



# A Região Norte e os operadores de gestão de veículos em fim de vida

**MAIO.2022**

**Direção de Serviços do Ambiente/Gilda Carvalho Neves**

A presente reflexão tem por principal objetivo uma breve apresentação do desenho que os operadores de gestão de veículos em fim de vida (VFV) tomam na região Norte.

A motivação pela opção por este fluxo específico de resíduos advém da sua importância para a região Norte, enquanto oportunidade económica (criação de negócio), social (criação de emprego) e ambiental (poupança de recursos naturais).

Acresce o facto da estratégia de gestão de VFV, orientada para a prevenção e subsidiariamente para a valorização (onde se inclui a reciclagem) ser um fator, fundamental, para a preservação dos recursos naturais e para o crescimento económico sustentado da região Norte, assim como para a promoção destes resíduos como fonte de valor.

Esta iniciativa decorre, ainda, das competências que a CCDR-N, enquanto autoridade regional de resíduos, detém na Região ao nível do licenciamento e controlo do desempenho das instalações de gestão de resíduos.

Veículo é qualquer um classificado nas categorias M1 ou N1, definidas no anexo II ao Decreto-Lei n.º 16/2010, de 12 de março, bem como os 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 (*UNILEX\_ Decreto-Lei n.º 152-D/2017, de 11 de dezembro, alterado pelo Decreto-Lei n.º 102-D/2020, de 10 de dezembro e recentemente republicado pela Lei n.º 52/2021, de 10 de agosto*).

Importa, igualmente, referir que o UNILEX considera, ainda, como outros veículos aqueles que, são classificados, no âmbito do Decreto-Lei n.º 16/2010 e do Decreto-Lei n.º 30/2002, em categorias diferentes das indicadas anteriormente.

Os VFV são veículos que passam a constituir um resíduo, devido a terem chegado ao fim da sua vida útil (porquanto não reúnem condições para a circulação, em consequência de acidente, avaria, mau estado ou outro motivo).

Os veículos em fim de vida são uma tipologia de resíduos que pelas suas características enformam um fluxo específico. São constituídos por uma grande variedade de materiais - metais, plásticos, vidros, óleos, combustíveis, bateria, etc., alguns considerados perigosos.

São resíduos com um forte potencial de valorização que envolve um conjunto de operações técnicas específicas, bem como a exigência de procedimentos administrativos (emissão do certificado de destruição -CD, cancelamento da matrícula e do registo, etc.).

## NOTA 1:

O cancelamento do registo e da matrícula de um VFV só é possível mediante a apresentação de CD emitido por centros de abate licenciados, sendo só assim possível cancelar o pagamento do Imposto Único de Circulação - IUC. Os CD são emitidos na Plataforma Nacional de Emissão de Certificados de Destruição, cuja gestão operacional é da responsabilidade da VALORCAR\*.

\*Desde 1 de janeiro de 2018 apenas são válidos os CD emitidos na Plataforma Única de Emissão de Certificados de Destruição.

Tendo em conta toda a sua cadeia de gestão (desde a origem até destino final), bem como o potencial e a otimização de tratamento subjacente, foi criado o Sistema Integrado de Gestão de Veículos em Fim de Vida (SIGVFV), cuja Entidade Gestora, VALOCAR - Sociedade de Gestão de Veículos em Fim de Vida Lda., é fundamental, na medida em que os produtores deste tipo de bens lhes delegam as responsabilidades legais de gestão dos produtos colocados no mercado, aquando do fim de vida.

O modelo de gestão técnico-económico deste fluxo assenta no Princípio da Responsabilidade Alargada do Produtor, consagrado no Regime Geral de Gestão de Resíduos (*RGGR - Decreto-Lei n.º 102-D/2020, de 10 de dezembro, retificado pela Declaração de Retificação n.º 3/2021, de 21 de janeiro e alterado, em 10 de agosto, pela Lei n.º 52/2021*). Neste contexto, o operador económico que coloca o produto no mercado é responsável pelos impactes ambientais decorrentes do processo produtivo, da posterior utilização desses produtos e da produção de resíduos, bem como da sua gestão quando atingem o final de vida.

