADO E SISTEMA INDIVIDUAL DE VFV? .....	7
B2. QUE INFORMAÇÃO DEVE CONSTAR NOS CONTRATOS, DE TRANSFERÊNCIA DE RESPONSABILIDADE, ENTRE OS FABRICANTES OU IMPORTADORES DE VEÍCULOS E A ENTIDADE GESTORA DO SISTEMA INTEGRADO? .....	8
B3. COMO É QUE É FINANCIADA A ENTIDADE GESTORA DO SISTEMA INTEGRADO DE GESTÃO DE VFV? .....	9
B4. O QUE É A VALORCAR E QUAIS AS SUAS RESPONSABILIDADES? .....	10
B5. QUAL É A PRESTAÇÃO FINANCEIRA DA VALORCAR? .....	11
B6. O QUE É NECESSÁRIO PARA CRIAR UM SISTEMA INDIVIDUAL DE GESTÃO DE VFV? .....	11
<b>C. REGISTO DE PRODUTORES</b> .....	<b>13</b>
C1. OS PRODUTORES DE VEÍCULOS TÊM DE SE REGISTRAR NO REGISTO DE PRODUTORES DE PRODUTO NO SILIAMB? .....	13
C2. QUE CATEGORIAS DE VEÍCULOS DEVEM SER ENQUADRADOS E DECLARADOS? .....	13
C3. A INFORMAÇÃO PREVISTA NO N.º 9 DO ARTIGO 19.º DO DECRETO-LEI N.º 152-D/2017 É APLICÁVEL A PRODUTORES DE QUE CATEGORIAS DE VEÍCULOS? .....	14
<b>D. OPERADORES DE TRATAMENTO DE RESÍDUOS</b> .....	<b>15</b>
D1. COMO POSSO ADERIR À PLATAFORMA ÚNICA DE EMISSÃO DE CERTIFICADOS DE DESTRUIÇÃO? .....	15
D2. QUAIS SÃO OS REQUISITOS QUE AS INSTALAÇÕES DE ARMAZENAGEM TEMPORÁRIA DE VFV, ANTES DO RESPEITIVO TRATAMENTO, DEVEM VERIFICAR? .....	15
D3. QUAIS SÃO OS REQUISITOS QUE AS INSTALAÇÕES DE DESMANTELAMENTO DE VFV DEVEM VERIFICAR? .....	16
D4. É OBRIGATÓRIO REMOVER PNEUS E VIDROS DOS VFV? .....	16
D5. QUAL É O PRAZO PARA REALIZAÇÃO DE OPERAÇÕES DE DESPOLUIÇÃO DOS VFV? .....	17
D6. QUAL É O PRAZO PARA REALIZAÇÃO DE OPERAÇÕES DE TRATAMENTO DOS VFV A FIM DE PROMOVER A REUTILIZAÇÃO E RECICLAGEM? .....	17
D7. EM QUE MOMENTO SE PODE CONSIDERAR QUE O VFV ESTÁ DESPOLUÍDO E DESMANTELADO? .....	18
D8. OS OPERADORES DE DESMANTELAMENTO PODEM CEDER VFV A TERCEIROS PARA AÇÕES DE FORMAÇÃO? .....	18
D9. A QUAIS CATEGORIAS DE VEÍCULOS SE APLICAM APLICÁVEIS OS REQUISITOS DE QUALIFICAÇÃO DOS OPERADORES DE GESTÃO DE VFV? .....	19
D10. QUAL O PRAZO DE ADAPTAÇÃO PARA O CUMPRIMENTO DOS REQUISITOS? .....	20
D11. A PARTIR DE QUE ANO DEVE SER ENVIADA A DECLARAÇÃO ANUAL? .....	20
<b>E. TRANSPORTE DE VFV E E-GAR</b> .....	<b>20</b>
E1. QUAL É O REGIME JURÍDICO APLICÁVEL AO TRANSPORTE DE VFV? .....	20
E2. QUAIS SÃO OS REQUISITOS TÉCNICOS APLICÁVEIS AO TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE VFV? .....	21

## Perguntas Frequentes – SIGVFV – V 2.0

E3.	EM QUE CASOS É NECESSÁRIA A EMISSÃO DE E-GAR? .....	22
E4.	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? .....	22
E5.	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? .....	23
E6.	O QUE É O PERFIL E-GAR VFV? .....	23
E7.	COMO POSSO SABER SE JÁ TENHO O PERFIL E-GAR VFV ATRIBUÍDO? .....	23
E8.	QUEM PODE EMITIR E-GAR UTILIZANDO O PERFIL “E-GAR VFV”? .....	24
E9.	O TRANSPORTE DE VFV DE PARADEIRO DESCONHECIDO OU A FAVOR DO ESTADO NECESSITA DE E- GAR?.....	24
E10.	O TRANSPORTE DE COMPONENTES DE VFV A PARTIR DAS INSTALAÇÕES DE OPERADOR DE DESMANTELAMENTO NECESSITA DE GUIA DE ACOMPANHAMENTO DE RESÍDUOS?.....	25
E11.	OS VEÍCULOS DE PRONTO-SOCORRO PODEM TRANSPORTAR VFV? .....	25
E12.	QUAIS AS REGRAS PARA TRANSFERÊNCIAS DE VEÍCULOS USADOS VERSUS VFV? .....	26
E13.	COMO SÃO CLASSIFICADOS OS RESÍDUOS DE VFV QUANDO SE TRATA DE MOVIMENTOS TRANSFRONTEIRIÇOS? .....	26
E14.	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? .....	27
<b>F.</b>	<b>COMÉRCIO DE PEÇAS .....</b>	<b>28</b>
F1.	QUE CONDIÇÕES DEVEM SER VERIFICADAS PARA SE CONSIDERAR QUE OS COMPONENTES NÃO CONSTITUEM RESÍDUOS? ....	28
F2.	COMO POSSO COMPROVAR QUE SE TRATA DE TRANSPORTE DE COMPONENTES DE VFV PARA REUTILIZAÇÃO? .....	29
F3.	O TRANSPORTE DE COMPONENTES PARA REUTILIZAÇÃO A PARTIR DO OPERADOR DE DESMANTELAMENTO CARECE DE GUIA DE ACOMPANHAMENTO DE RESÍDUOS? .....	30
F4.	OS CHASSIS INTEIROS OU METADES DE CHASSIS PODEM SER REUTILIZADOS? E METADE DE UM VFV DESPOLUÍDO PODE SER CONSIDERADO NÃO RESÍDUO? .....	30
F5.	QUE CRITÉRIOS DEVEM SER VERIFICADOS PARA EXPORTAÇÃO/IMPORTAÇÃO DE PEÇAS USADAS? .....	30
F6.	UMA EMPRESA DEDICADA EXCLUSIVAMENTE À ATIVIDADE DE COMÉRCIO DE COMPONENTES PROVENIENTES DE VFV NECESSITA DE LICENCIAMENTO PARA OPERAÇÕES DE GESTÃO DE RESÍDUOS?.....	31
F7.	UM VFV SUJEITO A OPERAÇÕES DE DESPOLUIÇÃO, COM REGISTO CANCELADO PELAS AUTORIDADES COMPETENTES, É CONSIDERADO RESÍDUO? .....	31
F8.	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? .....	32
F9.	QUAIS AS OBRIGAÇÕES DOS OPERADORES ECONÓMICOS QUE PROCEDAM À PUBLICITAÇÃO OU COMERCIALIZAÇÃO DE PEÇAS E OU COMPONENTES USADOS PROVENIENTES DE VFV? .....	32
F10.	QUAIS AS OBRIGAÇÕES NO CASO DAS VENDAS À DISTÂNCIA DE PEÇAS USADAS?.....	33
<b>G.</b>	<b>REPARAÇÃO E MANUTENÇÃO DE VEÍCULOS.....</b>	<b>33</b>
G1.	QUAIS SÃO AS RESPONSABILIDADES DAS OFICINAS? .....	33
G2.	AS OFICINAS PODEM ENTREGAR PEÇAS RETIRADAS DOS VEÍCULOS, AOS CLIENTES, RESULTANTES DA SUA REPARAÇÃO E MANUTENÇÃO? .....	33
<b>H.</b>	<b>REGISTO NO MIRR/SIRER.....</b>	<b>34</b>
H1.	COMO DEVE SER FEITO O PREENCHIMENTO DO MIRR PELOS OPERADORES DE TRATAMENTO DE VFV? .....	34

