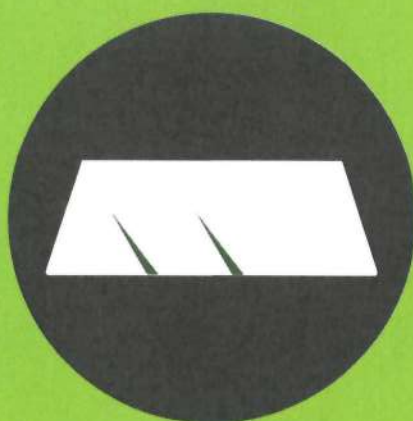




Declaração Ambiental Validada em 28/04/2017

João Carlos de Sousa Galvão Freitas



valorcar



**DECLARAÇÃO
AMBIENTAL 2016**



João Carlos de Sousa Brito 7/2010



4	Introdução
5	Apresentação da Organização
6	<i>Atividades</i>
7	<i>Licenças</i>
7	<i>Contactos</i>
7	<i>Missão</i>
8	<i>Política da Qualidade e do Ambiente</i>
9	Apresentação do Sistema de Gestão Ambiental
10	<i>Âmbito</i>
10	<i>Organização do Sistema de Gestão</i>
12	Descrição dos Aspetos Ambientais Significativos
14	<i>Resumo da metodologia para avaliação de aspetos e impactes</i>
18	<i>Aspetos ambientais diretos e indiretos Significativos</i>
21	Requisitos Legais
25	Programa de Gestão Ambiental 2016
31	Desempenho Ambiental
32	<i>Desempenho ambiental da VALORCAR</i>
33	<i>Indicadores</i>
37	Programa de Gestão Ambiental 2017
42	Declaração do Verificador Ambiental
45	Anexo I
46	<i>Lista de Abreviaturas</i>
47	Anexo II
48	<i>Método de cálculo da taxa de recolha de VFV</i>
48	<i>Método de cálculo das taxas de reutilização/reciclagem e de reutilização/valorização de VFV</i>
53	Anexo III
54	<i>Método de cálculo da taxa de recolha de BVU</i>
54	<i>Método de cálculo da taxa de reciclagem de BVU</i>

**“... a criar
um planeta
melhor.”**



Introdução

A presente Declaração Ambiental é emitida de acordo com o Regulamento (CE) n.º 1221/2009, de 25 de novembro (participação voluntária de organizações no Sistema Comunitário de Ecogestão e Auditoria - EMAS) e contém informação relativa à atividade da VALORCAR e respetivos dados de desempenho no ano 2016.

Com a publicação e registo desta declaração, a VALORCAR pretende reiterar o seu compromisso de proteção ambiental através da sua intervenção na sociedade

portuguesa, como promotora e facilitadora da adequada gestão e reciclagem dos Veículos em Fim de Vida (VfV) e das Baterias de Veículos Usadas (BVU) produzidas no país. Esta iniciativa insere-se no âmbito de um projeto desenvolvido pela VALORCAR com vista a melhorar a gestão dos seus processos e o seu desempenho ambiental, que consistiu na implementação de um Sistema de Gestão de Qualidade e Ambiente segundo as normas NP EN ISO 9001:2008, NP EN ISO 14001:2012 e Regulamento (CE) n.º 1221/2009.



APRESENTAÇÃO DA ORGANIZAÇÃO



Atividades ▶
Licenças ▶
Contactos ▶
Missão ▶
**Política da qualidade
e do ambiente** ▶



2.1 Atividades

A VALORCAR é uma empresa sem fins lucrativos, constituída em 22 de agosto de 2003, tendo atualmente como objeto social a “Prestação de serviços técnicos e económicos no âmbito da gestão de resíduos do setor automóvel, incluindo resíduos da respetiva manutenção e reparação, veículos em fim de vida e seus componentes e materiais, bem como o registo de produtores de baterias de veículos nos termos dos artigos 23º, 24º e 25º do Decreto-Lei n.º 6/2009, a promoção e realização de estudos, campanhas de comunicação e informação e edição de publicações”.

O capital social da VALORCAR, no valor de €40.000, pertence em 95% à Associação Automóvel de Portugal (ACAP) e em 5% à Associação Portuguesa das Empresas Portuguesas do Setor do Ambiente (AEPISA).

A atividade da VALORCAR desenvolve-se no âmbito da gestão de dois fluxos de resíduos perigosos do setor automóvel, o dos VFV e o das BVU, e consiste, resumidamente, na:

- **Organização de uma rede nacional de centros de gestão de VFV e/ou BVU (a chamada REDE VALORCAR);**
- **Monitorização e apoio ao funcionamento desses centros;**
- **Procura de destinos finais ambientalmente adequados para os diversos materiais que compõem os VFV e as BVU;**
- **Sensibilização da sociedade para a adequada gestão daquele tipo de resíduos.**

Todas estas atividades se desenvolvem no âmbito de licenças de âmbito nacional ou regional, sendo o desempenho da VALORCAR reportado regularmente às autoridades competentes, nomeadamente à Agência Portuguesa do

Ambiente (APA), à Direção Regional do Ambiente dos Açores (DRA) e à Direção Regional do Ambiente da Madeira (DRAMb).

A VALORCAR implementou um Sistema de Gestão de Qualidade e Ambiente (SGQA), segundo as normas ISO 9001:2008, ISO 14001:2012, que veio a ser certificado em 25 de Março de 2013 pela empresa SGS ICS – Serviços Internacionais de Certificação, Lda. Posteriormente, em 7 de Junho de 2013, a APA atribuiu à VALORCAR o registo PT-000108 no EMAS (Sistema Comunitário de Ecogestão e Auditoria), certificando assim que a empresa tem uma gestão ambiental adequada e que cumpre com as obrigações definidas nas suas licenças (Entidade Gestora de VFV e de BVU; Entidade de Registo de produtores/importadores de baterias).

2.2 Licenças

A VALORCAR possui atualmente as seguintes licenças no âmbito dos veículos ligeiros de passageiros e de mercadorias (categorias M1 e N1) e das baterias utilizadas em todo o tipo de veículos:

- **Entidade Gestora dos VFV no território continental, ao abrigo do Decreto-Lei n.º 196/2003, de 23 de agosto (licenciada desde 2 de julho de 2004 até 31 de março de 2017 – processo de renovação em curso, ainda não concluído pelas autoridades competentes);**
- **Entidade Gestora dos VFV na Região Autónoma da Madeira, ao abrigo do Decreto-Lei n.º 196/2003 (licenciada desde 13 de abril de 2009 até 31 de março de 2017 – processo de renovação em curso, ainda não concluído pelas autoridades competentes);**



- **Entidade Gestora dos VFV na Região Autónoma dos Açores, ao abrigo do Decreto-Lei n.º 196/2003 (licenciada desde 1 de janeiro de 2010 até 31 de março de 2017 – processo de renovação em curso, ainda não concluído pelas autoridades competentes);**

- **Entidade Gestora das BVU no território continental, ao abrigo do Decreto-Lei n.º 6/2009, de 6 de janeiro (licenciada desde 23 de julho de 2009 até 31 de dezembro de 2017);**

- **Entidade de Registo dos Produtores de Baterias de Veículos, ao abrigo do Decreto-Lei n.º 6/2009 (licenciada desde 25 de agosto de 2009 até notificação da APA);**

- **Entidade Gestora das BVU na Região Autónoma da Madeira, ao abrigo do Decreto-Lei n.º 6/2009 (licenciada desde 11 de novembro de 2009 até 31 de dezembro de 2017);**

- **Entidade Gestora das BVU na Região Autónoma dos Açores, ao abrigo do Decreto-Lei n.º 6/2009, de 6 de janeiro (licenciada desde 12 de dezembro de 2009 até 31 de dezembro de 2017).**

A VALORCAR foi a primeira entidade gestora a obter em Portugal o licenciamento para dois fluxos de resíduos distintos, os VFV e as BVU, bem como para atuar simultaneamente como Entidade de Registo de Produtores de baterias de veículos, possuindo uma experiência acumulada de mais de 10 anos a este nível.

Nesta sequência, a empresa pretende agora consolidar uma nova etapa na gestão de resíduos do sector automóvel e alargar o seu âmbito de atuação direta aos óleos usados, constituindo-se como entidade gestora do Sistema Integrado de Gestão de Óleos Usados da VALORCAR

(SIGOUV). Desta forma, entregou à APA em julho de 2013 um requerimento para concessão da licença prevista no n.º 1 do artigo 11.º do Decreto-lei n.º 153/2003, suportado num caderno de encargos. Aguarda-se a conclusão deste processo no decurso de 2017.

2.3 Contactos

Dados de contacto e acesso a outras informações:

Morada: Av. Torre de Belém, n.º 29, 1400-342 - Lisboa

Internet: www.valorcar.pt

Facebook: www.facebook.com/Valorcar

E-mail: valorcar@valorcar.pt

Telefone: 21 301 17 66

Responsável Ambiental: Diretor Geral
– Ricardo Furtado

2.4 Missão

A principal missão da VALORCAR é responder aos desafios da legislação comunitária e nacional sobre gestão de VFV (Diretiva 2000/53/CE e Decreto-Lei n.º 196/2003) e de BVU (Diretiva 66/2006/CE e Decreto-Lei n.º 6/2009), organizando a receção, o tratamento e a valorização destes resíduos, e promovendo a melhoria do desempenho ambiental, económico e social da sua gestão em Portugal. Para o efeito, a VALORCAR implementou o Sistema Integrado de Gestão de Veículos em Fim de Vida (SIGVFV) e o Sistema Integrado de Gestão de Baterias de Veículos Usadas (SIGBVU), assegurando através deles:

- **O cumprimento das taxas de recolha de VFV e de BVU previstas nas suas licenças;**

- **O cumprimento das taxas de reutilização/reciclagem/valorização de VFV e de BVU fixadas na legislação.**



2.5 Política da Qualidade e do Ambiente

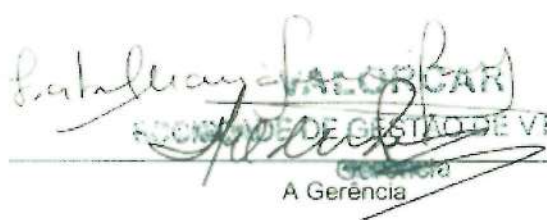
A VALORCAR encontra-se licenciada pelo Estado Português como entidade gestora dos fluxos de Veículos em Fim de Vida (VfV) e de Baterias de Veículos Usadas (BVU) a nível nacional. Em consequência, procura contribuir decisivamente para que os objectivos nacionais de gestão destes dois fluxos de resíduos perigosos sejam alcançados. Para tal, a VALORCAR compromete-se em:

- Organizar e manter uma rede nacional de centros de recolha selectiva e tratamento (REDE VALORCAR);
- Controlar e monitorizar esta rede, nomeadamente no que respeita às suas práticas e desempenho;
- Promover a investigação e o desenvolvimento de soluções de reciclagem para os componentes e materiais dos VfV e das BVU;
- Dinamizar a sensibilização e a informação públicas sobre os procedimentos a adoptar em termos de gestão de VfV e de BVU, seus componentes e materiais.

Adicionalmente a VALORCAR assegura também a gestão do registo de produtores de baterias de veículos presentes no mercado nacional. Neste sentido preocupa-se em disponibilizar um sistema de registo acessível, simples e com custos reduzidos para o utilizador.