A gestão dos VFV têm associada uma prestação financeira obrigatória, cobrada aos produtores pela Entidade Gestora, sobre cada um dos veículos colocados no mercado. Esta taxa visa suportar os custos inerentes à recolha, tratamento e eliminação em boas condições ambientais destes resíduos.

O desiderato na gestão deste fluxo específico de resíduos tem de contar, forçosamente, com a participação dos fabricantes e importadores de veículos, nomeadamente no que diz respeito ao controlo e à redução de substâncias perigosas usadas na sua produção, com a finalidade de evitar a sua libertação para o ambiente, de facilitar a reciclagem e de incentivar o mercado de materiais reciclados.

A produção e a colocação no mercado de veículos, bem como a gestão de VFV têm que dar especial atenção aos materiais com substâncias poluentes orgânicos persistentes - POP (*Regulamento (UE) 2019/1021, de 20 de junho, que revoga o Regulamento (CE) n.º 850/2004, de 29 de abril*)

A gestão adequada dos resíduos produzidos durante o ciclo de vida dos veículos, focada na recolha e reciclagem organizadas, assim como na circularidade dos materiais, desempenha um papel relevante na promoção de uma Economia Circular.

A maior exigência legal e normativa aplicável a este fluxo (*Diretiva (UE) 2000/53/CE, de 18 de setembro, e RGGR*) estabeleceu objetivos nacionais para a gestão de VFV, os quais, assumem atualmente, 85% para

reutilização/reciclagem e 95% para reutilização/valorização (percentagens expressas em termos de peso, em média, por veículo e por ano).

**NOTA 2:**

Os operadores de tratamento de resíduos têm que remeter à APA uma declaração anual comprovativa do cumprimento das metas de reutilização/valorização e reutilização/reciclagem, até 31 de março do ano seguinte ao qual se refere a declaração.

O destino final adequado a dar aos VFV é uma das justificações principais da existência deste fluxo específico, desempenhando os operadores de gestão de resíduos (OGR) um papel crucial na cadeia de gestão. Incumbe-lhes a responsabilidade de realizar as atividades que permitam controlá-los desde a sua origem até ao seu destino final, incluindo a recolha, transporte e tratamento.

**CURIOSIDADE 1:**

Nos últimos anos, verificou-se um aumento da idade média dos VFV (cerca de 23,5 anos), evidenciando o envelhecimento do parque automóvel nacional. Os modelos mais abatidos foram o *Opel Corsa*, o *Renault Clio* e o *Fiat Punto* (Fonte: VALOCAR).

A recolha e o transporte dos VFV até à sua entrega num OGR são operações fundamentais para garantir o seu tratamento. Estas operações estão obrigadas ao cumprimento de determinadas condições, com o intuito de não comprometerem o tratamento subsequente nem a qualidade do ambiente e a saúde. Tendo em vista minimizar a ocorrência de danos, o transporte deve ser efetuado, preferencialmente, com veículos pronto-socorro ou porta-carros. O transporte não pode ser realizado conjuntamente com mercadorias destinadas à alimentação humana ou animal. Os veículos afetos ao exercício destas operações devem estar dotados de sistema para contenção de eventuais derrames ou escorrências. Os VFV devem ser escorados, para evitar deslocações entre si ou contra as paredes do veículo, bem como contaminação de outras mercadorias. A forma física dos VFV não pode ser alterada, pelo que deve ser evitado o uso de pinças metálicas ou a sobreposição direta dos VFV nas galeras; devem ser, deste modo, utilizadas cintas ou guinchos no caso dos porta-carros, ou outros métodos equivalentes, assim como um sistema de separação entre camadas de VFV. Devem estar disponíveis os meios adequados de combate a incêndio, bem como produtos absorventes e adsorventes, em quantidade adequada à dimensão da carga.

**NOTA 3:**

Quando durante a carga, o transporte ou a descarga de VFV se verificar um derrame de fluidos, a zona contaminada tem que ser imediatamente limpa com recurso a produtos absorventes ou adsorventes e os resíduos resultantes da limpeza encaminhados, obrigatoriamente, para um destino licenciado para tratamento, valorização ou eliminação, nos termos do RGGR.