## Perguntas Frequentes – SIGVFV – V 2.0

H2.	OS OPERADORES QUE TRANSPORTAM VFV TÊM DE SE REGISTRAR NO SILIAMB?	35
H3.	ONDE POSSO ENCONTRAR MAIS INFORMAÇÃO SOBRE O REGISTO NO MIRR?	35
<b>I.</b>	<b>LICENCIAMENTO</b>	<b>35</b>
I1.	AS OPERAÇÕES DE DESMANTELAMENTO E DE FRAGMENTAÇÃO DE VFV ESTÃO SUJEITAS A LICENCIAMENTO?	35
<b>J.</b>	<b>OUTRAS QUESTÕES</b>	<b>36</b>
J1.	QUAIS SÃO AS OBRIGAÇÕES DE COMUNICAÇÃO DE DADOS DOS FABRICANTES DE MATERIAIS E DE EQUIPAMENTOS PARA VEÍCULOS?	36
J2.	EXISTEM ESTATÍSTICAS SOBRE A GESTÃO DE VFV EM PORTUGAL?	36
J3.	QUAL O DOCUMENTO DE REFERÊNCIA PARA A REALIZAÇÃO DE CAMPANHAS DE FRAGMENTAÇÃO DE VFV?	36
<b>K.</b>	<b>PROPRIETÁRIO DE VEÍCULO</b>	<b>37</b>
K1.	ONDE POSSO ENTREGAR O MEU VEÍCULO PARA ABATE E QUAIS OS PROCEDIMENTOS?	37
K2.	ONDE SE PODE ENCONTRAR UM MODELO DE CERTIFICADO DE DESTRUIÇÃO DE UM VEÍCULO EM FIM DE VIDA?	38
K3.	QUAL É A ENTIDADE RESPONSÁVEL PELO CANCELAMENTO DA MATRÍCULA?	39
K4.	A ENTREGA DE UM VFV NUM OPERADOR TEM ENCARGOS PARA O PROPRIETÁRIO?	39
K5.	POSSO ENTREGAR O MEU VFV NUM CENTRO DE ABATE NUM ESTADO-MEMBRO DA UNIÃO EUROPEIA? E SE FOR NUM ESTADO TERCEIRO? COMO DEVO PROCEDER PARA O CANCELAMENTO DA MATRÍCULA?	40
K6.	PARA QUE SERVE O CERTIFICADO DE DESTRUIÇÃO?	41
K7.	OS CERTIFICADOS DE DESTRUIÇÃO TÊM DE SER EMITIDOS NA PLATAFORMA ÚNICA DE EMISSÃO DE CERTIFICADOS DE DESTRUIÇÃO?	41
K8.	QUAIS SÃO OS OPERADORES QUE PODEM EMITIR CERTIFICADOS DE DESTRUIÇÃO?	42
K9.	O MEU VFV JÁ FOI ABATIDO E TENHO O CERTIFICADO DE DESTRUIÇÃO, MAS A MATRÍCULA AINDA NÃO FOI CANCELADA. O QUE DEVO FAZER?	42
K10.	EXISTE ALGUMA PENALIZAÇÃO PARA O PROPRIETÁRIO DO VEÍCULO CASO NÃO ENTREGUE NUM OPERADOR LICENCIADO?	43
K11.	O QUE ACONTECE SE EU ABANDONAR O MEU VFV?	43

## A. Geral/Enquadramento

### A1. Qual é a legislação específica aplicável à gestão de Veículos em Fim de Vida?

A gestão de veículos em fim de vida (VFV) obedece ao disposto no Decreto-Lei n.º 152-D/2017, de 11 de dezembro (UNILEX), na sua redação atual. Este decreto-lei transpõe a Diretiva n.º 2000/53/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, que visa prevenir a produção de resíduos provenientes de veículos e promover a reutilização, reciclagem e outras formas de valorização de VFV.

Além disso, o Regime Geral de Gestão de Resíduos (RGGR) estabelecido no anexo I do Decreto-Lei n.º 102-D/2020, de 10 de dezembro, na sua redação atual, também é relevante, pois atualiza e complementa o regime jurídico estabelecido pelo UNILEX.