Consciente da relevância do seu papel, a VALORCAR assume ainda os seguintes compromissos:

- Contribuir para a melhoria da gestão dos resíduos resultantes do sector automóvel, incluindo resíduos da respectiva manutenção e reparação, veículos em fim de vida e seus componentes e materiais;
- Garantir a sustentabilidade económica dos Sistemas Integrados de Gestão de Veículos em Fim de Vida (SIGVfV) e de Baterias de Veículos Usadas (SIGBVU), definindo ecovalores equilibrados e consentâneos com o seu estatuto de entidade sem fins lucrativos;
- Cumprir com os requisitos legais, regulamentares e estatutários estabelecidos, assim como os princípios de gestão estabelecidos nas normas de referência ou em outros requisitos relevantes para a VALORCAR;
- Prestar um serviço de qualidade, assegurando a satisfação dos clientes, quer na óptica do produto quer na do serviço;
- Adoptar boas práticas nas actividades associadas à gestão dos SIGVfV e SIGBVU, privilegiando a minimização dos aspectos e impactes ambientais daí decorrentes, nomeadamente através da procura de destinos valorizáveis para os resíduos gerados;
- Envolver na sua actividade todos os agentes que participam de algum modo no ciclo de vida dos veículos e das baterias;
- Melhorar continuamente o seu desempenho, nomeadamente na área da qualidade e ambiente, e promover a melhoria do desempenho dos centros da rede VALORCAR.


A Gerência



APRESENTAÇÃO DO SISTEMA DE GESTÃO AMBIENTAL ►

**Âmbito ►
Organização do Sistema ►
de Gestão**

“Felicidade é ajudar...”

O SGQA da VALORCAR encontra-se de acordo com os requisitos do Regulamento (CE) n.º 1221/2009 (também usualmente referido como EMAS III), que inclui os requisitos

da norma de gestão ambiental NP EN ISO 14001:2012, e encontra-se integrado com os requisitos da norma de gestão da qualidade NP EN ISO 9001:2008.



3.1 Âmbito

O âmbito do Sistema da VALORCAR refere-se às atividades da empresa:

- **Gestão de VFV (inclui: seleção de centros de abate; monitorização da atividade dos centros de abate; procura de destinos finais; informação, formação e sensibilização para a promoção da gestão adequada dos VFV);**
- **Gestão de BVU (inclui: seleção de centros de recolha; monitorização da atividade dos centros de recolha; procura de destinos finais; informação, formação e sensibilização para a promoção da gestão adequada das BVU; registo dos produtores/importadores de baterias de veículos).**

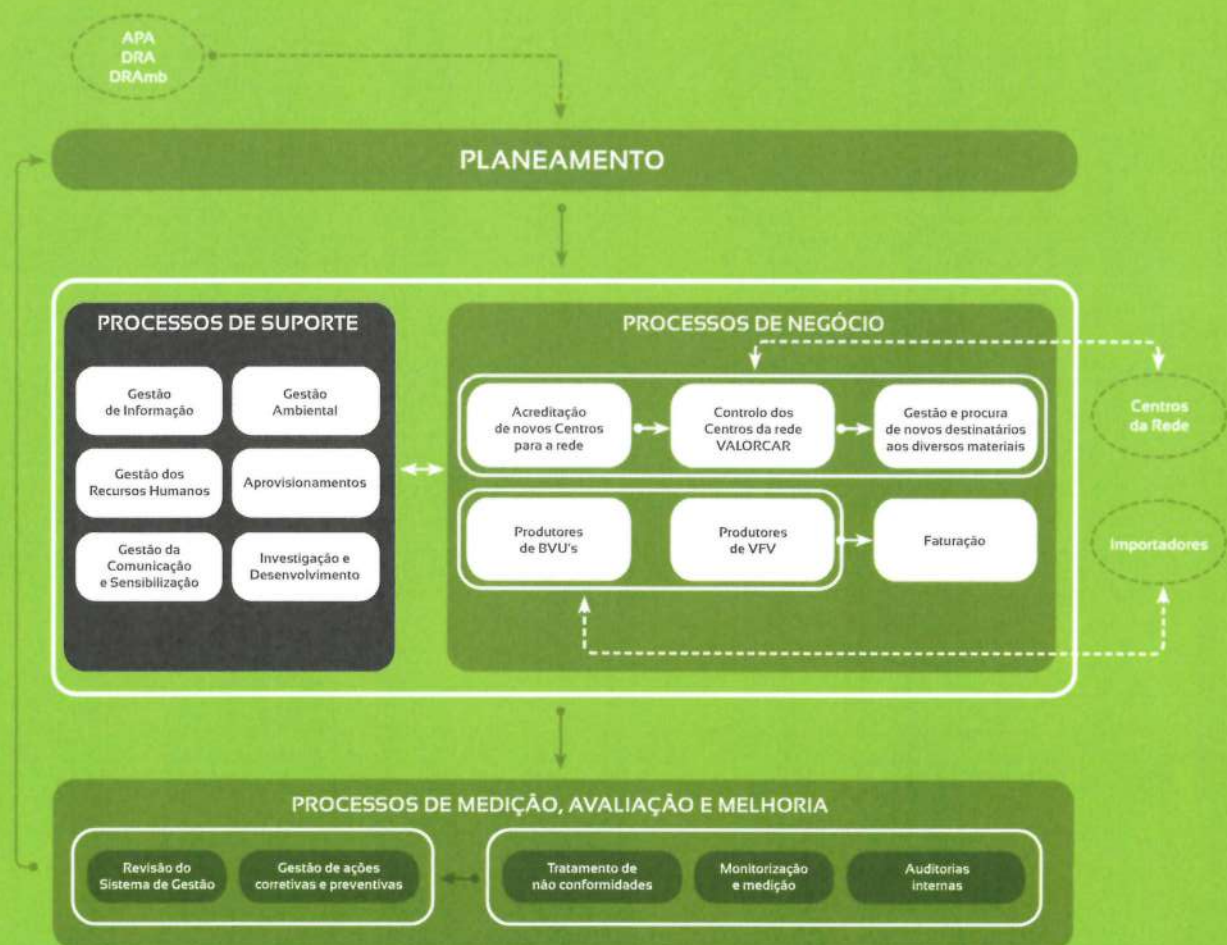
3.2 Organização do Sistema de Gestão

Este sistema é descrito e apoiado por um conjunto de documentos, constituído por um Manual do Sistema de Gestão, Procedimentos e Formulários, sendo que a maior parte dos dados da atividade e desempenho são suportados pelos sistemas de informação base da VALORCAR: o SIV – Sistema informático para a relação/gestão de dados com os centros da REDE VALORCAR e; o SIVBVU – Sistema informático para produtores de baterias (registo e declaração das baterias que colocam no mercado).

São diversas as partes interessadas que se relacionam com a VALORCAR, mas as mais relevantes (com ligações de interesses comuns mais fortes) são as indicadas no mapa: APA; DRA; DRAmb; Importadores (colocadores no mercado nacional de veículos e de baterias) e os centros da REDE VALORCAR (quer sejam centros de abate de VFV ou centros de recolha de BVU, sendo que na maior parte dos casos desenvolvem ambas as atividades).



Tal como referido, o SGQA da VALORCAR faz parte do Sistema de Gestão Integrado (SGI), para o qual foi definido o Mapa de Processos que se indica:



“A responsabilidade social e a preservação ambiental significam um compromisso com a vida...”



DESCRIÇÃO DOS ASPETOS AMBIENTAIS SIGNIFICATIVOS ►

*Resumo da metodologia para ►
avaliação de aspetos e impactes
Aspetos ambientais diretos ►
e indiretos significativos*

"O que eu faço, é uma gota no meio de um oceano. Mas sem ela, o oceano será menor."

Madre Teresa de Calcutá

A atividade da VALORCAR baseia-se em processos que implicam sobretudo tarefas de gestão e administrativas, não havendo lugar à produção de materiais ou bens de consumo.

É também importante notar que a VALORCAR não é considerada detentora dos resíduos abrangidos pelos fluxos geridos (VFV, BVU e materiais resultantes do seu tratamento).

Assim, pelo seu tipo de atividade e dimensão (4 pessoas), é patente que o principal impacto da VALORCAR no ambiente resulta da sua capacidade de influência junto das entidades que intervêm diretamente na recolha, armazenamento e tratamento dos VFV e das BVU gerados no país.



4.1 Resumo da metodologia para avaliação de aspetos e impactes

A VALORCAR definiu um procedimento no seu sistema de gestão para a Identificação e Avaliação de Aspetos e Impactes Ambientais.

A avaliação foi precedida de um levantamento ambiental inicial, podendo ser posteriormente atualizada sempre que se justificar.

Após identificados os aspetos e impactes ambientais, determinaram-se aqueles que têm ou podem ter um impacto significativo sobre o meio ambiente.

A avaliação dos aspetos e impactes ambientais é efetuada tendo em conta os seguintes critérios, que podem variar para uma situação de aspeto com impacto negativo ou positivo:

Para aspetos com impacto NEGATIVO

Perigosidade (tem em conta as características do aspeto ambiental e potencial para causar danos ambientais)		Pontuação
Baixo	Aspeto ambiental não apresenta perigosidade / potencial para danos reduzidos/ nulos (exemplos: resíduos equiparados a urbanos; consumo de água; consumo de materiais, etc.)	1
Moderado	Aspeto ambiental apresenta perigosidade moderada / potencial para danos moderados (exemplos: resíduos não perigosos (exceto resíduos sólidos urbanos); emissões de gases que contribuem para o efeito de estufa; consumo de eletricidade, etc.)	2
Alto	Aspeto ambiental apresenta elevada perigosidade/ potencial para elevados danos (exemplos: resíduos perigosos; emissões de combustão; emissões de gases que empobrecem a camada de ozono; consumo de produtos perigosos, etc.)	3

Para aspetos com impacto POSITIVO

Benefício (tem em conta o potencial para causar benefícios ambientais ou a ausência de impacto ambiental negativo)		Pontuação
Baixo	Benefício para o ambiente reduzido (exemplos: poupança de recursos facilmente renováveis, etc.)	1
Moderado	Benefício para o ambiente moderado (exemplos: proteção das massas de água de poluentes não perigosos; preservação da disponibilidade dos solos; proteção da atmosfera contra gases com efeito de estufa; poupança de recursos renováveis, etc.)	2
Alto	Benefício para o ambiente elevado (exemplos: proteção das massas de água – superficiais, subterrâneas, etc.; proteção dos solos sob o ponto de vista de contaminação; proteção da camada de ozono; poupança de recursos não renováveis)	3

Quer sejam aspetos com impacto negativo ou POSITIVO

Reversibilidade / Fragilidade do Meio (tem em conta as características do meio ambiental e potencial de reversibilidade face ao potencial impacto)		Pontuação
Baixo	Danos reversíveis a curto prazo. Baixa fragilidade do descritor ambiental afetado.	1
Moderado	Reversíveis a médio/longo prazo. Descritor ambiental afetado apresenta alguma fragilidade.	2
Alto	Irreversíveis. Descritor ambiental afetado apresenta elevada fragilidade.	3

Quer sejam aspetos com impacte negativo ou POSITIVO (cont.)

Quantidade (tem em conta a dimensão, quantidade do aspeto ambiental)		Pontuação
Baixo	Quantidade reduzida face aos restantes aspetos ambientais da organização.	1
Moderado	Quantidade moderada face aos restantes aspetos ambientais da organização.	2
Alto	Quantidade elevada face aos restantes aspetos ambientais da organização.	3
Existência de Legislação		Pontuação
Existe	Existe legislação ambiental aplicável ao aspeto ambiental em avaliação	1
Não Existe	Não existe legislação ambiental aplicável ao aspeto ambiental em avaliação	0
Relevância para as partes interessadas		Pontuação
Muito Relevante	O aspeto e impacte ambiental é muito relevante para as partes interessadas	2
Relevante	O aspeto e impacte ambiental é relevante para as partes interessadas	1
Sem Relevância	O aspeto e impacte ambiental não tem relevância para as partes interessadas	0

Nota: Sempre que existam reclamações sobre um aspeto ambiental ele é considerado como muito relevante para as partes interessadas.