O transporte de VFV, porquanto resíduos, tem que ser acompanhado, sempre, de guia de acompanhamento de resíduos, ou seja de e-GAR. Há contudo exceções, nomeadamente quando o veículo

é conduzido pelo respetivo proprietário ou detentor para um centro de receção ou para um operador de desmantelamento.

O transporte a partir de um operador de gestão de VFV deve ser acompanhado, também, de cópia do CD ou de um documento único que contenha informação relativa ao VFV transportado: matrícula, número de chassis e número do respetivo CD.

**NOTA 4:**

O transporte de VFV de paradeiro desconhecido ou a favor do Estado tem de ser efetuado com e-GAR. Contudo, 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., poderá ser efetuado com "guia variante" emitida através do perfil VFV. (Fonte - APA)

Entende-se por tratamento de VFV qualquer atividade realizada para desmantelar ou fragmentar, bem como aquelas que visam valorizar ou preparar para a eliminação os resíduos fragmentados, para além de quaisquer outras, cuja finalidade seja a valorização e/ou eliminação de VFV ou dos seus componentes. São, deste modo, abrangidas vários tipos de operações, umas manuais, outras mecânicas, cada uma delas com as suas características e exigências técnicas e legais.

A primeira obrigação de um proprietário/detentor de um VFV (LER 160104\*) é transferi-lo para um centros de receção ou para um operador de desmantelamento (centros de abate).

Os Centros de Receção são instalações onde os VFV podem ser entregues gratuitamente pelos seus proprietários/detentores; são aí armazenados até expedição para unidades de desmantelamento; não estão, no entanto, habilitados para a emissão de CD.

Os VFV podem ser, também, entregues gratuitamente pelos seus detentores/proprietários em instalações de desmantelamento. Os veículos em fim de vida são aí submetidos a operações de despoluição, no sentido de remoção dos componentes perigosos - bateria, óleos lubrificantes, óleos hidráulicos, líquido de arrefecimento, fluido do ar condicionado e depósitos de GPL, bem como de neutralização dos componentes pirotécnicos - "air-bags" e pré-tensores dos cintos de segurança. Tendo em vista a reutilização e a reciclagem, são, ainda, sujeitos a operações de desmantelamento, ou seja, de remoção de diversos componentes (faróis, portas, motor) para revenda em segunda mão ou de peças para reciclagem - catalisadores, pneus, vidros, para-choques, etc.

**NOTA 5:**

Quando o proprietário/detentor de VFV o entrega num centro de abate deve:

- entregar os originais do Livrete e do Título de Registo de Propriedade do veículo (ou o Certificado de Matrícula);
- apresentar o seu Cartão de Cidadão/Bilhete de Identidade e Cartão de Contribuinte;
- requerer o cancelamento da matrícula\*

\* em impresso do Instituto da Mobilidade e dos Transportes - IMT, disponibilizado pelo centro, assinado pelo proprietário do veículo; se o VFV for propriedade de empresas, a assinatura tem que ser reconhecida notarialmente.

A carcaça (carroçaria do VFV despoluído e desmantelado) pode, então, ser encaminhada para instalações de fragmentação, onde se submetem a operações de corte e/ou retalhamento. Estas unidades têm que possuir equipamentos que promovam uma adequada separação dos materiais metálicos e não metálicos. Os materiais de menor densidade e dimensão - espumas, têxteis, borrachas, etc. - são separados, resultando a corrente "resíduos leves de fragmentação". Os metais ferrosos são extraídos através de um eletroímã. Os metais não ferrosos (cobre, alumínio, magnésio, etc.) e os fragmentos de maior dimensão - de plástico, madeira, etc. - constituem a corrente "fração pesada" que é sujeita a diversas operações de modo a separar "metais não ferrosos dos restantes materiais. As frações metálicas seguem para reciclagem, em siderurgias ou fundições. Os resíduos leves e os resíduos pesados de fragmentação podem ter como destino a co-incineração nas cimenteiras ou deposição em aterro.