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, como referido anteriormente. No sítio da Comissão Europeia pode ser consultada a referida legislação específica comunitária relativa à gestão de VFV disponível em:

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

As especificidades do Sistema Integrado de Gestão de Veículos em Fim de Vida (SIGVFV) encontra-se definidas na licença da VALORCAR – Sociedade de Gestão de Veículos em Fim de Vida, Lda. atribuída pela Agência Portuguesa do Ambiente, I.P. e pela Direção-Geral das Atividades Económicas e homologada pelo Despacho Conjunto n.º 4/ME/MAEN/2024, disponíveis no sítio da APA, respetivamente, em:

- Licença  
([https://apambiente.pt/sites/default/files/\\_Residuos/FluxosEspecificosResiduos/VFV/licenca\\_valorcar\\_VFV.pdf](https://apambiente.pt/sites/default/files/_Residuos/FluxosEspecificosResiduos/VFV/licenca_valorcar_VFV.pdf))
- Homologação  
([https://apambiente.pt/sites/default/files/\\_Residuos/FluxosEspecificosResiduos/VFV/homologacao\\_valorcar\\_VFV.pdf](https://apambiente.pt/sites/default/files/_Residuos/FluxosEspecificosResiduos/VFV/homologacao_valorcar_VFV.pdf))

[Voltar ao Índice](#) 

## A2. Qual o âmbito material de atuação da VALORCAR?

O âmbito de atuação, em termos de colocação no mercado de aderentes ao sistema de gestão gerido pela VALORCAR, é constituído por veículos abrangidos pela definição vvv) do n.º 1 do artigo 3.º do Decreto-Lei n.º 152-D/2017, de 11 de dezembro, na sua redação atual, ou seja, 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) definida no anexo II do Decreto-Lei n.º 16/2010, de 12 de março, na sua redação atual;
- N1 (veículos a motor destinados ao transporte de mercadorias, com peso máximo em carga tecnicamente admissível não superior a 3,5 t) definida no anexo II do Decreto-Lei n.º 16/2010, de 12 de março, na sua redação atual;
- veículos a motor de três rodas definidos no Decreto-Lei n.º 30/2002, de 16 de fevereiro, na sua redação atual, com exclusão dos triciclos a motor.

[Voltar ao Índice](#) 

## A3. Existem metas nacionais para a gestão de VFV?

As metas nacionais no âmbito da gestão de VFV resultam da transposição das metas comunitárias da Diretiva n.º 2000/53/CE, de 18 de setembro. A VALORCAR assume o compromisso de cumprir no mínimo os objetivos de recolha, reutilização, reciclagem e valorização constantes no quadro seguinte, contribuindo desta forma para o cumprimento dos objetivos nacionais.

Objetivo de gestão	Metas									
	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034
Taxa de recolha <sup>(1)</sup>	85 %	90 %	90 %	95 %	95 %	95 %	95 %	95 %	95 %	95 %
Reutilização/ Valorização <sup>(2)</sup>	95 %	95 %	95 %	95 %	95 %	95 %	95 %	95 %	95 %	95 %
Reutilização/ Reciclagem <sup>(2)</sup>	85 %	85 %	85 %	85 %	85 %	85 %	85 %	85 %	85 %	85 %

<sup>(1)</sup> indexada ao universo do número de certificados de destruição de VFV emitidos anualmente, correspondentes a veículos abrangidos pelo âmbito de aplicação da presente licença, a nível nacional, no Sistema Nacional de Emissão de Certificados de Destruição

<sup>(2)</sup> de todos os VFV, em peso, em média, por veículo e por ano, de acordo com previsto no n.º 2 do artigo 80.º do Decreto-Lei n.º 152-D/2017, de 11 de dezembro, na sua redação atual.

[Voltar ao Índice](#) 

## Perguntas Frequentes – SIGVFV – V 2.0

### A4. Quais as disposições do Decreto-Lei n.º 152-D/2017 aplicáveis a “outros veículos”?

Na atual redação da alínea mm) do n.º 1 do Decreto-Lei n.º 152-D/2017, de 11 de dezembro (UNILEX), “outros veículos” são quaisquer veículos classificados em categorias diferentes das indicadas na definição de “veículo” do artigo 3.º.

A “outros veículos” são aplicáveis as seguintes disposições do UNILEX, com as necessárias adaptações:

- Artigo 6.º - Requisitos de transporte de resíduos;
- Número 1 do artigo 80.º - Objetivos de gestão;
- Números 1, 2, 4, 5, 6 e 7 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.

[Voltar ao Índice](#) 

## B. Entidade Gestora/ Sistema Integrado

### B1. 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 veículo se transforma

## Perguntas Frequentes – SIGVFV – V 2.0

(alínea ppp) do artigo 3.º do Decreto-Lei n.º 152-D/2017, de 11 de dezembro, na sua redação atual).

Para mais informação consulte o sítio da APA: <https://apambiente.pt/residuos/veiculos-em-fim-de-vida>

[Voltar ao Índice](#) 

### B2. 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;

## Perguntas Frequentes – SIGVFV – V 2.0

- h) A obrigação dos produtores de veículos transmitirem informação às instalações de tratamento nos termos previstos no Decreto-Lei n.º 152-D/2017, de 11 de dezembro, na sua redação atual.

[Voltar ao Índice](#) 

### B3. Como é que é financiada a entidade gestora do sistema integrado de gestão de VFV?

O financiamento da entidade gestora do sistema integrado de gestão de VFV é garantido pelo pagamento de uma prestação financeira, paga pelos produtores de veículos.

O financiamento da entidade gestora assenta num modelo de determinação dos valores de prestações financeiras que tenha em vista o cumprimento das metas para a totalidade do período de vigência da licença.

O modelo de determinação dos valores de prestações financeiras acima referido deve ser construído, e aprovado, de forma a promover a maior eficiência económica e financeira na gestão do sistema integrado, obedecendo à seguinte estrutura base:

$$\text{Prestação Financeira} = \text{Gastos Operacionais} + \text{Gastos Não Operacionais} + \text{Reservas} - \text{Outros Rendimentos}$$

Conforme previsto no art.º 15.º do Decreto-Lei n.º 152-D/2017, de 11 de dezembro, na sua redação atual, o modelo de determinação dos valores de prestações financeiras da VALORCAR deve obrigatoriamente conter o seguinte:

- a) Conceitos e princípios fundamentais subjacentes ao modelo apresentado, os quais devem demonstrar que:
  - i. A prestação financeira corresponde à prestação de um serviço;
  - ii. A inexistência de financiamento de categoria de produtos por outra categoria de produtos;
  - iii. A concorrência entre categoria de produtos não é comprometida ou distorcida;
- b) Decomposição e caracterização efetivas dos gastos operacionais e dos gastos não operacionais, bem como de outros rendimentos e respetivos pressupostos, sendo que:
  - i. Por gastos operacionais entendem-se todos os custos inerentes à atividade de gestão de resíduos, designadamente, a recolha, o transporte e o tratamento;