Face aos resultados obtidos, o impacte positivo e respetivo aspeto ambiental é classificado da seguinte forma:

Impacte Ambiental Positivo		Classificação
Muito Significativo	Valor obtido [17-30]	Tem que se assegurar a existência de medidas de controlo operacional, monitorização, objetivos ou ações de melhoria, para que estes aspetos ambientais sejam geridos pelo sistema.
Significativo	Valor obtido [9-16]	
Não Significativo	Valor obtido [1-8]	Não é obrigatório criar medidas de minimização.

Face aos resultados obtidos, o impacte negativo e respetivo aspeto ambiental é classificado da seguinte forma:

Impacte Ambiental Negativo		Classificação
Muito Significativo	Valor obtido [17-30]	Tem que se assegurar a existência de medidas de controlo operacional, monitorização, objetivos ou ações de melhoria, para que estes aspetos ambientais sejam geridos pelo sistema. Sempre que os impactes ambientais negativos sejam muito significativos é prioritária a definição e implementação de medidas de minimização.
Significativo	Valor obtido [9-16]	
Não Significativo	Valor obtido [1-8]	Não é obrigatório criar medidas de minimização.

Para todos os aspetos ambientais significativos e muito significativos são estabelecidas boas práticas e/ou regras operacionais, medidas associadas a emergência, ações de monitorização, objetivos de melhoria ou ações corretivas/preventivas, de acordo com o referido na tabela do ponto anterior. Um aspeto ambiental não significativo pode também ser integrado no sistema, sempre que se

considere pertinente.

Os resultados da identificação dos aspetos e avaliação dos impactes ambientais são registados na Matriz de Aspetos e Impactes Ambientais. A tabela seguinte mostra os campos incluídos na referida matriz, estando representada de uma forma transposta.

Atividades / Cenários		Inclui as atividades diretas da VALORCAR e as atividades associadas aos centros da Rede VALORCAR (*)
Situação	Normal	
	Anómala	
	Emergência	
Aspeto Ambiental	Descrição do Aspeto Ambiental	
	Controlo (equivale a indicar que é um aspeto ambiental direto)	
	Influência (equivale a indicar que é um aspeto ambiental indireto)	
Impacte Ambiental	Descrição do Potencial Impacte Ambiental	
	Tipo - se é positivo (+) ou negativo (-)	
Critérios de Avaliação Ambiental	Perigosidade (para os negativos) ou Benefício (para os positivos)	
	Reversibilidade/ Fragilidade do meio	
	Quantidade	
	Existência de Legislação	
	Relevância para as Partes Interessadas (PI)	
	Pontuação Final (dada pela fórmula descrita na metodologia: (Perigosidade x Reversibilidade e Fragilidade do Meio x Quantidade) + Legislação + Partes Interessadas)	
Classificação	(Resultado: Muito Significativo; Significativo; Não Significativo)	
Gestão dos Aspetos Ambientais Significativos no Sistema de Gestão	Medidas de Controlo Operacional ou de Emergência	
	Medidas de Monitorização e Medição	
	Objetivos de Melhoria ou ações de Melhoria	
	Descrição das medidas / Comentários	

(*) Os centros da REDE VALORCAR são entidades jurídicas autónomas e detêm a posse dos VFV, BVU e materiais resultantes do seu tratamento, tendo a VALORCAR apenas capacidade de influência na sua gestão e de monitorização da sua atividade.

4.2 Aspectos ambientais diretos e indiretos significativos

Da aplicação da metodologia e matriz referidas em 4.1, resultaram como aspectos ambientais diretos e indiretos com impactes significativos (ou muito significativos) os seguintes:

Aspectos ambientais associados às atividades diretas da Valorcar

Atividades / Cenários	Situação			Aspecto Ambiental		Impacte Ambiental		Classificação
	Normal	Anómala	Emergência	Descrição do Aspecto Ambiental	Controlo*	Influência	Descrição do Potencial Impacte Ambiental	
Incêndio nas instalações da VALORCAR			X	Emissões gasosas resultantes do incêndio (queima)	X		Afetação da qualidade do ar	- Significativo
			X	Águas de escorrência contaminadas com agentes de extinção	X		Afetação das redes de drenagem e solos.	- Significativo
Visitas a Centros integrados na rede VALORCAR	X			Consumo de combustíveis dos veículos da VALORCAR	X		Depleção de recursos naturais (petróleo)	- Significativo
	X			Emissões de gases de escape dos veículos da VALORCAR	X		Afetação da qualidade do ar	- Significativo
		X		VFV descontaminados de forma incorreta	X	X	Proteção das massas de água e proteção dos solos de contaminação de substâncias perigosas	+ Significativo
		X		VFV (contaminados) e BVU, armazenados de forma incorreta	X	X	Proteção das massas de água e proteção dos solos de contaminação de substâncias perigosas.	+ Significativo
Manutenção dos veículos da VALORCAR		X		Óleos usados		X	Potencial contaminação do solo, linhas de água ou redes de drenagem	- Significativo
		X		Baterias usadas		X	Ocupação e contaminação do solo	- Significativo
		X		Filtros de óleo usados		X	Ocupação e contaminação do solo	- Significativo
		X		Fluidos do sistema de ar condicionado (CFC's)		X	Contribuição para o efeito de estufa / Empobrecimento da camada de ozono	- Significativo
Registo de produtores de baterias e veículos e sensibilização para a entrega das BVU e VFV na rede	X			Quantidade de BVU encaminhadas de forma incorreta	X	X	Proteção das massas de água e proteção dos solos de contaminação de substâncias perigosas.	+ Muito Significativo
	X			Quantidade de VFV abandonados / desmantelados de forma incorreta	X	X	Proteção das massas de água e proteção dos solos de contaminação de substâncias perigosas.	+ Muito Significativo
	X			Aumento da reutilização de peças	X	X	Poupança de recursos (naturais, materiais, energéticos)	+ Significativo
	X			Aumento da reciclagem de materiais	X	X	Poupança de recursos (naturais, materiais, energéticos)	+ Significativo
Campanhas/ Ações de Sensibilização para os Centros		X		Quantidade de VFV descontaminados de forma incorreta	X	X	Proteção das massas de água e proteção dos solos de contaminação de substâncias perigosas	+ Significativo
		X		Quantidade de VFV (contaminados) e BVU, armazenados de forma incorreta	X	X	Proteção das massas de água e proteção dos solos de contaminação de substâncias perigosas.	+ Significativo

Aspectos ambientais associados às atividades dos centros da rede VALORCAR

Atividades / Cenários	Situação			Aspecto Ambiental		Impacte Ambiental		Classificação
	Normal	Anómala	Emergência	Descrição do Aspecto Ambiental	Controlo* Influência	Descrição do Potencial Impacte Ambiental	Tipo (+ / -)	
Transporte de VFV/BVU até ao centro	X			Consumo de combustível	X	Depleção de recursos naturais não renováveis	-	Significativo
	X			Emissões de gases de escape	X	Contribuição para o efeito de estufa	-	Significativo
Acidentes Rodoviários no transporte de VFV /BVU			X	Substâncias derramadas	X	Contaminação do Solo e Águas	-	Muito Significativo
Armazenamento de VFV não despoluídos / desmantelados			X	Derrames de óleos / fluidos das viaturas armazenadas	X X	Potencial contaminação do solo, redes de drenagem e/ou linhas de água.	-	Muito Significativo
Despoluição/ desmantelamento de VFV	X			Baterias usadas	X X	Ocupação e contaminação do solo	-	Muito Significativo
	X			Filtros de óleo usados	X X	Ocupação e contaminação do solo	-	Muito Significativo
	X			Depósitos de GPL removidos dos veículos	X X	Ocupação e contaminação do solo	-	Significativo
	X			Combustível removido dos veículos	X X	Potencial contaminação do solo, linhas de água ou redes de drenagem	-	Significativo
	X			Óleos lubrificantes removidos do veículo (do motor e da caixa de velocidades)	X X	Potencial contaminação do solo, linhas de água ou redes de drenagem	-	Muito Significativo
	X			Óleos de sistemas hidráulicos removidos dos veículos	X X	Potencial contaminação do solo, linhas de água ou redes de drenagem	-	Significativo
	X			Líquido de arrefecimento removido dos veículos	X X	Potencial contaminação do solo, linhas de água ou redes de drenagem	-	Significativo
	X			Fluido de travões removidos dos veículos	X X	Potencial contaminação do solo, linhas de água ou redes de drenagem	-	Significativo
	X			Fluidos do sistema de ar condicionado (CFC 's)	X X	Contribuição para o efeito de estufa/ Empobrecimento da camada de ozono	-	Significativo
	X			Catalisadores usados	X X	Ocupação e contaminação do solo	-	Significativo
	X			Pneus usados	X X	Ocupação do solo	-	Significativo
	X			Resíduos de vidro	X X	Ocupação e contaminação do solo	-	Significativo
	X			Peças para reutilização	X X	Poupança de recursos (naturais, materiais, energéticos)	+	Significativo
	X			Componentes identificados como contendo mercúrio	X X	Ocupação e contaminação do solo	-	Significativo
	X			Componentes pirotécnicos	X X	Ocupação e contaminação do solo	-	Significativo
	X			Carcaça	X X	Ocupação e contaminação do solo	-	Significativo
	X			Componentes de plástico (ex. Para-choques)	X X	Ocupação e contaminação do solo	-	Significativo
	X			Componentes não metálicos	X X	Ocupação e contaminação do solo	-	Significativo
		X		Águas de escorrências	X X	Potencial contaminação do solo, linhas de água ou redes de drenagem	-	Significativo
			X	Emissões de gases de refrigeração (CFC 's)	X X	Potencial empobrecimento da camada de ozono / contribuição para o efeito de estufa	-	Significativo
			X	Derrames de óleos / fluidos das viaturas durante o desmantelamento	X X	Potencial contaminação do solo, linhas de água ou redes de drenagem	-	Muito Significativo

Aspetos ambientais associados às atividades dos centros da rede VALORCAR (cont.)

Atividades / Cenários	Situação			Aspeto Ambiental			Impacte Ambiental		
	Normal	Anómala	Emergência	Descrição do Aspeto Ambiental	Controlo*	Influência	Descrição do Potencial Impacte Ambiental	Tipo (+ / -)	Classificação
Fragmen- tação	X			Metais ferrosos fragmentados	X	X	Ocupação e contaminação do solo	-	Significativo
	X			Metais ferrosos não fragmentados	X	X	Ocupação e contaminação do solo	-	Significativo
	X			Resíduos de fragmentação	X	X	Ocupação e contaminação do solo	-	Significativo
	X			Ruído		X	Incomodidade para o exterior	-	Muito Significativo
Armazena- mento de materiais e componentes retirados de VFV e de Carcaças			X	Derrame de óleos, combustíveis ou outros fluidos.	X	X	Potencial contaminação do solo, redes de drenagem e/ou linhas de água.	-	Muito Significativo
Armazena- mento de BVU			X	Derrame de fluidos de baterias	X	X	Potencial contaminação do solo, redes de drenagem e/ou linhas de água.	-	Significativo
Derrames ao longo do processo			X	Derrame de óleos, combustíveis ou outros fluidos.	X	X	Potencial contaminação do solo, redes de drenagem e/ou linhas de água.	-	Muito Significativo
Incêndio nos Centros da VALORCAR			X	Emissões gasosas resultantes do incêndio (queima)		X	Afetação da qualidade do ar	-	Muito Significativo
			X	Águas de escorrência contaminadas com agentes de extinção		X	Afetação das redes de drenagem e solos.	-	Muito Significativo
			X	Consumo de agentes extintores		X	Afetação de recursos naturais. Impactes associados ao processo de fabrico do produto.	-	Muito Significativo
			X	Resíduos resultantes dos materiais danificados		X	Ocupação e contaminação do solo	-	Muito Significativo

(*) A VALORCAR alterou a matriz no sentido de melhor refletir o facto do aumento das suas ações de acompanhamento no terreno do desempenho da REDE VALORCAR (visitas não anunciadas, auditorias intercalares, ...) contribuírem para o controlo dos seus impactes ambientais.