**NOTA 6:**

A remoção do fluido de ar condicionado dos VFV tem que ser realizada por um técnico habilitado, por uma entidade formadora certificada, para intervenções em sistemas de ar condicionado instalados em veículos a motor

Deste modo, todos os componentes e materiais removidos dos VFV devem ser encaminhados para reutilização, reciclagem ou valorização energética, quer para eliminação, quando não existirem outras opções.

A atividade de tratamento de VFV pode gerar uma grande variedade de resíduos, tais como baterias (LER 16 06 01\*), óleos usados (LER do grupo 13 01 ou do 13 02), fluídos de ar condicionado (LER 16 05 04\* ou 16 05 05), depósitos de GPL (LER 16 01 16), restos de combustível (LER 13 07 01\* ou 13 07 02\*), líquidos de arrefecimento (LER 16 01 14\* ou 16 01 15), fluído dos travões (LER 16 01 13\*), filtro de óleo (LER 16 01 07\*), catalisadores (LER 16 08 01), airbag e pré-tensores dos cintos de segurança (LER 16 01 10\*), pneus usados (LER 16 01 03), vidro (LER 16 01 20), carcaça (LER 16 01 06), resíduos da fragmentação (LER 19 10 03\*, 19 10 04, 19 10 05\* 19 10 06), etc.

**NOTA 7:**

Valores indicativos das quantidades máximas originadas, em média pelo tratamento de 1 VFV.

Material	Quantidade máxima (Kg/veículo)
Bateria	15,0
Catalisador	3,5
Filtro	0,5
Fluído de travões	0,4
Líquido de refrigeração	3,6
Óleos	5,5
Para-choques	6,0
Outros plásticos	50,0
Pneus	41,0
Vidros	26,0

Fonte: VALOCAR

As peças retiradas do tratamento de VFV não são consideradas resíduos, se passíveis de reutilização. Contam-se neste grupo os motores, caixa de velocidades, faróis, retrovisores, para-choques, portas, etc.

Para assumirem o estatuto de componentes, e não de resíduos, têm que estar aptas para funcionar ou ser possível a sua reparação para o mesmo fim para que foram concebidas. Têm que se encontrar devidamente despoluídas/desmanteladas, não podendo conter quaisquer líquidos ou componentes perigosos, exceto aqueles que comprometam a sua reutilização, sendo que esta não pode, de todo, prejudicar a segurança dos veículos, nem incrementar as emissões atmosféricas e o ruído. De realçar que só é permitida, a comercialização de peças usadas, integradas em VFV, para reutilização que tenham origem em operadores de desmantelamento licenciados.

Os operadores de gestão de VFV estão, ainda, obrigados ao cumprimento de requisitos de qualificação estabelecidos pela APA, I.P ([https://apambiente.pt/sites/default/files/Residuos/FluxosEspecificosResiduos/VFV/Requisitos%20VFV\\_20022020.pdf](https://apambiente.pt/sites/default/files/Residuos/FluxosEspecificosResiduos/VFV/Requisitos%20VFV_20022020.pdf)). Ressalvam-se destas exigências os OGR que efetuem tratamento de “outros veículos” (na aceção da definição do UNILEX).

Referem-se, então, algumas dessas condições - de índole organizativo, de gestão das instalações, de cariz técnico, de registo de informação ou de formação.

Os centros de receção de VFV têm que possuir sistema de controlo dos documentos dos veículos rececionados - matrícula, número de chassis, categoria, marca e modelo, assim como de registo da data da sua receção e dos dados referentes ao nome, endereço e nacionalidade do último proprietário/detentor.

A armazenagem deve ser efetuada em local vedado e sem livre acesso às instalações. A zona tem que ser impermeabilizada, com área suficiente para que os VFV não sejam colocados uns em cima dos outros ou de lado. A instalação tem de estar equipada com sistema de recolha e tratamento de águas pluviais ou de limpeza, assim como de derramamentos ou de outros efluentes líquidos; deve possuir equipamento de combate a incêndios.