## Perguntas Frequentes – SIGVFV – V 2.0

- ii. Por gastos não operacionais entendem-se todos os custos de suporte à atividade, designadamente, os custos com pessoal, com serviços especializados, com o pagamento de rendas ou alugueres, com comunicações, com as ações e projetos de prevenção, sensibilização, comunicação e educação, investigação e desenvolvimento, bem como com a reutilização e preparação para reutilização;
  - iii. Por outros rendimentos entendem-se as demais receitas e resultados não provenientes das prestações financeiras, designadamente, as receitas provenientes da venda de resíduos e os excedentes financeiros resultantes do exercício da atividade, após a aplicação do estabelecido no n.º 10 do artigo 11.º do Decreto-Lei n.º 152-D/2017, de 11 de dezembro, na sua redação atual;
- c) Perspetiva da evolução do fluxo específico de VFV, em termos da quantidade de veículos colocados no mercado, quantidades recolhidas e respetivos pressupostos;
  - d) Demonstração de resultados previsional e estrutura estimada dos fundos patrimoniais ou capitais próprios que, conjuntamente, evidenciem o equilíbrio económico e financeiro do sistema resultante da opção proposta.

O modelo deve prever prestações financeiras diferenciadas em função do impacto ambiental dos produtos e do custo de gestão dos respetivos resíduos, nomeadamente no que respeita à utilização de substâncias ou misturas perigosas, à incorporação de materiais reciclados, à suscetibilidade para o desmantelamento, à reutilização, à valorização e à facilidade de reciclagem dos produtos e das matérias-primas secundárias com valor económico que contenham.

Os critérios acima previstos têm em conta as regras definidas pela Comissão Europeia e por portaria dos membros do Governo responsáveis pelas áreas da economia e do ambiente, e podem ser revistos para efeitos de adaptação ao progresso científico e técnico.

[Voltar ao Índice](#) 

### B4. 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, de 11 de dezembro, na sua redação atual, e na licença atribuída pela Agência Portuguesa do Ambiente, I.P. e pela Direção-Geral das Atividades Económicas disponível no sítio da APA

## Perguntas Frequentes – SIGVFV – V 2.0

em:

[https://apambiente.pt/sites/default/files/Residuos/FluxosEspecificosResiduos/VFV/licenca\\_valorcar\\_VFV.pdf](https://apambiente.pt/sites/default/files/Residuos/FluxosEspecificosResiduos/VFV/licenca_valorcar_VFV.pdf)

### **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 / 8

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

**Email:** [valorcar@valorcar.pt](mailto:valorcar@valorcar.pt)

[Voltar ao Índice](#) 

### B5. Qual é a prestação financeira da VALORCAR?

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

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

[Voltar ao Índice](#) 

### B6. O que é necessário para criar um sistema individual de gestão de VFV?

O art.º 9.º do Decreto-Lei n.º 152-D/2017, de 11 de dezembro, na sua redação atual, 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 sujeito a autorização atribuída pela APA, I.P. e pela DGAE, e homologada pelos membros do Governo responsáveis pelas áreas da economia e do ambiente, por período não superior a 10 anos, excecionalmente, prorrogável por um ano, e deve estabelecer 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 comunicação;
- e) Ao equilíbrio económico-financeiro;

## Perguntas Frequentes – SIGVFV – V 2.0

- 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) Às condições da caução.

O requerimento para atribuição de autorização é submetido, de forma desmaterializada, à APA, I.P., e à DGAE, competindo à APA, I.P., coordenar o processo de autorização e notificar a decisão final.

O requerimento é acompanhado do caderno de encargos, o qual deve conter, pelo menos, a seguinte informação:

- a) Tipos e características técnicas dos veículos abrangidos;
- b) Previsão da quantidade de veículos a colocar no mercado anualmente, por categoria e respetivos pressupostos;
- c) Previsão das quantidades de resíduos a retomar anualmente por categoria e/ou tipo de material, conforme aplicável, e respetivos pressupostos;
- d) Estrutura da rede de recolha dos resíduos;
- e) Condições de articulação com os diferentes intervenientes no sistema;
- f) Modo como se propõe assegurar o correto tratamento dos resíduos, incluindo o acompanhamento técnico das operações de gestão de resíduos e a promoção das melhores tecnologias disponíveis;
- g) Definição de uma verba destinada ao financiamento de ações de sensibilização e comunicação;
- h) Estratégia no âmbito da prevenção da produção de resíduos;
- i) Circuito económico concebido para o tratamento, evidenciando os termos da relação entre o produtor e os operadores económicos envolvidos.

[Voltar ao Índice](#) 

## C. Registo de Produtores

C1. 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 – Registo de Produtores de Produto**, disponível na página de Apoio SILiAmb:

<https://apoiosiliamb.apambiente.pt/lista-de-documentos/>

[Voltar ao Índice](#) 

C2. Que categorias de veículos devem ser enquadrados e declarados?

O **registo de produtores** é obrigatório para **todas** as categorias de veículos, discriminadas da seguinte forma:

- **M1** – Veículos concebidos e construídos para o transporte de passageiros com oito lugares sentados no máximo, além do lugar do condutor;
- **M2** – Veículos concebidos e construídos para o transporte de passageiros, com mais de oito lugares sentados além do lugar do condutor e uma massa máxima não superior a 5 t;
- **M3** – Veículos concebidos e construídos para o transporte de passageiros, com mais de oito lugares sentados além do condutor e uma massa máxima superior a 5 t;
- **N1** – Veículos concebidos e construídos para o transporte de mercadorias com massa máxima não superior a 3,5 t;
- **N2** - Veículos concebidos e construídos para o transporte de mercadorias com massa máxima superior a 3,5 t mas não superior a 12 t;
- **N3** - Veículos concebidos e construídos para o transporte de mercadorias com massa máxima superior a 12 t;
- **3 rodas, excluindo triciclos a motor** – Veículos a motor de três rodas, com exclusão dos triciclos a motor;

## Perguntas Frequentes – SIGVFV – V 2.0

- 2 a 3 rodas – Veículos a motor de 2 a 3 rodas;
- Quadriciclos – Veículo dotado de quatro rodas;
- Outras categorias – Veículos que não se enquadrem em nenhuma das opções anteriores.