REQUISITOS LEGAIS



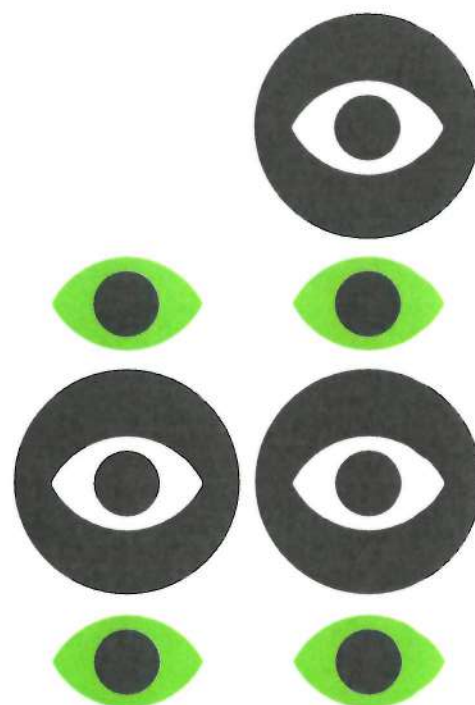
Os requisitos legais aplicáveis diretamente à VALORCAR, enquanto entidade gestora de VFV e de BVU e entidade de registo de produtores de baterias são os decorrentes das suas licenças, bem como da legislação sobre estes fluxos de resíduos.

No seu SGQA a VALORCAR tem uma lista com a legislação aplicável, direta ou indiretamente, a qual inclui as ações que deve exe-

cutar para garantir o seu cumprimento ou as ações que deve promover junto de terceiros para induzir o seu cumprimento. Nessa compilação são identificados os diplomas aplicáveis, consoante os casos, às entidades: VALORCAR; Centros de abate de VFV; Centros de recolha de BVU; Instalações da VALORCAR (geridas pela ACAP).

“Em todas as coisas da natureza existe algo de maravilhoso.”

Aristóteles



No quadro seguinte destacam-se de entre estes os mais relevantes.

DIPLOMA	SUMÁRIO	PRINCIPAIS REQUISITOS A AVALIAR	AVALIAÇÃO 2016
DL Regional n.º 29/2011/A, de 16/11 (Açores)	Aprova o regime de prevenção e gestão de resíduos nos Açores	• Registo no SRIR dentro do prazo estabelecido.	• Efetuado registo no SRIR dos dados de 2015 (29/02).
Despacho n.º 250/2011, de 28/02 (Açores)	Licença como Entidade Gestora dos VFV na Região Autónoma dos Açores, ao abrigo do DL n.º 196/2003	• Organização da REDE VALORCAR; • Comunicação da contratação de novos centros; • Realização de vistorias anuais a todos os centros e comunicação dos resultados; • Entrega do relatório anual de atividade.	• REDE VALORCAR com 9 centros nos Açores (31/12); • Não ocorreram novas contratações; • Realizadas 5 visitas não anunciadas e comunicados resultados à DRA (15/11); • Entregue Relatório anual de atividade de 2015 (24/03).
Despachos n.º 13092/2010, de 13/08 e n.º 5959/2016, de 17/09	Licença como Entidade Gestora dos VFV no território continental, ao abrigo do DL n.º 196/2003	• Organização da REDE VALORCAR; • Cumprimento da taxa de recolha; • Cumprimento das taxas de reutilização e reciclagem e de reutilização e valorização; • Gasto $\geq$ 6% das receitas em sensibilização/informação e em I&D, com repartição equitativa; • Entrega do requerimento de revisão da PFA (facultativo); • Entrega do relatório anual de atividade; • Entrega da tabela de indicadores de desempenho; • Pagamento da TGR.	• REDE VALORCAR com 82 centros no continente (31/12); • Taxa de recolha não atingida (ver ponto 6 do quadro do programa de gestão); • Superadas taxas de reutilização/reciclagem e de reutilização/valorização; • Gasto de 15,1% das receitas em sensibilização/informação e de 16,8% das receitas em I&D; • PFA não foi revista; • Entregue Relatório anual de atividade de 2015 (23/03); • Entregue Tabela de indicadores (18/04; 18/07; 14/10; 31/01); • TGR de 2015 paga (27/07).
Despachos n.º 1280/2009, de 11/11 (Açores)	Licença como Entidade Gestora das BVU na Região Autónoma dos Açores, ao abrigo do DL n.º 6/2009	• Organização da REDE VALORCAR; • Entrega de relatório anual de atividade.	• REDE VALORCAR com 9 centros nos Açores (31/12); • Entregue Relatório anual de atividade de 2015 (31/03).
Despacho de 11/11/2009 do Diretor Regional do Ambiente da Madeira e Despa- cho n.º 303/2015, de 5/06	Licença como Entidade Gestora das BVU na Região Autónoma da Madeira, ao abrigo do DL n.º 6/2009	• Organização da REDE VALORCAR; • Entrega de relatório anual de atividade.	• REDE VALORCAR com 1 centro na Madeira (31 Dez); • Entregue Relatório anual de atividade de 2015 (28/03).
Despacho de 25/08/2009 do Diretor-Geral da APA	Licença como Entidade de Registo dos Produ- tores de Baterias de Veículos, ao abrigo do DL n.º 6/2009	• Organização e gestão do sistema de registo até notificação em contrário da APA; • Comunicação de qualquer alteração ao modelo de registo; • Comunicação de situações de não prestação de informações periódicas; • Entrega de relatório anual de atividades; • Entrega de relatório semestral.	• Registo organizado de 391 produtores (31 Dez); • Não ocorreram alterações ao modelo de registo • Comunicadas situações de não prestação de informações periódicas (25/02); • Entregue Relatório anual de atividade de 2015 (23 Mar); • Relatório semestral entregue (25/02).

DIPLOMA	SUMÁRIO	PRINCIPAIS REQUISITOS A AVALIAR	AVALIAÇÃO 2016
Despachos n.º 16781/2009, de 14/07 e n.º 1056/2015, de 19/01	Licença como Entidade Gestora das Baterias de Veículos Usadas (BVU) no território continental, ao abrigo do DL n.º 6/2009	• Organização da REDE VALORCAR; • Cumprimento da taxa de recolha; • Cumprimento da taxa de reciclagem; • Gasto de 3% das receitas em I&D; • Gasto de 5% das receitas em sensibilização/informação; • Entrega de requerimento para revisão da PFU e VI (facultativo); • Entrega do relatório anual de atividade; • Entrega da tabela de indicadores de desempenho; • Pagamento da TGR.	• REDE VALORCAR com 88 centros no continente (31/12); • Taxa de recolha não atingida (ver ponto 9 do quadro do programa de gestão); • Superada taxa de reciclagem; • Gasto de 4,7% das receitas em I&D e de 16,2% das receitas em sensibilização/informação; • PFU e VI não foram revistos; • Relatório anual de atividade 2015 entregue (23/03); • Tabela de indicadores entregue (3/05; 1/08; 31/10; 1/02); • TGR de 2015 paga (27/07).
Despacho de 13 de Abril de 2009 do Diretor Regional do Ambiente da Madeira	Licença como Entidade Gestora dos VFV na Região Autónoma da Madeira, ao abrigo do DL n.º 196/2003	• Organização da REDE VALORCAR; • Entrega do relatório de atividade anual.	• REDE VALORCAR com 1 centro na Madeira (31/12); • Relatório anual de atividade 2015 entregue (31/03)
DL n.º 178/2006, de 5/06 (e DL n.º 73/2011 e DL 71/2016)	Relativo à gestão de resíduos	• Registo no SIRAPA dentro do prazo estabelecido	• Efetuado registo no SIRAPA relativo a 2016 dentro do prazo.
DL 196/2003, de 23/08 (e DL n.º 64/2008)	Relativo à gestão de VFV	• Assegurar licenciamento como entidade gestora de VFV e cumprimento dos requisitos da licença.	• Assegurado licenciamento desde 2004 até 31/03/2017 (automaticamente prorrogável por períodos de 3 meses), tendo sido dado cumprimento aos requisitos da licença (com exceção da taxa de recolha).
Despacho n.º 9276/2004, de 16/04	Aprova o modelo do certificado de destruição a emitir pelos operadores de desmantelamento de VFV.	• Assegurar que o certificado do SIGVFV obedece à estrutura exigida legalmente; • Garantir que centros de abate de VFV da REDE VALORCAR utilizam o modelo adequado.	• Certificado do SIGVFV obedece à estrutura exigida legalmente; • Centros da REDE VALORCAR utilizam o modelo do SIGVFV.
DL n.º 6/2009, de 6/01 (e DL n.º 266/2009)	Relativo à gestão de BVU	• Assegurar licenciamento como entidade gestora de BVU e como entidade de registo de produtores de baterias; • Assegurar cumprimento dos requisitos das licenças.	• Assegurada prorrogação do licenciamento como entidade gestora de BVU até final de 2017, tendo sido dado cumprimento aos requisitos da licença (com exceção da taxa de recolha); • Assegurado licenciamento como entidade de registo desde 2009 até notificação da APA, tendo sido dado cumprimento aos requisitos da licença.

No âmbito do referido quadro legislativo, realça-se que a VALORCAR tem garantido, na generalidade, o cumprimento das suas obrigações, designadamente no que diz respeito à prestação atempada e conclusiva das informações às

autoridades competentes. Por essa razão nunca foi alvo de qualquer tipo de coima ou processo judicial e tem visto todas as suas licenças prorrogadas sucessivamente por parte das autoridades competentes.



PROGRAMA DE GESTÃO AMBIENTAL

2016 ▶



***“A terra
ensina-nos
mais acerca
de nós
próprios do
que todos
os livros.
Porque ela
nos resiste.”***

*Antoine de
Saint-Exupéry*

Tendo em atenção
fatores como:

- As metas que deve
atingir enquanto
entidade gestora e
entidade de registo;
- As imposições das
suas licenças;
- Os aspetos ambien-
tais com impactes
significativos e;
- As considerações de
ordem económica e
estratégica.

a VALORCAR definiu
o seu programa
de gestão ambiental,
que se encontra
incorporado no seu
Programa de Gestão
2016 uma vez que todas
as ações de gestão
da organização visam
o cumprimento
das suas licenças
e a melhoria do seu
desempenho.
O objetivo final deste
programa é a melhoria
do desempenho dos
Sistemas Integrados
de Gestão de VFV
e de BVU.