As instalações de desmantelamento de VFV, para além das condições mencionadas nos parágrafos anteriores, devem ter um espaço para a armazenagem de carcaças de VFV desmantelados que permita a fácil circulação e manobra de empilhadores. Têm que possuir, ainda, um sistema de registo das quantidades de componentes e materiais retirados, bem como dos respetivos destinatários. Devem estar, também, inscritas na Plataforma Nacional de Emissão de Certificados de Destruição.

A área de armazenagem de componentes e materiais retirados tem que estar equipada com recipientes adequados e, devidamente, identificados para o armazenamento separado de acumuladores (já com neutralização dos eletrólitos), filtros, condensadores contendo PCB, fluidos por tipologias, entre outros.

As unidades de fragmentação têm que ter, para além de algumas das condições acima identificadas, uma zona impermeabilizada para armazenagem das frações separadas, equipada com sistema de recolha e tratamento de águas pluviais, de limpeza ou de derramamentos. Deverão possuir, também, um sistema de registo das frações, por tipo de materiais, bem como dos respetivos destinatários.

Tendo em vista prevenir e minimizar os impactos adversos na saúde pública e no ambiente, decorrentes das atividades desenvolvidas, as instalações de gestão de VFV estão sujeitas a licenciamento a cargo da Agência Portuguesa do Ambiente. I.P. (APA), enquanto Autoridade Nacional de Resíduos, e às Comissões de Coordenação e Desenvolvimento Regional (CCDR), na qualidade de Autoridades Regionais de Resíduos.

Assim, qualquer VFV deverá ter como destino final um centro de receção ou um operador de desmantelamento, licenciados para realizar as atividades de gestão deste fluxo de resíduos.

Em termos do movimento transfronteiriço (MTR) de VFV há a registar a obrigação do cumprimento do Regulamento (CE) n.º 1013/2006, de 14 de junho, destacando-se, desde já, a interpretação da *guideline 9* ([https://ec.europa.eu/environment/pdf/waste/shipments/correspondents\\_guidelines9\\_en.pdf](https://ec.europa.eu/environment/pdf/waste/shipments/correspondents_guidelines9_en.pdf)). Os VFV, classificados com o código LER "16 01 04\*", são considerados resíduos não listados. O seu encaminhamento para países comunitários/países OCDE fica sujeita ao procedimento prévio de notificação e consentimento escrito ("Lista Laranja"), não sendo permitida para países não OCDE. A transferência de VFV descontaminados (resíduos não perigosos, LER 160106) da União Europeia, para valorização, tem que verificar aos requisitos da denominada "Lista Verde", salvo se existirem outras condicionantes de controlo no país de destino. Os resíduos de fração leve de fragmentação de VFV só podem ser transferidos mediante procedimento prévio de notificação e consentimento escrito; tal, também, acontece com os resíduos da fração pesada, caso o teor de impurezas não ferrosas (plásticos, borracha) seja superior a 10% do total em peso ou estejam contaminados, pois são considerados resíduos não listados.

Ainda no âmbito do MTR, convém explicitar que a exportação de peças removidas dos VFV para países terceiros tem que obedecer a critérios definidos pela APA (<https://www.apambiente.pt/sites/default/files/Residuos/MTR/DesmantelamentoVFV.pdf>). Deste modo, deverá ser apresentado documento comprovativo que as peças são provenientes de um operador de desmantelamento, fatura com discriminação de todas as peças e respetivos preços e declaração a atestar que as peças estão aptas a funcionar ou são passíveis de reparação. As peças terão que estar esvaziadas de líquidos perigosos e a sua armazenagem deverá ser efetuada em contentores munidos de material absorvente na sua base.

Na Região Norte existem cerca de cento e trinta e dois (132) operadores licenciados para a gestão de veículos em fim de vida, representando 25% da totalidade de OGR regionais; aproximadamente 88% pertencem à rede de operadores da Entidade Gestora deste fluxo.

A distribuição territorial dos OGR deste fluxo é apresentada na figura 1.