As empresas que colocam no mercado veículos das categorias M1, N1 e 3 rodas, excluindo triciclos a motor, em território nacional, **são 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 das restantes categorias - M2, M3, N2, N3, 2 e 3 rodas, quadriciclos 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, é obrigatório declarar todos os produtos incorporados nos veículos, ou seja, os produtos: óleos lubrificantes, baterias e pneus.

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>

[Voltar ao Índice](#) 

### C3.A informação prevista no n.º 9 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 9 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 9 do artigo 19.º do Decreto-Lei n.º 152-D/2017 não é aplicável.

[Voltar ao Índice](#) 

## D. Operadores de tratamento de resíduos

### D1. Como posso aderir à Plataforma Única de Emissão de Certificados de Destruição?

A admissão/acesso à plataforma pelos operadores de desmantelamento de VFV é sujeita à verificação prévia dum conjunto de informações, pelo que os interessados devem submeter o pedido através do e-mail [geral@apambiente.pt](mailto:geral@apambiente.pt), indicando para o efeito os seguintes dados:

- NIF;
- Nome;
- Morada;
- Contactos da empresa;
- Nome do responsável pela emissão dos certificados de destruição;
- O código APA associado ao estabelecimento em causa;
- A licença associada ao estabelecimento acima referido para a realização de operações de tratamento de resíduos, previsto no Decreto-Lei nº 152-D/2017, de 11 de dezembro, na sua redação atual.

Após a validação do pedido são geradas credenciais de acesso à plataforma, sendo que a entrada no sistema será efetuada através do Sistema Nacional de Emissão de Certificados de Destruição, integrado no SIRER, nos termos do art.º 94.º e seguintes do RGGR.

[Voltar ao Índice](#) 

### D2. 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 desmantelamento, incluindo armazenagem preliminar, estão sujeitas ao cumprimento dos seguintes requisitos mínimos constantes no ponto 1 do Anexo XIX do Decreto-Lei n.º 152-D/2017, de 11 de

## Perguntas Frequentes – SIGVFV – V 2.0

dezembro, na sua redação atual:

- Sistema de controlo dos documentos dos VFV recolhidos e de registo da data da sua recolha, 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 recolhidos;
- 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.

Esta informação também está disponível no sítio da APA em:

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

[Voltar ao Índice](#) 

### D3. 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, de 11 de dezembro, na sua redação atual, e publicado no sítio da APA em:

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

[Voltar ao Índice](#) 

### D4. 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

## Perguntas Frequentes – SIGVFV – V 2.0

componentes enumerados em 2.1 e 2.2 do Anexo XIX do Decreto-Lei n.º 152-D/2017.

[Voltar ao Índice](#) 

### D5. 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, de 11 de dezembro, na sua redação atual), devem ser realizadas no prazo máximo de 30 dias após a recolha do VFV de acordo com o estipulado no n.º 5 do art.º 87.º do Decreto-Lei n.º 152-D/2017, de 11 de dezembro, na sua redação atual:

- 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, de 11 de dezembro, na sua redação atual, no caso dos VFV das categorias M1, N1 e veículos a motor de três rodas, com exclusão dos triciclos a motor.

[Voltar ao Índice](#) 

### D6. 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:

## Perguntas Frequentes – SIGVFV – V 2.0

- 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.

[Voltar ao Índice](#) 

### D7. Em que momento se pode considerar que o VFV está despoluído e desmantelado?

A alínea n) do n.º 1 do art.º 3.º do Decreto-Lei n.º 152-D/2017, de 11 de dezembro, (UNILEX) na sua redação atual, define “desmantelamento” como sendo a 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.

Um VFV é considerado despoluído quando são realizadas as operações de tratamento para despoluição descritas no ponto 2.1 do Anexo XIX do UNILEX. Conforme o disposto no n.º 5 do art.º 87.º do UNILEX, a despoluição deve ser realizada imediatamente após a recolha do VFV e nunca excedendo o prazo de 30 dias.

Entende-se que o VFV é considerado desmantelado quando sujeito às operações descritas no ponto 2.2 do anexo XIX do UNILEX.

[Voltar ao Índice](#) 

### D8. Os operadores de desmantelamento podem ceder VFV a terceiros para ações de formação?

De acordo com o disposto no n.º 6 do art.º 87.º do Decreto-Lei n.º 152-D/2017, de 11

## Perguntas Frequentes – SIGVFV – V 2.0

de dezembro, na sua redação atual, 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.

[Voltar ao Índice](#) 

### D9.A quais categorias de veículos se aplicam aplicáveis os Requisitos de qualificação dos operadores de gestão de VFV?

Os Requisitos de Qualificação dos operadores de gestão de VFV aplicam-se principalmente a veículos que estejam em conformidade com a Diretiva 2000/53/CE e sejam classificados como resíduos. Neste sentido, são aplicáveis às categorias de veículos abrangidas pela definição de “veículo” determinada na alínea vv) do n.º 1 do art.º 3.º do Decreto-Lei n.º 152-D/2017, de 11 de dezembro, na sua redação atual, 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 mm) do artigo 3.º do Decreto-Lei n.º 152-D/2017, de 11 de dezembro, na sua redação atual).

[Voltar ao Índice](#) 

## Perguntas Frequentes – SIGVFV – V 2.0

### D10. Qual o prazo de adaptação para o cumprimento dos Requisitos?

De acordo com o definido no art.º 100.º do Decreto-Lei n.º 152-D/2017, de 11 de dezembro, na sua redação atual, os operadores de tratamento de resíduos que, à data de entrada em vigor do presente decreto-lei, estejam a operar no âmbito de um fluxo específico de resíduos, são obrigados, no prazo de 12 meses a contar da definição por parte da APA, I.P., dos requisitos de qualificação que se refere o art.º 8.º, ao cumprimento dos mesmos.

[Voltar ao Índice](#) 

### D11. A partir de que ano deve ser enviada a declaração anual?

Os operadores de tratamento de resíduos a que se refere o n.º 1 do artigo 8.º devem, até 31 de março de cada ano, fazer prova do cumprimento dos requisitos de qualificação e das normas aplicáveis, relativamente ao ano anterior, junto da entidade coordenadora do licenciamento, sob pena de suspensão total ou parcial da licença nos termos do artigo 81.º do RGGR. Esta obrigação teve início em 2024.

[Voltar ao Índice](#) 

## E. Transporte de VFV e e-GAR

### E1. 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, de 11 de dezembro, na sua redação atual;

## Perguntas Frequentes – SIGVFV – V 2.0

- Aos Requisitos técnicos para a atividade de transporte rodoviário de VFV definidos no Anexo IV do Decreto-Lei n.º 152-D/2017, de 11 de dezembro, na sua redação atual.