No quadro seguinte apresentam-se os campos principais do referido programa:

Objetivo	Meta	Resultados
1. Garantir renovação da licença de entidade de registo de produtores de Baterias	Renovação de 1 licença	Obtida renovação da licença até data a notificar pela APA
2. Garantir renovação da licença de entidade gestora de VFV (continente, Açores e Madeira)	Renovação de 3 licenças	Obtida prorrogação das licenças por períodos de 3 meses, automaticamente prorrogáveis, no continente, Açores e Madeira
3. Garantir renovação da licença de entidade gestora de BVU (continente, Açores e Madeira)	Renovação de 3 licenças	Obtida prorrogação das licenças até 31/12/2017 no continente, Açores e Madeira
4. Garantir obtenção da licença de entidade gestora dos óleos usados	1 Licença	Processo de análise não concluído pelas autoridades competentes
6. Assegurar o cumprimento dos objetivos de recolha de VFV (e ultrapassar os resultados obtidos em 2015 - indicados entre parêntesis)	≥ 80% (74,1%)	72,0% (Não foi atingida a taxa de recolha definida na licença, o que se ficou a dever ao cada vez mais elevado número de operadores licenciados que enviam certificados de destruição à VALORCAR)
7. Assegurar o cumprimento dos objetivos de reutilização/reciclagem de VFV (e ultrapassar os resultados obtidos em 2015 - indicados entre parêntesis)	≥ 85,0% (87,0%)	87,1%
8. Assegurar o cumprimento dos objetivos de reutilização/valorização de VFV (e ultrapassar os resultados obtidos em 2015 - indicados entre parêntesis)	≥ 95% (95,8%)	95,9%
9. Assegurar o cumprimento dos objetivos de recolha de BVU (e ultrapassar os resultados obtidos em 2015 - indicados entre parêntesis)	≥ 95% (76,0%)	84,4% (Não foi atingida a taxa de recolha de definida na licença, o que se ficou a dever às condições de mercado que não garantem a mesma base concorrencial entre entidades gestoras, designadamente no que diz respeito à garantia dos princípios da isenção e da equidistância em relação à atividade dos recicladores)
10. Assegurar o cumprimento dos objetivos de reciclagem de BVU (e ultrapassar os resultados obtidos em 2015)	≥ 65% (73,7%)	74,1%
12. Garantir adequabilidade do SGQA	Manter 2 certificações e o registo EMAS	Mantidas certificações Qualidade/ Ambiente e registo EMAS
19. Promover a adesão ao SIGBVU dos produtores presentes no mercado nacional	Obtenção de um total de 420 produtores aderentes SIGBVU	Adesão de 48 produtores e rescisão de 62, atingindo-se um total de 391



Objetivo	Meta	Resultados
22. Promover o crescimento sustentado da REDE VALORCAR para a gestão de VFV e de BVU	Integrar novos centros na REDE VALORCAR VFV (2 continente + 2 Açores) e BVU (6 continente + 2 Açores)	Integrados 9 novos centros no continente (7 VFV/BVU + 2 BVU). Não houve evolução no número de centros existentes nos Açores em virtude de não terem sido recebidas candidaturas que cumprissem os critérios exigidos.
24. Promover o correto funcionamento de todos os centros integrados na REDE VALORCAR	Atribuição prémios centros A++	Prémio não atribuído pelo facto de nenhum centro ter obtido a classificação A++
	Realizar 130 visitas - continente	Realizadas 140 visitas não anunciadas no continente
	Realizar visitas a todos os centros das regiões autónomas	Realizadas 6 visitas não anunciadas nas regiões autónomas (5 nos Açores e 1 na Madeira)
	Realizar 15 auditorias intercalares	Realizadas 15 auditorias intercalares
26. Desenvolver iniciativas de sensibilização e informação sobre os procedimentos a adotar em termos de gestão de BVU e de VFV, seus componentes e materiais, bem como sobre os perigos de uma eliminação incontrolada destes resíduos (e ultrapassar os resultados obtidos em 2015 - indicados entre parêntesis)	Alocação de 3% das receitas a ações de sensibilização no âmbito de VFV (22,3%) Alocação de 5% das receitas a ações de sensibilização no âmbito de BVU (19,9%)	Alocados 15,1% das receitas do SIGVFV em ações de sensibilização/informação
		Alocados 16,2% das receitas do SIGBVU em ações de sensibilização/informação
		Republicados 4.000 exemplares dos livros infantis sobre reciclagem de VFV e de BVU
		Publicado relatório anual de atividade 2015 e Declaração Ambiental 2015
		Promovido o 2.º Concurso de Fotografia da REDE VALORCAR
		Organizadas 2 sessões de formação para os centros da REDE relativas à gestão de peças usadas (requisitos legais, organização e gestão de stock, modernos métodos de comercialização, ...)
		Distribuídos 152 contentores de recolha de BVU pelos centros da REDE VALORCAR
		Difundida campanha de televisão, rádio e imprensa sobre gestão de BVU
		Continuado protocolo com a QUERCUS e o GEOTA
		Continuado apoio financeiro e material aos programas Eco-Escolas e Jovem Repórter do Ambiente (lançada plataforma de deteção de veículos abandonados)



Objetivo	Meta	Resultados
		Realizada apresentação sobre como é feita a gestão de VFV em Portugal para o Comité Técnico da Comissão Europeia (TAC), um organismo onde estão representados todos os Estados-membros da União Europeia e da EFTA (Islândia, Liechtenstein, Noruega e Suíça).
		Organizada reunião anual dos produtores de veículos
		Coordenados 32 concursos de alienação de VFV (486 VFV)
		Dinamizada páginas na internet e no Facebook e difundidas 3 Newsletters digitais
		Conferidos diversos patrocínios a eventos do setor e promovidas diversas inserções publicitárias em publicações de imprensa
27. Promover a investigação e o desenvolvimento de novos métodos e ferramentas de desmantelamento, de triagem dos materiais resultantes da fragmentação e de soluções de reciclagem dos componentes e materiais dos VFV, especialmente dos não metálicos, adequados à realidade nacional (e ultrapassar os resultados obtidos em 2015 – indicados entre parêntesis)	Alocação 3% das receitas a ações de I&D no âmbito de VFV (14,4%) Alocação 3% das receitas a ações de I&D no âmbito de BVU (2,8%)	Alocados 16,8% das receitas do SIGVFV em ações de investigação/desenvolvimento
		Alocados 4,7% das receitas do SIGBVU em ações de investigação/desenvolvimento
		Concluído o processo de substituição do Sistema Informático da VALORCAR (SGDO), que permite monitorizar a atividade dos centros da REDE VALORCAR
		Iniciado o processo de substituição do Sistema Informático da VALORCAR (SGDP), que permite a recolha de declarações dos produtores com os dados do mercado
		Continuada parceria com o Instituto Politécnico de Setúbal para colaboração na pós-graduação em motorização de veículos elétricos e híbridos
		Continuada parceria com a AVE sobre coprocessamento dos resíduos de fragmentação
		Realizadas visitas técnicas a 9 destinatários de materiais considerados prioritários
		Desenvolvido estudo sobre os destinos dos vários componentes/materiais dos VFV
		Garantida participação nos International Automobile Recycling Congress (IARC) e International Congress for Battery Recycling (ICBR)

Objetivo	Meta	Resultados
28. Promover a adequação da legislação aplicável ao Sistema Integrado e aos seus intervenientes	Manter participação e acompanhamento	Emitido parecer sobre o documento FAQ sobre resíduos de pilhas e baterias, produzido pela APA
		Emitido parecer sobre o projeto de portaria sobre o transporte de resíduos e as e-GAR
		Apresentada à APA proposta de portaria que viabiliza a utilização do SGDO por todos os centros de abate de VFV licenciados
		Pedido parecer à AT sobre o regime de IVA aplicável nas transações de VFV (inversão do sujeito passivo)
		Pedido de parecer ao IMT sobre a necessidade de apresentação de cópia dos documentos de identificação dos proprietários dos VFV
		Pedido de parecer à APA sobre a aplicação do DL127/2013 (licença ambiental) aos dismanteladores de VFV
		Participação no estudo da Comissão Europeia sobre o desaparecimento de veículos na União Europeia, que poderá levar à alteração da Diretiva 2000/53/CE, relativa aos VFV, e da Diretiva 1999/37/CE, relativa aos documentos de matrícula de veículos.

Legenda:  Obrigações especificamente mencionadas nas licenças





DESEMPENHO AMBIENTAL



Desempenho Ambiental ▶
da VALORCAR
Indicadores ▶



Tal como anteriormente referido, o principal impacto da VALORCAR no ambiente resulta da sua capacidade de influência junto das entidades que intervêm na gestão dos VFV e das BVU gerados no país, nomeadamente os centros de abate

de VFV e de recolha
de BVU da REDE
VALORCAR. Por este
motivo, o desempenho
ambiental é reportado
tendo em conta os
impactes ambientais
significativos que
a VALORCAR controla
e os principais
indicadores do SIGVFV
e do SIGBVU.



7.1 Desempenho ambiental da Valorcar

- Valor A: correspondente à entrada/impacte anual total no domínio em causa;
- Valor B: correspondente à produção anual total da organização;
- Valor R: correspondente ao rácio A/B .

O Regulamento EMAS estabelece como principais indicadores, aplicáveis a todo o tipo de organização, os referentes ao desempenho nos domínios ambientais principais: Eficiência energética; Eficiência dos materiais; Água; Resíduos; Biodiversidade; Emissões.

Contudo, e ainda de acordo com o Regulamento, sempre que uma organização conclua que um ou mais indicadores fundamentais não são relevantes para os respetivos aspetos ambientais diretos mais significativos, pode não comunicar esses indicadores fundamentais.

No caso da VALORCAR, pelo já demonstrado nos seus aspetos ambientais com impactes significativos, e atendendo à atividade direta da empresa, os únicos indicadores ambientais com alguma relevância são os ligados ao consumo de combustível.

Assim, apresentam-se esses dados, com expressão nas emissões (passou a incluir-se o indicador das “emissões relativas” dado que melhor traduz o esforço que tem sido efetuado no sentido de adotar práticas de eco-condução e de dotar a frota da empresa com veículos mais eficientes):

Indicadores	2014	2015	2016
Distância percorrida (km)	54.576	60.127	76.631
Consumo total combustível (l gasóleo)	3.872	4.161	4.844
Consumo combustível por distância percorrida (l/100km)	7,1	6,9	6,3
Emissões totais (ton CO2e)	10,2	11,0	12,8
Emissões relativas (ton CO2e/km)	0,00019	0,00018	0,00017

Conforme se constata, as emissões atmosféricas globais têm vindo a subir ao longo do tempo, o que se ficou a dever ao alargamento da REDE VALORCAR e à respetiva dispersão geográfica, bem como ao reforço da equipa operacional da empresa, que se refletiu no aumento significativo das visitas não anunciadas, vistorias e auditorias

efetuadas. Realça-se que este controlo de proximidade tem um impacto direto na qualidade do funcionamento dos centros. Não obstante, a quantidade de emissões atmosféricas por quilómetro percorrido tem vindo a reduzir-se em virtude da adoção de práticas de eco-condução e da seleção de veículos mais eficientes.

7.2 Indicadores

Tal como apresentado ao longo desta Declaração Ambiental e nos aspetos ambientais com impactes significativos, o desempenho da atividade da VALORCAR no âmbito dos VFV e das BVU mede-se pelo resultado dos próprios SIGVFV e SIGBVU, o qual pode ser avaliado pelos principais indicadores que os caracterizam. Nos quadros evidenciam-se os principais indicadores do último triénio.

Em relação à REDE VALORCAR, deu-se continuidade aos esforços no sentido de reforçar a sua presença em todo o território nacional, tendo sido integrados mais 7 centros, o que permitiu atingir o total de 98 centros (92 centros que acumulam o abate de VFV com a recolha de BVU e 6 centros que só recolhem BVU). Em termos absolutos, este valor está

significativamente acima do mínimo de centros fixado nas licenças para o final de 2016, embora existam ainda 1 distrito no caso dos VFV (Coimbra) e 5 distritos no caso das BVU (Beja, Bragança, Coimbra, Guarda e Portalegre) onde o número mínimo parcial ainda não foi atingido. Este facto resulta de terem encerrado 2 centros da REDE VALORCAR no distrito de Coimbra e pela inexistência de centros licenciados candidatos nos outros distritos.