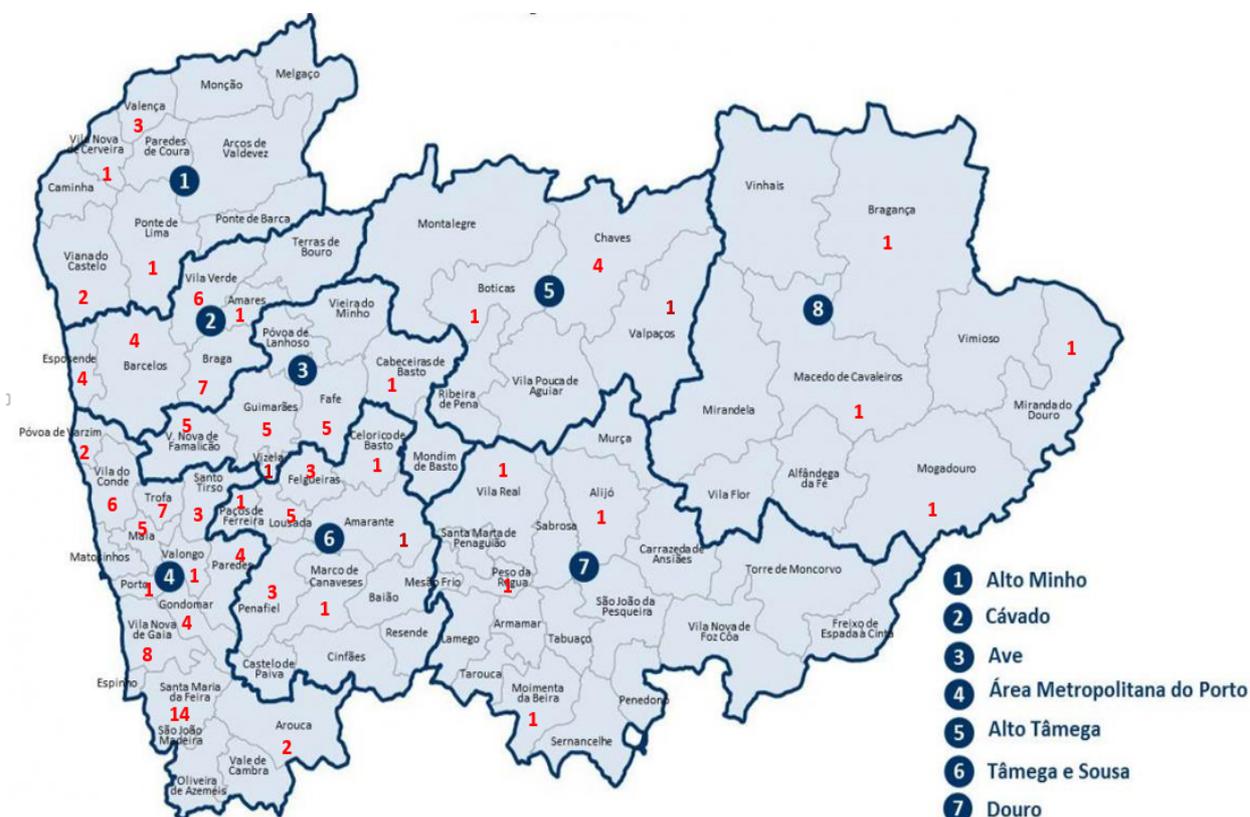


Figura 1 – Distribuição geográfica dos operadores de resíduos de veículos em fim de vida da Região Norte.

Uma análise geográfica permite concluir que 73% das instalações de tratamento de VFV se concentram na Área Metropolitana do Porto (AMP), nas NUT's do Ave e Cávado, sendo que a AMP representa cerca de 43% dessas unidades.

Os VFV considerados nesta abordagem estão classificados na Lista Europeia de Resíduos (LER) com os códigos 160104\* - resíduo perigoso, e 160106 - veículos em fim de vida após sofrerem despoluição.

Os VFV perigosos são geridos em 127 (cerca de 96%) instalações da Região Norte que tratam este fluxo específico, sendo que só uma instalação se dedica, unicamente, a armazenagem. A maior parte dos OGR gerem nas suas instalações os dois LER. As operações desenvolvidas na quase totalidade das unidades é a despoluição/desmantelamento.