[Voltar ao Índice](#) 

### E2. 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, de 11 de dezembro, na sua redação atual:

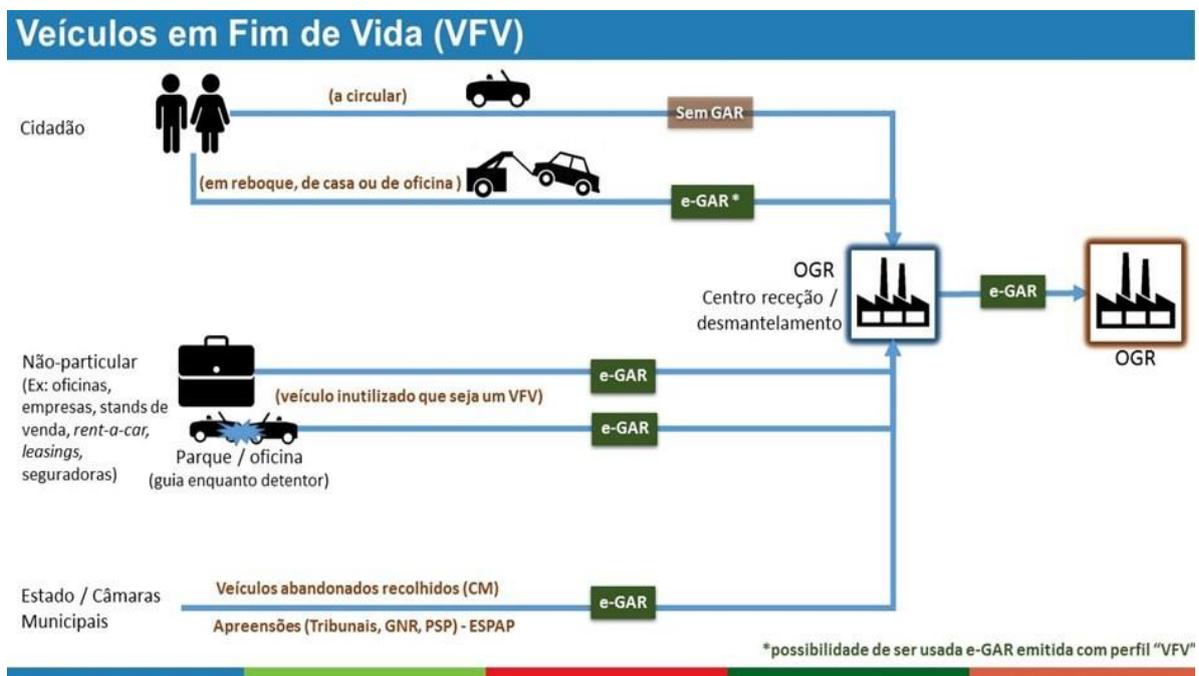
- 1 Os veículos afetos ao exercício da atividade de transporte de veículos em fim de vida devem estar dotados de sistema adequado para contenção de eventuais derrames ou escorrências, de forma a impedir a afetação de solos e águas, tendo em vista a proteção do ambiente.
- 2 A manutenção dos veículos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

Perguntas Frequentes – SIGVFV – V 2.0

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.

8 [Voltar ao Índice](#) 

E3. Em que casos é necessária a emissão de e-GAR?



Informamos que as situações em que é necessário a emissão de e-GAR se encontram resumidas na figura acima.

[Voltar ao Índice](#) 

E4. 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 recolha ou para operador de desmantelamento não é aplicável o regime

## Perguntas Frequentes – SIGVFV – V 2.0

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, de 11 de dezembro, na sua redação atual).

[Voltar ao Índice](#) 

### E5. 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.

[Voltar ao Índice](#) 

### E6. 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 recolha 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).

[Voltar ao Índice](#) 

### E7. 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:

## Perguntas Frequentes – SIGVFV – V 2.0

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 no link abaixo (ver capítulos 3.1, 3.2, 3.4 e 3.5.3):

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

[Voltar ao Índice](#) 

### E8. 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.

[Voltar ao Índice](#) 

### E9. 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 recolha 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, na sua redação atual, 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 tratamento de VFV, e com o perfil VFV atribuído, para os VFV suprarreferidos, 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

## Perguntas Frequentes – SIGVFV – V 2.0

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, na sua redação atual.

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>

[Voltar ao Índice](#) 

### E10. O transporte de componentes de VFV a partir das instalações de operador de desmantelamento necessita de guia de acompanhamento de resíduos?

No caso de se tratar de componentes para reutilização que não constituem resíduos (ver condições na Pergunta F1), 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 F2.

[Voltar ao Índice](#) 

### E11. 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).

[Voltar ao Índice](#) 

**E12. Quais as regras para transferências de veículos usados versus VFV?**

No sítio 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:

[https://ec.europa.eu/environment/pdf/waste/shipments/correspondents\\_guidelines9\\_en.pdf](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 sítio da APA:

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

[Voltar ao Índice](#) 

**E13. 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 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) nº 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 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

## Perguntas Frequentes – SIGVFV – V 2.0

(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 das frações pesadas resultantes das operações de fragmentação de veículos em fim de vida deverão ser classificados 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 sítio da Comissão:

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

[Voltar ao Índice](#) 

**E14.** 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.

## Perguntas Frequentes – SIGVFV – V 2.0

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.

[Voltar ao Índice](#) 

### F. Comércio de Peças

#### F1. 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 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.

[Voltar ao Índice](#) 

## Perguntas Frequentes – SIGVFV – V 2.0

### F2. 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 exhaustiva 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.

[Voltar ao Índice](#) 

## Perguntas Frequentes – SIGVFV – V 2.0

### F3. 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.

[Voltar ao Índice](#) 

### F4. 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 noutra 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 E14 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.

[Voltar ao Índice](#) 

### F5. 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, de 11 de dezembro, na sua redação atual, proíbe a comercialização de peças usadas integradas em VFV para reutilização que não sejam provenientes de operadores de desmantelamento licenciados.

## Perguntas Frequentes – SIGVFV – V 2.0

A APA divulgou no seu sítio um conjunto de critérios a serem cumpridos para a exportação para países terceiros de peças 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 sítio da APA:

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

[Voltar ao Índice](#) 

### F6. 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. No entanto, para os componentes de VFV não serem considerados resíduos, devem ser verificadas as condições da Pergunta F1.