No que diz respeito ao SIGVFV, o ano de 2016 ficou marcado por uma queda na ordem dos 9,2% do número de VFV abatidos na REDE VALORCAR, tendência que já se regista desde 2013. Esta situação fica-se sem dúvida a dever ao facto da capacidade de desmantelamento instalada no país superar já em muito (pelo

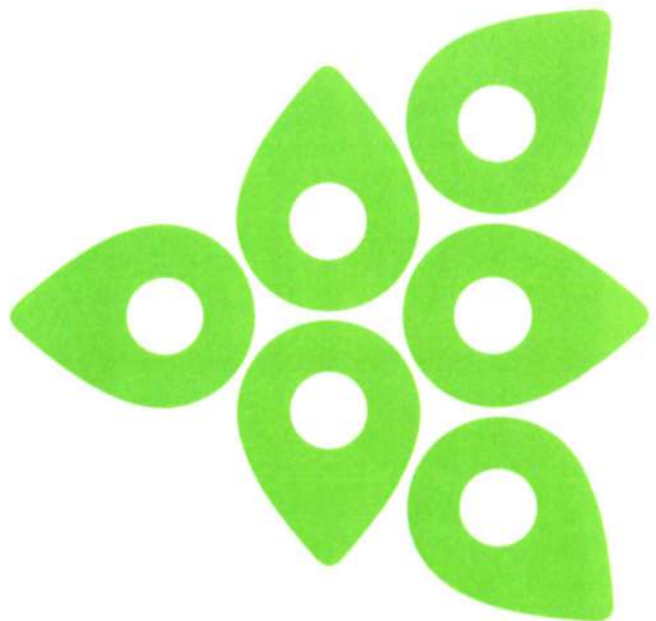
menos o triplo) a quantidade de VFV gerada anualmente, estando dispersa por um número crescente de operadores, que já se encontra acima das 3 centenas. Como consequência, o nível concorrencial ultrapassou os limites do desejável, com redução significativa do número médio de VFV recebido por cada operador e com prejuízo dos padrões de qualidade e de proteção do ambiente que devem pautar uma atividade que intervém num fluxo de resíduos perigosos, sujeito a legislação comunitária e com impacto direto na política fiscal do país.

Face a este panorama, reputa-se como absolutamente necessário o desencadear de um programa de reavaliação das condições de todos os operadores que intervêm neste setor, que evite a banalização do licenciamento, garanta a manutenção de padrões elevados de desempenho e combata as situações de concorrência desleal. Este programa deverá escrutinar não só as suas condições físicas (instalações, equipamentos, etc.) e desempenho ao longo dos anos (materiais recuperados face ao número de VFV abatidos), mas também permitir a uniformização do conteúdo das respetivas licenças.

Apesar de se ter verificado uma redução do número de VFV recolhidos, foram alcançados os melhores resultados de sempre ao nível das reutilização, reciclagem e valorização, pelo que se continuou a dar cumprimento a todas as metas definidas na legislação a este respeito.

Em 2016 os 391 produtores aderentes ao SIGBVU introduziram no mercado nacional perto de 20 mil toneladas de baterias (1,2 milhões de unidades), o que representou um decréscimo homólogo da ordem dos 1,1%.

Neste âmbito, registou-se a recolha de 16.749 toneladas de BVU, o que representa um aumento de 9,3% face ao ano passado e consolida a tendência de crescimento que se verifica desde 2014. Não obstante, não foi atingida a taxa de recolha de 95% definida na licença para o ano de 2016, o que se ficou sobretudo a dever às condições de mercado que não garantem a mesma base concorrencial entre entidades gestoras, designadamente no que diz respeito à garantia dos princípios da isenção e da equidistância em relação à atividade dos recicladores. Esta situação deverá ser merecedora de avaliação por parte das autoridades competentes aquando da definição das regras que nortearão os futuros licenciamentos.



Indicadores do SIGVFFV

Indicadores SIGVFFV	2014	2015	2016	▲ 2016/2015
Produtores aderentes (n.º)	35	36	34	- 2
Veículos ligeiros introduzidos no mercado (unid) (*)	198.268	255.211	300.941	+ 45.730
Visitas n/anunciadas aos centros REDE VALORCAR (n.º)	105	96	142	+ 46
Visitas sem deteção de não conformidades (%)	55	54	37	- 17
Auditorias intercalares aos centros REDE VALORCAR (n.º)	9	13	15	+ 2
Quantidade VFFV recolhidos REDE VALORCAR (unid)	51.181	49.091	45.034	- 4.057
Destinatários dos materiais da REDE VALORCAR (n.º)	126	140	138	- 2

(*) Fonte: ACAP

Indicadores SIGVFFV com metas definidas nas licenças		2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
N.º de centros de abate integrados REDE VALORCAR	Meta	≥ 30	≥ 30	≥ 30	≥ 63	≥ 63	≥ 63	≥ 63
	Resultado	65	71	75	79	83	87	92
Taxa de recolha REDE VALORCAR (%)	Meta	≥ 55	≥ 60	≥ 65	≥ 80	≥ 75	≥ 80	≥ 80
	Resultado (*)	82,7	80,0	80,4	76,5	75,5	74,1	72,0
Taxa reutilização e reciclagem REDE VALORCAR (%)	Meta	≥ 80	≥ 80	≥ 80	≥ 85	≥ 80	≥ 85	≥ 85
	Resultado (*)	84,2	84,6	85,0	85,0	86,7	87,0	87,1
Taxa reutilização e valorização REDE VALORCAR (%)	Meta	≥ 85	≥ 85	≥ 85	≥ 95	≥ 85	≥ 95	≥ 95
	Resultado (*)	88,3	89,7	90,1	92,7	95,8	95,8	95,9

Legenda: ● Metas superadas

Legenda: ● Metas não superadas

(*) A metodologia utilizada para o cálculo das taxas de recolha, reutilização/reciclagem e reutilização/valorização de VFFV encontra-se descrita no Anexo II.



Indicadores do SIGBVU

Indicadores SIGBVU	2014	2015	2016	▲ 2016/2015
Produtores aderentes (n.º)	363	405	391	- 14
Baterias novas introduzidas no mercado (t)	19.478	20.028	19.837	- 191
Visitas n/anunciadas aos centros REDE VALORCAR (n.º)	109	100	146	+ 46
Visitas sem deteção de não conformidades (%)	55	54	37	- 17
Auditorias intercalares aos centros REDE VALORCAR (n.º)	10	13	15	+ 2
Quantidade de BVU recolhidas pela REDE VALORCAR (t)	14.065	15.296	16.749	+1.453
Destinatários dos materiais da REDE VALORCAR (n.º)	4	5	5	0

Indicadores SIGBVU com metas definidas nas licenças		2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
N.º de centros de abate integrados REDE VALORCAR	Meta	-	≥ 69	≥ 69	≥ 69	≥ 69	≥ 69	≥ 69
	Resultado	69	75	79	83	86	91	98
Taxa de recolha REDE VALORCAR (%)	Meta	≥ 65	≥ 70	≥ 75	≥ 95	≥ 85	≥ 95	≥ 95
	Resultado (**)	131,2	134,3	139,5	113,5	72,2	76,0	84,4
Taxa reutilização e reciclagem REDE VALORCAR (%)	Meta	≥ 65 pb	≥ 65 pb	≥ 65 pb	≥ 65 pb	≥ 65 pb	≥ 65 pb	≥ 65 pb
	Resultado (**)	≥ 65 pb	≥ 65 pb	≥ 65 pb	≥ 65 pb	≥ 65 pb	≥ 73,7 pb	≥ 74,1 pb
Taxa reutilização e valorização REDE VALORCAR (%)	Meta	-	-	-	-	-	-	-
	Resultado (**)	-	-	-	-	-	-	-

Legenda: ● Metas superadas

Legenda: ● Metas não superadas

(**) A metodologia utilizada para o cálculo das taxas de recolha e de reciclagem de BVU encontra-se descrita no Anexo III.



PROGRAMA DE GESTÃO AMBIENTAL

2017 ▶



"Devemos ser a mudança que queremos ver no mundo."

Mahatma Gandhi

João Carlos de Sousa Gabriel Freitas

Tendo em atenção fatores como:

- As metas que deve atingir enquanto entidade gestora e entidade de registo;
- As imposições das suas licenças;
- Os aspetos ambientais com impactes significativos e;
- As considerações de ordem económica e estratégica,

a VALORCAR definiu o seu programa de gestão ambiental, que se encontra incorporado no seu Programa de Gestão 2017 uma vez que todas as ações de gestão da organização visam o cumprimento das suas licenças e a melhoria do seu desempenho. O objetivo final deste programa é a melhoria do desempenho dos SIGVFV e SIGBVU.



No quadro seguinte apresentam-se os campos principais do referido programa:

Objetivo	Meta	Plano de ações	Prazo
1. Garantir renovação da licença de entidade gestora de VFV (continente, Açores e Madeira)	Renovação de 3 licenças	Acompanhar a análise do caderno de encargos pelas autoridades competentes	30/06/2017
2. Garantir renovação da licença de entidade gestora de BVU (continente, Açores e Madeira)	Renovação de 3 licenças	Acompanhar a análise do caderno de encargos pelas autoridades competentes	30/06/2017
3. Garantir obtenção da licença de entidade gestora dos óleos usados	1 Licença	Acompanhar a análise do caderno de encargos pelas autoridades competentes	30/06/2017
4. Avaliar viabilidade do projeto sobre gestão de resíduos da manutenção/reparação automóvel	1 Modelo de negócios	Acompanhar a análise do caderno de encargos pelas autoridades competentes	31/12/2017
6. Assegurar o cumprimento dos objetivos de recolha de VFV (e ultrapassar os resultados obtidos em 2016 – indicados entre parêntesis)	≥ 80,0% (72,0%)	Todas as ações da VALORCAR concorrem para a concretização deste objetivo	31/12/2017
7. Assegurar o cumprimento dos objetivos de reutilização/reciclagem de VFV (e ultrapassar os resultados obtidos em 2016 – indicados entre parêntesis)	≥ 85,0% (87,1%)	Todas as ações da VALORCAR concorrem para a concretização deste objetivo	31/12/2017
8. Assegurar o cumprimento dos objetivos de reutilização/valorização de VFV (e ultrapassar os resultados obtidos em 2016 – indicados entre parêntesis)	≥ 95,0% (95,9%)	Todas as ações da VALORCAR concorrem para a concretização deste objetivo	31/12/2017
9. Assegurar o cumprimento dos objetivos de recolha de BVU (e ultrapassar os resultados obtidos em 2016 – indicados entre parêntesis)	≥ 95,0% (84,4%)	Todas as ações da VALORCAR concorrem para a concretização deste objetivo	31/12/2017
10. Assegurar o cumprimento dos objetivos de reciclagem de BVU (e ultrapassar os resultados obtidos em 2016 – indicados entre parêntesis)	≥ 65,0% (74,1%)	Todas as ações da VALORCAR concorrem para a concretização deste objetivo	31/12/2017
11. Garantir estabilidade financeira dos SIGVFV e SIGBVU*	Resultados contabilísticos positivos	Todas as ações da VALORCAR concorrem para a concretização deste objetivo	31/12/2017
13. Garantir adequabilidade do SGQA	Manter 2 certificações e o Registo EMAS	Todas as ações da VALORCAR concorrem para a concretização deste objetivo	31/12/2017
19. Promover a adesão ao SIGBVU dos produtores presentes no mercado nacional	Obtenção de um total de 400 produtores aderentes SIGBVU	Estabelecer contacto com 50 potenciais produtores de baterias	31/12/2017
		Assegurar integração de 20 novos produtores	31/12/2017