**NOTA 8:**

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

De acordo com o último (2021) relatório da APA de comunicação, à Comissão Europeia, dos resultados nacionais sobre a gestão deste fluxo específico, em 2019 foram tratados cerca de 111 mil VFV

(aproximadamente cerca de 112 mil toneladas), com taxas reciclagem e de valorização de cerca de 88,2% e 96,7%, respetivamente, tendo, deste modo, os objetivos nacionais sido ultrapassados.

Há vários anos que as instalações de gestão de VFV da região Norte têm vindo a ser fiscalizadas para verificação e acompanhamento do seu desempenho, do cumprimento legal e dos requisitos técnicos, no âmbito das obrigações de licenciamento e dos diversos Planos Nacionais de Fiscalização e Inspeção Ambientais (PNFIA).

No âmbito dessas ações, um fator de primordial relevância a que foi dado enfoque foi a adequabilidade da capacidade instalada das unidades de gestão de veículos em fim de vida às infraestruturas e equipamentos disponíveis, de modo a não comprometer os padrões de qualidade pretendidos para o tratamento, assim como evitar a concorrência menos transparente no exercício desta atividade.

No contexto do PNFIA relativo a 2021, o balanço do universo das 37 unidades de gestão de VFV fiscalizadas na Região Norte, registou práticas legais e tecnicamente inadequadas em cerca de 22% dessas instalações. Todos esses casos foram corrigidos, muito tendo contribuído o acompanhamento de proximidade efetuado pela CCDR – Norte.

As situações de incumprimento identificadas nas instalações dos OGR regionais deste fluxo específico, embora não muito numerosas, relacionam-se com a classificação e o encaminhamento dos materiais retirados do tratamento, com a formação dos colaboradores, com o controlo periódico dos equipamentos e com o registo da documentação necessária à rastreabilidade de resíduos e peças, bem como com o desrespeito pelas técnicas adequadas à despoluição/desmantelamento e ao controlo de qualidade.

Em termos globais, os operadores da região têm registado um comportamento satisfatório no tocante ao cumprimento legal e técnico, tendo vindo a ser manifestados um esforço e práticas tendentes a uma melhoria contínua e a uma maior qualidade ambiental.

Pese embora ter já sido percorrido um grande caminho na gestão do fluxo específico de VFV, subsistem, ainda, alguns aspetos a necessitar, tanto a nível nacional como a nível regional, uma atuação mais atenta por parte de todos os intervenientes.

Um dos pontos a suscitar preocupação é a devida gestão dos veículos danificados em acidentes rodoviários, frequentemente denominados de salvados. Devido a poderem ter dois atributos e destinos diferentes, nem sempre é correta a classificação que lhes é dada. Caso seja técnica e economicamente possível, podem ser reparados e sujeitos a uma inspeção do tipo B, ficando aptos a voltar a circular, se forem aí aprovados; quando não são passíveis de reparação ou quando não são aprovados (na inspeção do tipo B) têm que ser enviados para um centro de abate, pois assumem o estatuto de VFV. Outro dos constrangimentos refere-se às plataformas digitais de leilão destes salvados que nem sempre atestam o seu encaminhamento para centros de abate licenciados para o tratamento de VFV.

Outra das matérias a requerer reflexão diz respeito aos veículos abandonados na via pública. É um ato punível com coima, pelo Código da Estrada, mas que continua a ocorrer inadvertidamente. O tratamento destas situações envolve uma complexidade de procedimentos administrativos até que o veículo seja classificado como VFV. Compete às Autoridades Municipais ou Policiais o encaminhamento do VFV para um centro de abate, ficando as despesas a cargo do proprietário do veículo abandonado. A resolução atempada destes casos é essencial, pois o proprietário do veículo abandonado continuará a pagar o Imposto Único de Circulação – IUC até ao registo de propriedade ser cancelado.