[Voltar ao Índice](#) 

### F7. 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

## Perguntas Frequentes – SIGVFV – V 2.0

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”.

[Voltar ao Índice](#) 

**F8. 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 noutro país só pode ser recolhido em Portugal por operadores licenciados para tratamento de VFV com esse código 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.

[Voltar ao Índice](#) 

**F9. Quais as obrigações dos operadores económicos que procedam à publicitação ou comercialização de peças e ou componentes usados provenientes de VFV?**

De acordo com o disposto no n.º 6 do art.º 81.º do Decreto-Lei n.º 152-D/2017, de 11 de dezembro, na sua redação atual, os operadores económicos que procedam à publicitação ou comercialização de peças e ou componentes usados provenientes de VFV são obrigados à disponibilização no ato da venda de:

- a) Documento comprovativo das peças e ou componentes serem originadas de um desmantelador de VFV licenciado;
- b) Fatura com discriminação detalhada de todas as peças usadas e ou componentes e respetivo preço.

[Voltar ao Índice](#) 

### F10. Quais as obrigações no caso das vendas à distância de peças usadas?

De acordo com o disposto no n.º 7 do art.º 81.º do Decreto-Lei n.º 152-D/2017, de 11 de dezembro, na sua redação atual, em caso de vendas à distância, para além das obrigações descritas na Pergunta G3, é ainda obrigatório dispor de modo visível, por peça ou componente usada, a informação sobre a designação e o número de licença do operador de desmantelamento de VFV.

[Voltar ao Índice](#) 

## G. Reparação e Manutenção de Veículos

### G1. 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.

[Voltar ao Índice](#) 

### G2. As oficinas podem entregar peças retiradas dos veículos, aos clientes, resultantes da sua reparação e manutenção?

De acordo com o n.º 1 do art.º 81.º do Decreto-Lei n.º 152-D/2017, de 11 de dezembro, na sua redação atual, 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.

## Perguntas Frequentes – SIGVFV – V 2.0

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 diploma acima referido.

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.

Salientamos que, de acordo com o Regime Geral de Gestão de Resíduos, publicado o Anexo I do Decreto-Lei n.º 102-D/2020, de 10 de dezembro, na atual redação (artigo 9.º), e conforme indicado no V/email, a responsabilidade pela gestão dos resíduos referidos será do produtor inicial, ou seja, da oficina de reparação e manutenção, não podendo ser transferida para o proprietário do veículo. Neste sentido, as peças que resultam da operação de manutenção e reparação realizada pela oficina, sendo resíduos, não podem ser entregues ao proprietário da viatura. Tal apenas poderia ocorrer enquanto produtos, ou seja, caso as peças reúnam condições para ser vendidas como peças em segunda mão.

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

[Voltar ao Índice](#) 

## H. Registo no MIRR/SIRER

### H1. Como deve ser feito o preenchimento do MIRR pelos operadores de tratamento de VFV?

Ver documentos de apoio ao preenchimento MIRR disponíveis na página de apoio do SILiAmb em:

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

Em particular, poderá ser encontrado o documento específico para operadores de tratamento de VFV

## Perguntas Frequentes – SIGVFV – V 2.0

[https://apoiosiliamb.apambiente.pt/sites/default/files/documentos/VFV\\_MIRR\\_V4\\_Fev2024\\_1.pdf](https://apoiosiliamb.apambiente.pt/sites/default/files/documentos/VFV_MIRR_V4_Fev2024_1.pdf)

[Voltar ao Índice](#) 

### H2. Os operadores que transportam VFV têm de se registar no SILiAmb?

Sim, estão obrigados 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.

[Voltar ao Índice](#) 

### H3. 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/lista-de-documentos?language=pt-pt>

[Voltar ao Índice](#) 

## I. Licenciamento

### I1. 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 D. Operadores de tratamento de resíduos).

[Voltar ao Índice](#) 

## J. Outras Questões

### J1. 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, de 11 de dezembro, na sua redação atual, 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 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.

[Voltar ao Índice](#) 

### J2. Existem estatísticas sobre a gestão de VFV em Portugal?

Algumas informações estatísticas sobre a gestão de VFV em Portugal encontram-se disponíveis no sítio da APA em:

Resultados de gestão de VFV

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

Reporte Comunitário

<https://apambiente.pt/index.php/residuos/reporte-comunitario>

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

[https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=End-of-life\\_vehicle\\_statistics](https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=End-of-life_vehicle_statistics)

[Voltar ao Índice](#) 

### J3. Qual o 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

## Perguntas Frequentes – SIGVFV – V 2.0

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/methodology#End%20of%20life%20vehicles>

[Voltar ao Índice](#) 

## K. Proprietário de Veículo

### K1. Onde posso entregar o meu veículo para abate e quais os procedimentos?

É nas instalações do operador de desmantelamento licenciado 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.

Pode consultar um **modelo** de Certificado de Destruição disponível no sítio da APA em:

[https://apambiente.pt/sites/default/files/Residuos/FluxosEspecificosResiduos/VFV/Certificado de Destruicao de VFV modelo.pdf](https://apambiente.pt/sites/default/files/Residuos/FluxosEspecificosResiduos/VFV/Certificado%20de%20Destruicao%20de%20VFV_modelo.pdf)

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

## Perguntas Frequentes – SIGVFV – V 2.0

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

A plataforma de emissão de certificados de destruição de VFV comunica com o Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P. (IMT, I.P.), onde se vai proceder ao **cancelamento da matrícula**. Esta plataforma está por sua vez integrada com a AT onde se dá o cancelamento do Imposto Único de Circulação.

Neste sentido, informamos que a lista de operadores de desmantelamento de veículos em fim de vida (VFV), que se encontram devidamente **licenciados** e podem emitir certificados de destruição, encontra-se disponível no sítio desta agência em:

<https://apambiente.pt/index.php/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.

[Voltar ao Índice](#) 

### K2. Onde se pode encontrar um modelo de Certificado de Destruição de um Veículo em Fim de Vida?

De acordo com o n.º 4 do art.º 85.º do Decreto-Lei n.º 152-D/2017, de 11 de dezembro, na sua redação atual, os Certificados de Destruição de Veículos em Fim de Vida apenas podem ser emitidos através do Sistema Nacional de Emissão de Certificados de Destruição, integrado no SIRER.