Objetivo	Meta	Plano de ações	Prazo
22. Promover o crescimento sustentado da REDE VALORCAR para a gestão de VFV e de BVU	Integrar novos centros na REDE VALORCAR VFV (1 continente + 2 Açores) e BVU (5 continente + 2 Açores)	Lançar concurso seleção n.º 8/2017	31/03/2017
		Acompanhar evolução centros de receção nos Açores	31/12/2017
24. Promover o correto funcionamento de todos os centros integrados na REDE VALORCAR	Conseguir pelo menos 1 centro classificado como A++ Conseguir menos de 3 centros classificados como C e menos de 10 classificados como B Atribuição prémios centros A++ Realizar 140 visitas - continente Realizar 10 visitas - regiões autónomas Realizar 15 auditorias intercalares	Garantir planeamento e recursos necessários	31/12/2017
26. Desenvolver iniciativas de sensibilização e a informação sobre os procedimentos a adotar em termos de gestão de BVU e de VFV, seus componentes e materiais, bem como sobre os perigos de uma eliminação incontrolada destes resíduos (e ultrapassar os resultados obtidos em 2016 - indicados entre parêntesis)	Alocação de 3% das receitas a ações de sensibilização no âmbito de VFV (15,1%) Alocação de 5% das receitas a ações de sensibilização no âmbito de BVU (16,2%)	Manter apoio aos programas Eco-Escolas e Jovem Repórter do Ambiente	31/03/2017
		Atribuir contentores para recolha de BVU aos centros da REDE VALORCAR	31/03/2017
		Lançar campanha de sensibilização sobre gestão de VFV (TV e imprensa)	31/03/2017
		Organizar encontro anual REDE VALORCAR	31/03/2017
		Lançar campanha de sensibilização sobre gestão de BVU (TV e imprensa)	30/06/2017
		Desenvolver tutorial vídeo sobre despoluição/desmantelamento de VFV	30/06/2017
		Lançar 3.º concurso de fotografia VALORCAR	31/07/2017
		Assinar protocolo com a Zero e manter protocolos com a Quercus e GEOTA	31/12/2017
		Assinar protocolos com novos municípios para gestão de VFV abandonados	31/12/2017
		Desenvolver nova página de internet	31/12/2017
		Apoiar concursos para alienação de VFV e manter respetiva BD atualizada	31/12/2017



Sociedade por Acções
João Carlos de Sousa Guedes, Presidente



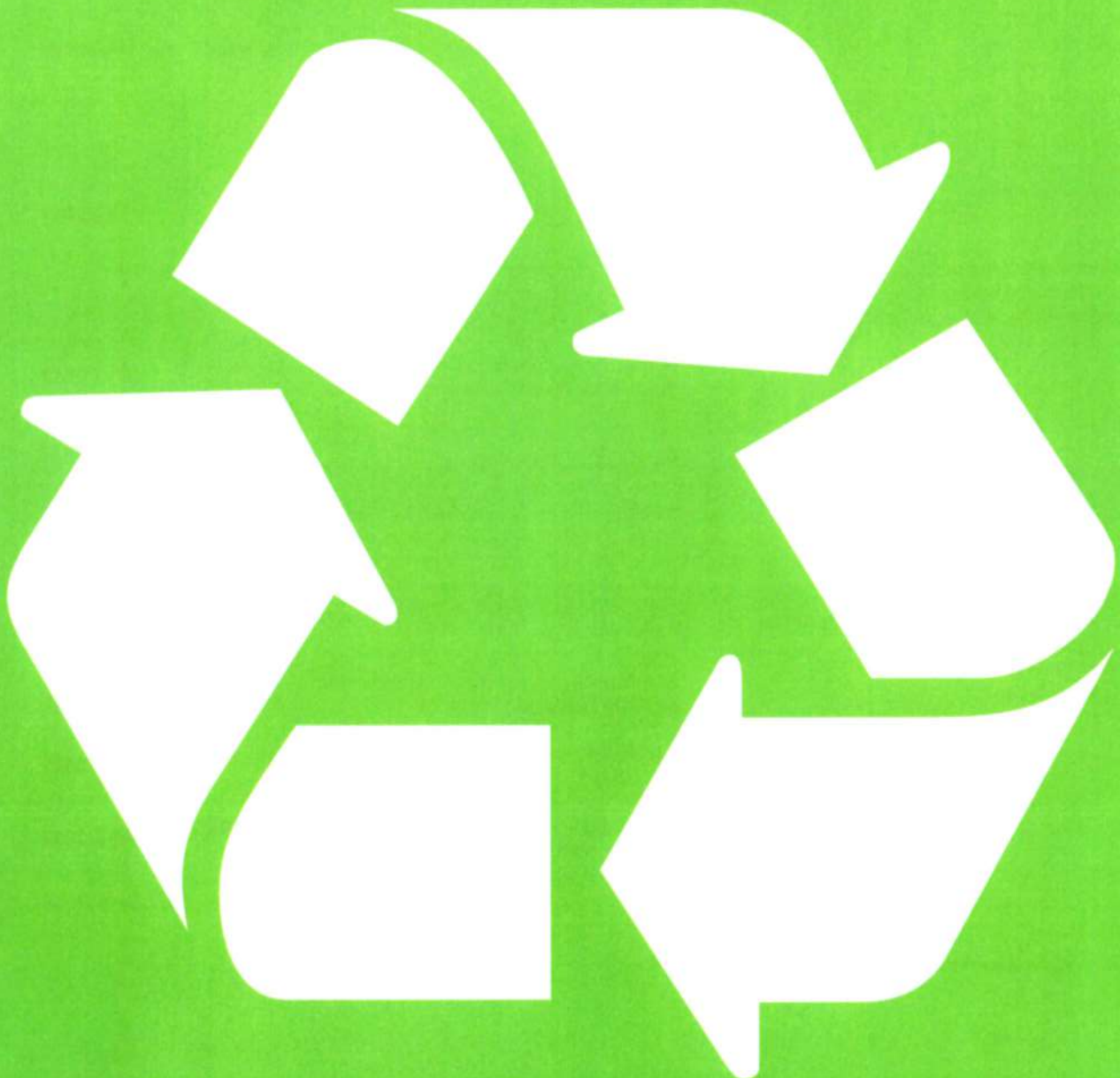
Objetivo	Meta	Plano de ações	Prazo
27. Promover a investigação e o desenvolvimento de novos métodos e ferramentas de desmantelamento, de triagem dos materiais resultantes da fragmentação e de soluções de reciclagem dos componentes e materiais dos VFV, especialmente dos não metálicos, adequados à realidade nacional (e ultrapassar os resultados obtidos em 2016 – indicados entre parêntesis)	Alocação 3% das receitas a ações de I&D no âmbito de VFV (16,8%) Alocação 5% das receitas a ações de I&D no âmbito de BVU (4,7%)	Promover atualização e dinamização das páginas de internet, do facebook e newsletters	31/12/2017
		Avaliar reforço da presença nas redes sociais (Twitter, LinkedIn)	31/12/2017
		Participar no International Automobile Recycling Congress (IARC)	31/03/2017
		Desenvolver App para seguimento do processo de cancelamento da matrícula	31/12/2017
		Participar no congresso International Congress for Battery Recycling (ICBR)	30/09/2017
		Prosseguir protocolo com AVE para coprocessamento dos resíduos de fragmentação	31/12/2017
		Desenvolver certificação despoluidor VFV ATEC	31/12/2017
		Promover 10 visitas técnicas a destinatários dos materiais	31/12/2017
29. Promover a adequação da legislação aplicável ao Sistema Integrado e dos seus intervenientes	Manter participação e acompanhamento	Acompanhar o processo de definição do pacote sobre “economia circular”	31/12/2017
		Promover a aprovação da proposta de revisão do DL 196/2003 sobre VFV	31/12/2017
		Acompanhar o processo do estatuto de reciclagem para as cimenteiras	31/12/2017
		Acompanhar desenvolvimento da queixa em Bruxelas sobre o artigo 119º do Código da Estrada	31/12/2017
		Acompanhar o estudo europeu sobre as estatísticas de veículos	31/12/2017
		Participar no processo de implementação das eGAR	31/12/2017
		Participar no processo de revisão da legislação sobre o transporte de resíduos	31/12/2017

(*) Novo objetivo adotado no sentido de realçar a importância de garantir o equilíbrio financeiro dos sistemas integrados geridos pela VALORCAR, evitando défices ou superávits excessivos.

Legenda: ● Obrigações especificamente mencionadas nas licenças

***“A natureza é o único livro
que oferece um conteúdo
valioso em todas as suas folhas...”***

Johann Wolfgang von Goethe



DECLARAÇÃO DO VERIFICADOR AMBIENTAL ►



DECLARAÇÃO DO VERIFICADOR AMBIENTAL SOBRE AS ATIVIDADES DE VERIFICAÇÃO E VALIDAÇÃO

De acordo com o anexo VII do Regulamento (CE) Nº 1221/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho de 25 de Novembro

A SGS ICS, com o número de registo de verificador ambiente EMAS PT-V-0003 acreditado ou autorizado para o âmbito Desmantelamento de equipamentos e bens em fim de vida (código NACE 38.31), declara ter verificado se o(s) local(ais) de atividade ou toda a organização, tal como indicada na declaração ambiental atualizada, da organização VALORCAR – Sociedade de Gestão de Veículos em Fim de Vida, Lda., com o número de registo PT - 000108 cumpre todos os requisitos do Regulamento (CE) nº 1221/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 25 de Novembro de 2009, que permite a participação voluntária de organizações num sistema comunitário de Ecogestão e Auditoria (EMAS).

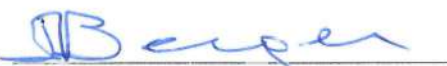
Assinando a presente declaração, declaro que:

- a verificação e validação foram realizadas no pleno respeito dos requisitos do Regulamento (CE) nº 1221/2009;
- o resultado da verificação e avaliação confirma que não existem indícios do não cumprimento dos requisitos legais aplicáveis em matéria de ambiente;
- os dados e informações contidos na declaração ambiental atualizada da organização refletem uma imagem fiável, credível e correta de todas as atividades da organização, no âmbito mencionado na declaração ambiental.

O presente documento não é equivalente ao registo EMAS. O registo EMAS só pode ser concedido por um organismo competente ao abrigo do Regulamento (CE) no 1221/2009. O presente documento não deve ser utilizado como documento autónomo de comunicação ao público.

Feito em Lisboa, em 28/04/2017.

Assinatura


Verificador Ambiental Acreditado

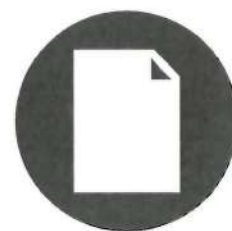
Assinatura


Auditor





ANEXO I ►



10.1 Lista de abreviaturas

APA	Agência Portuguesa do Ambiente
BVU	Bateria de Veículo Usada
DRA	Direção Regional do Ambiente dos Açores
DRAMb	Direção Regional do Ambiente da Madeira
EMAS	Sistema Comunitário de Ecogestão e Auditoria
GEE	Gases com Efeito Estufa
I&D	Investigação e Desenvolvimento
ODS	Substâncias que afetam a camada de Ozono (Ozone Depleting Substances)
Pb	Símbolo químico do Chumbo
PFA	Prestação Financeira Anual (paga à VALORCAR pelos produtores/importadores por cada veículo novo das categorias M1 e N1 matriculado em território nacional)
PFU	Prestação Financeira Unitária (paga à VALORCAR pelos produtores/importadores por cada bateria nova introduzida no território nacional)
ROC	Revisor Oficial de Contas
SIGBVU	Sistema Integrado de Gestão de Baterias de Veículos Usadas
SIGVfV	Sistema Integrado de Gestão de Veículos em Fim de Vida
SIRAPA	Sistema Integrado de Registo da Agência Portuguesa do Ambiente
SGDO	Sistema de Gestão de Declarações de Operadores da VALORCAR (interface com centros da REDE VALORCAR)
SGDP	Sistema de Gestão de Declarações de Produtores da VALORCAR (interface com produtores)
SGQA	Sistema de Gestão de Ambiente e Qualidade
SRIR	Sistema Regional de Informação sobre Resíduos dos Açores
TGR	Taxa de Gestão de Resíduos (paga à APA pela VALORCAR)
TOC	Técnico Oficial de Contas
VI	Valor de Incentivo (pago pela VALORCAR aos centros da REDE VALORCAR por cada tonelada de BVU enviada para reciclagem – em 2016 foi de 10€/t)
VFV	Veículo em Fim de Vida



ANEXO II ►



11.1 Método de cálculo da taxa de recolha de VFV

Os centros de abate licenciados emitem um certificado de destruição por cada VFV que desmantelam. Este certificado é o documento oficial (aprovado através do Despacho n.º 9276/2004) onde ficam registados os dados do VFV (matrícula, n.º de chassis, etc.), do seu proprietário e do centro que o abateu.