A importação de veículos usados deverá, também, ser encarada com mais detalhe. Atendendo à sua usual idade avançada, essas viaturas poderão originar VFV sem qualquer contribuição financeira para o SIGVFV, criando disfunções no funcionamento desse Sistema.

Por sua vez, a exportação de veículos ligeiros usados tem vindo a aumentar entre os Estados-membros e fora da União Europeia. Esta prática pode originar uma diminuição da matéria-prima dos centros de abate, para além de facilitar a fuga de VFV para locais onde as exigências de tratamento são mais permissivas que as da UE.

A fronteira ténue existente entre peças reutilizáveis e resíduo poderá acarretar práticas inadequadas na exportação para países terceiros, pelo que se torna necessária uma abordagem mais atenta à verificação dos critérios de exportação de peças em segunda mão.

Outra circunstância a solicitar apreensão relaciona-se com o cancelamento de matrículas, nomeadamente pelo facto do Código da Estrada permitir cancelar matrículas, sem ser exigida a apresentação do certificado de destruição do VFV. Outro aspeto compreende os veículos com matrículas canceladas sem ser identificado o seu destino, quer por terem desaparecido quer por não ter sido efetuada a transferência de propriedade.

#### CURIOSIDADE 2:

Alguns cintos de segurança removidos dos VFV são reaproveitados para o fabrico manual de mochilas, no âmbito da colaboração entre a VALOCAR e a empresa O Benefício; por cada mochila produzida, são usados os cintos de segurança removidos de dois VFV (cerca de 1, 5Kg) (Fonte: VALOCAR)

Os VFV recolhidos em circuitos paralelos e, como tal, não sujeitos a tratamento com o mesmo grau de qualidade que os encaminhados para os OGR, contribuem para a perda de fiabilidade dos dados de contabilização das metas de recolha e de valorização.

A existência de oficinas de reparação e de manutenção de veículos que exercem indevidamente, porque não licenciadas, atividades de desmantelamento de VFV é outra das circunstâncias a ser abolida. Essas instalações não são operadores de gestão de resíduos, porquanto não autorizadas para o efeito; são, isso sim, produtores de resíduos resultantes das intervenções realizadas, tendo a obrigação legal e técnica da sua adequada gestão. As peças removidas, no âmbito do trabalho oficial, que não sejam passíveis de

reparação nem garantam segurança na sua utilização e do ambiente, são consideradas resíduos, nunca podendo ser entregues aos clientes.

A crescente procura de veículos elétricos implicará um aumento de baterias de lítio removidas dos VFV, o que acarretará uma dificuldade acrescida em encontrar destinos para a sua valorização. Este constrangimento poderá, no entanto, ser encarado como um impulso para a investigação e desenvolvimento de novas tecnologias de valorização.

Como referências bibliográficas e documentos/*sites* a consultar, elencam-se alguns:

[S.a.]. Guia de desmantelamento de VFV [Em linha]. Disponível em:

[https://www.valorcar.pt/images/uploads/library/valorcar\\_GuiaDesmantelamentoVFV2019\\_v8\\_1581950091.pdf](https://www.valorcar.pt/images/uploads/library/valorcar_GuiaDesmantelamentoVFV2019_v8_1581950091.pdf);

[S.a.]. Reporte comunitário VFV 2019 [Em linha]. Disponível em:

[https://apambiente.pt/sites/default/files/\\_Residuos/FluxosEspecificosResiduos/VFV/Reporte%20comunitario%20VFV%202019.pdf](https://apambiente.pt/sites/default/files/_Residuos/FluxosEspecificosResiduos/VFV/Reporte%20comunitario%20VFV%202019.pdf);

[S.a.]. Requisitos de qualificação de VFV. [Em linha]. Disponível em:

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

[S.a.]. Sistema de Informação do Licenciamento de Operações de Gestão de Resíduos (SILOGR). [Em linha]. Disponível em: <https://silogr.apambiente.pt/pages/publico/index.php>;

[S.a.]. VALOCAR. [Em linha]. Disponível em: <https://www.valorcar.pt/pt>;

[S.a.]. Waste statistics. [Em linha]. Disponível em: [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).