## Perguntas Frequentes – SIGVFV – V 2.0

Pode ser consultado o modelo de Certificado de Destruição de Veículos em Fim de Vida disponível no sítio da APA em

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

[Voltar ao Índice](#) 

### K3. 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 em:

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

[Voltar ao Índice](#) 

### K4. A entrega de um VFV num operador tem encargos para o proprietário?

A entrega de um VFV num centro de recolha 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.

Assim, relativamente à entrega de VFV no qual já foram retirados componentes, como é o caso, o Centro de Abate poderá cobrar custos.

Salientamos que, de acordo como o número 3 do artigo acima referido, quando se trate de veículo inutilizado nos termos da alínea b) do n.º 1 do artigo 119.º do Código da Estrada,

## Perguntas Frequentes – SIGVFV – V 2.0

aprovado pelo Decreto-Lei n.º 114/94, de 3 de maio, na sua redação atual, o proprietário é responsável pelos encargos com o seu encaminhamento para um centro de receção ou para um operador de desmantelamento, no prazo máximo de 30 dias a contar da data em que o veículo fique inutilizado, com exceção dos casos previstos nas alíneas a) e b) do artigo 1.º do Decreto-Lei n.º 31/85, de 25 de janeiro, na sua redação atual.

[Voltar ao Índice](#) 

### K5. Posso entregar o meu VFV num centro de abate num Estado-Membro da União Europeia? E se for num Estado terceiro? Como devo proceder para o cancelamento da matrícula?

O n.º 10 do art.º 85.º do **Decreto-Lei n.º 152-D/2017, de 11 de dezembro**, na sua atual redação, determina 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 ([https://www.pgdlisboa.pt/leis/lei\\_mostra\\_articulado.php?nid=2953&tabela=leis](https://www.pgdlisboa.pt/leis/lei_mostra_articulado.php?nid=2953&tabela=leis)):

- **Entidade que emite o certificado de destruição:**  
Denominação: ...  
Endereço: ...  
Número da licença: ...  
Número de contribuinte: ...
- **Autoridade competente responsável pela licença concedida à entidade que emite o certificado de destruição:**  
Denominação: ...  
Endereço: ...
- **Proprietário/detentor:**  
Nome: ...  
Endereço: ...  
Número de contribuinte: ...  
Nacionalidade: ...
- **Veículo em fim de vida:**  
Matrícula: ...  
Número do quadro/chassis: ...  
Categoria: ...  
Marca: ...  
Modelo: ...  
Ano do veículo: ...
- **Data em que é emitido o certificado: ...**

## Perguntas Frequentes – SIGVFV – V 2.0

- **Assinatura e carimbo do emissor do certificado e do proprietário/detentor do veículo entregue:...**

Assim, deve entregar o veículo num centro de abate licenciado e remeter ao **IMT, I.P.:**

- a cópia do certificado de destruição, com as informações acima identificadas
- o modelo 9 do IMT, I.P. preenchido,
- o certificado de matrícula **ou** o documento de identificação do veículo
- o título de registo de propriedade para o IMT, I.P.

No caso de tratar de um Estado terceiro, o proprietário deverá apresentar o auto de destruição e os documentos numa delegação do IMT, referindo que o veículo foi abatido num centro de abate no país em questão, e solicitar o cancelamento da respetiva matrícula.

[Voltar ao Índice](#) 

### K6. 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.

O envio eletrónico do certificado de destruição para o IMT, I.P. permite o cancelamento da matrícula e posterior cancelamento do registo de propriedade.

[Voltar ao Índice](#) 

### K7. 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 (ver Pergunta K2).

[Voltar ao Índice](#) 

## Perguntas Frequentes – SIGVFV – V 2.0

### K8. Quais são os operadores que podem emitir certificados de destruição?

Conforme determinado pelo n.º 1 do art.º 85.º do Decreto-Lei n.º 152-D/2017, de 11 de dezembro, na sua redação atual, o cancelamento da matrícula de um VFV encontra-se condicionado à apresentação, perante o IMT, I.P., de um certificado de destruição emitido nos termos do n.º 6 do mesmo artigo, por um operador de desmantelamento que exerça a respetiva atividade de acordo com o disposto no art.º 87.º do diploma acima referido.

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). A lista encontra-se disponível no sítio da APA em:

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

Acresce que a recolha de VFV, classificados como perigosos, deve ser exclusiva de operadores de tratamento de resíduos que atuem ao abrigo de um contrato celebrado com os respetivos sistemas individuais ou integrados de gestão previstos no n.º 1 do art.º 7 do Decreto-Lei n.º 152-D/2017, de 11 de dezembro, na sua redação atual.

[Voltar ao Índice](#) 

### K9. O meu VFV já foi abatido e tenho o certificado de destruição, mas a matrícula ainda não foi cancelada. O que devo fazer?

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, nos termos do disposto no art.º 45.º do Regime Geral de Gestão de Resíduos (anexo I do Decreto-Lei n.º 102-D/2020).

Os certificados de destruição são obrigatoriamente emitidos através da plataforma eletrónica da APA, I.P., para emissão dos certificados de VFV.

O cancelamento das matrículas de VFV é feito automaticamente e em tempo real, através da ligação informática da plataforma eletrónica da APA, I.P., para emissão de certificados.

Neste sentido, 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>

[Voltar ao Índice](#) 

**K10. Existe alguma penalização para o proprietário do veículo caso não entregue num operador licenciado?**

De acordo com o disposto na alínea uu) do número 2 do art.º 90.º do Decreto-Lei n.º 152-D/2017, de 11 de dezembro, na sua redação atual, constitui uma contraordenação ambiental grave o incumprimento por parte dos proprietários ou detentores de VFV da obrigação de assegurar o seu encaminhamento para centros de receção ou para operadores de desmantelamento licenciados, nos termos do n.º 2 do artigo 81.º e do n.º 1 do artigo 84.º do referido diploma.

[Voltar ao Índice](#) 

**K11. O que acontece se eu abandonar o meu VFV?**

De acordo com o disposto no n.º 4 do art.º 84.º do Decreto-Lei n.º 152-D/2017, de 11 de dezembro, na sua redação atual, sempre que se verifiquem situações de abandono de veículos, nos termos do disposto no artigo 165.º do Código da Estrada, as autoridades municipais ou policiais competentes procedem ao respetivo encaminhamento para um operador de tratamento de resíduos, sendo os custos decorrentes dessa operação da responsabilidade do proprietário do veículo abandonado.

[Voltar ao Índice](#) 

Proponha uma correção ou alteração: [geral@apambiente.pt](mailto:geral@apambiente.pt)