Todos os centros de abate integrados na REDE VALORCAR utilizam o Sistema de Gestão de Declarações de Operadores (SGDO) da VALORCAR para emitirem os seus certificados de destruição. Assim, o número de VFV recebido na REDE VALORCAR corresponde ao somatório de todos os certificados de destruição emitidos através do SGDO para veículos das categorias M1 (ligeiros de passageiros) e N1 (comerciais ligeiros). No entanto, este número pode variar ligeiramente no decurso do tempo (variação média global de -0,1% nos últimos 3 anos), pois por vezes há necessidade de corrigir alguns dados de um determinado certificado de destruição, em virtude de terem sido detetados erros de introdução. Nestes casos, como o SGDO não permite a correção de certificados já emitidos, é necessário proceder à sua anulação e à emissão de um certificado novo (com outra data, que poderá já ser de anos seguintes). Assim, para o cálculo dos resultados obtidos em 2016 foram utilizados os certificados de destruição de 2016 que se encontravam válidos no SGDO no dia 31 de janeiro de 2017.

Os restantes centros de abate que se encontram licenciados para exercer a atividade mas não pertencem à REDE VALORCAR não têm acesso ao SGDO, pelo que emitem os seus certificados de destruição através de sistemas próprios. Porém, de acordo com o Decreto-Lei n.º 193/2003, estes centros têm que enviar à

VALORCAR, no prazo de 5 dias úteis, a cópia de todos os certificados de destruição que emitem. No entanto, este número pode variar ligeiramente no decurso do tempo (nos últimos 3 anos foram declarados cerca de 12,9% de certificados de destruição fora do prazo estipulado), pois nem todos os centros de abate respeitam o prazo legalmente fixado. Assim, para o cálculo dos resultados obtidos em 2016 foram utilizados os certificados de destruição de 2016 que foram recebidos pela VALORCAR até ao dia 31 de janeiro de 2017.

Tendo em conta estes dados de base, a taxa de recolha de VFV alcançada pela VALORCAR num dado ano corresponde ao rácio entre os certificados de destruição emitidos no SGDO pelos centros integrados na REDE VALORCAR e o total de certificados de destruição emitidos (igual à soma dos certificados emitidos na REDE VALORCAR com os certificados enviados à VALORCAR pelos outros centros licenciados).

11.2 Método de cálculo das taxas de reutilização/reciclagem e de reutilização/valorização de VFV

As características e a apresentação do cálculo das taxas de reutilização/reciclagem e de reutilização/valorização alcançadas por cada Estado-membro em matéria de gestão de VFV foram fixados na Decisão 2005/293/CE. Neste âmbito, a VALORCAR obteve autorização da APA para utilizar o designado “método do teor metálico fixo”, seguindo as seguintes regras:



João Carlos de Sousa Góes, 7^o andar


valorcar

- Todos os dados utilizados são inseridos SGDO pelos centros da REDE VALORCAR (que possuem para tal um username e uma password exclusivos);

- O número de VFV recebido na REDE VALORCAR corresponde ao somatório de todos os certificados de destruição emitidos através do SGDO para veículos das categorias M1 (ligeiros de passageiros) e N1 (comerciais ligeiros). Para o cálculo dos resultados obtidos em 2016 foram utilizados os dados que constavam no SGDO no dia 31 de janeiro de 2017;

- O peso total dos VFV recebidos corresponde ao somatório da tara de todos os VFV das categorias M1 (ligeiros de passageiros) e N1 (comerciais ligeiros) para os quais foi emitido um certificado de destruição, obtida da seguinte forma:

- Tara do veículo que consta do respetivo Livrete, excluindo 75 kg do condutor e 40 kg do combustível (caso dos VFV com documentos);

- Tara do veículo obtida de uma base de dados do Instituto da Mobilidade e dos Transportes que contém a tara média de todos os modelos de veículos vendidos nos últimos 25 anos, excluindo 75 kg do condutor e 40 kg do combustível (caso dos VFV sem documentos, p.e. veículos abandonados).

- O peso total dos metais enviados para reciclagem (com exclusão das baterias, filtros e catalisadores) corresponde a 74,04% da massa total dos VFV recebidos (valor aprovado

pela APA em 18 de Junho de 2012 na sequência da campanha de fragmentação realizada no âmbito do projeto 01/TGR-NACIONAL/2010). Destes, 69,31% correspondem a metais ferrosos e 4,73%, a metais não ferrosos;

- A quantidade total de cada material enviada para reciclagem e para valorização energética corresponde ao somatório das quantidades totais desse material enviadas por todos os centros da REDE VALORCAR. Para o cálculo dos resultados obtidos em 2016 foram contabilizadas as expedições de materiais registadas no SGDO no dia 31 de janeiro de 2017;

- Para evitar a contabilização nas taxas de reutilização, reciclagem e valorização de materiais não provenientes de VFV (existem materiais que são recebidos avulso, de outras origens, como p.e. os resíduos recolhidos nas oficinas), a quantidade total de cada material enviada para reciclagem e para valorização corresponde à menor das seguintes quantidades:

- Somatório dos pesos de todos os lotes desse material expedidos pelos centros da REDE VALORCAR com destino a instalações de reciclagem ou de valorização energética (informação contida nas Guias de pesagem/Guias de transporte);

- Produto entre o n.º de VFV recebido durante o ano pela REDE VALORCAR e a quantidade máxima atribuível a cada material por VFV.



Quantidade máxima atribuível a cada material por VFV

Material	Quantidade máxima (kg/VFV)
Bateria	15,0
Catalisador	3,5
Filtros	0,5
Fluido travões	0,4
Líquido de refrigeração	3,6
Óleos	5,5
Para-choques	6,0
Outros plásticos	50,0
Pneus	35,4
Vidros	26,0

• No caso dos óleos usados/fluido dos travões, quando estes resíduos são encaminhados para o sistema integrado de gestão de óleos usados gerido pela SOGILUB, aplicam-se os resultados globais (em termos de %) alcançados no âmbito desse sistema às quantidades expedidas da REDE VALORCAR. Para o cálculo dos resultados obtidos em 2016 foram utilizados os últimos resultados da SOGILUB disponíveis em 8 de fevereiro de 2017, os relativos a 2016 (15,7% eliminação/perdas; 84,3% reciclagem);

• No caso dos pneus usados, uma vez que estes resíduos são encaminhados para o sistema integrado de gestão de pneus usados gerido pela VALORPNEU, aplicam-se os resultados globais (em termos de %) alcançados no âmbito desse sistema às quantidades expedidas da REDE VALORCAR. Para o cálculo dos resultados obtidos em 2016

foram utilizados os últimos resultados da VALORPNEU disponíveis em 17 de fevereiro de 2017, os relativos a 2016 (15,4% reutilização; 56,2% reciclagem; 28,4% valorização energética);

• No caso do líquido de refrigeração apenas é contabilizada a fração reutilizada na frota de veículos dos próprios centros da REDE VALORCAR. Os lotes expedidos para empresas de gestão de óleos são considerados eliminados;

• O consumo interno de filtros corresponde ao seu processamento nas empresas da REDE VALORCAR que se encontram legalizadas para o efeito (desmantelamento do filtro, esvaziamento por gravidade, prensagem e processamento como sucata);

• Em 2016 os fragmentadores da REDE VALORCAR (BATISTAS, CFO, ECOMETAIS e AMBIGROUP RECICLAGEM) enviaram resíduos de fragmentação, para coprocessamento em fornos de cimento da CIMPOR e da SECIL, diretamente ou através da SGR. De forma a ser apenas contabilizada a quantidade de resíduos de fragmentação enviados para coprocessamento atribuível aos VFV, considerou-se que esta quantidade não pode ultrapassar a massa remanescente de materiais dos VFV, passível de valorização, depois de removidos todos os materiais durante as fases de desmantelamento e a fragmentação. Para a sua quantificação consideraram-se os seguintes pressupostos, por tipo de material:



João Carlos de Sousa Galvão Gomes


valorcar

✓ **Baterias e catalisadores** - devido à obrigatoriedade da sua remoção e ao seu valor económico, considerou-se que são removidos na sua totalidade durante o desmantelamento (ou até previamente a este) pelo que estes componentes/materiais não incorporam os resíduos de fragmentação;

✓ **Pneus** - a existência dum sistema integrado específico para este resíduo, gerido pela VALORPNEU e a proibição legal do seu encaminhamento para fragmentação permitem considerar que estes componentes/materiais não incorporam os resíduos de fragmentação;

✓ **Líquido de refrigeração** - durante a sua remoção podem existir derrames para as instalações do desmantelador e/ou fragmentador ou pode ficar "agarrado" a partes não metálicas do VFV, passando a integrar os resíduos de fragmentação. No entanto, dado ser maioritariamente composto por água, considera-se que não é passível de valorização;

✓ **Filtros** - quando não são desmantelados do VFV, a sua parte metálica é separada durante a fragmentação. No que respeita à fração não metálica, composta maioritariamente por óleo, verifica-se que esta pode ser derramada para as instalações do desmantelador e/ou fragmentador, ficar "agarrada" a partes metálicas do VFV, ou passar a integrar os resíduos de fragmentação. Tendo em conta estes aspetos estimou-se que 10% da massa dos filtros não separados durante o desmantelamento e reportados à VALORCAR (e considerando a quantidade máxima de 0,5 kg por VFV) passaram a

integrar os resíduos de fragmentação e são passíveis de valorização energética;

✓ **Óleos e Fluido dos travões** - durante a remoção destes líquidos podem existir derrames para as instalações do desmantelador e/ou fragmentador ou estes podem ficar "agarrados" a partes não metálicas do VFV, passando a integrar os resíduos de fragmentação. Tendo em conta estes aspetos, estimou-se que 50% da massa de óleos e fluido dos travões não separados durante o desmantelamento e reportados à VALORCAR (e considerando a quantidade máxima de 5,9 kg por VFV) passaram a integrar os resíduos de fragmentação e são passíveis de valorização energética;

✓ **Vidros** - durante o seu desmantelamento existem pedaços que permanecem acooplados à carcaça e outros que são projetados para o interior ou exterior da mesma. Tendo em conta estes aspetos, estimou-se que 70% da massa de vidros não separados durante o desmantelamento e reportados à VALORCAR (e considerando a quantidade máxima de 26 kg por VFV) passaram a integrar os resíduos de fragmentação e são passíveis de reciclagem;

✓ **Componentes não metálicos incluindo plásticos** - quando não são removidos durante o desmantelamento estes componentes/materiais permanecem na carcaça e passam a integrar os resíduos de fragmentação. Estimou-se que 70% dos componentes não metálicos incluindo os plásticos não separados durante o desmantelamento e reportados à VALORCAR (e considerando a quantidade máxima de 156



kg por VFV) passaram a integrar os resíduos de fragmentação e são passíveis de valorização energética. A quantidade máxima de 156 kg por VFV atribuída aos componentes não metálicos e aos plásticos foi calculada subtraindo à massa média dum VFV (que foi de 950 kg em 2016) as quantidades máximas atribuíveis a cada material por VFV (indicadas na tabela acima para a bateria, catalisador, filtros, fluido dos travões, óleos, líquido de refrigeração, pneus e vidros) e a quantidade de metais fragmentados e enviados para reciclagem, correspondente a 74,04% da massa total dos VFV;

- A massa total dos componentes enviados para reutilização (revenda de peças) corresponde ao somatório do peso da fração não metálica dos 21 componentes mais comumente reutilizados, majorado de 4,2% da massa do VFV (indicador aprovado pela APA em 16 de fevereiro de 2015, de acordo com os resultados do estudo “Caracterização da Reutilização de Peças Usadas Automóveis: Fração Não Metálica”);

- Os centros da REDE VALORCAR registam também no SGDO o número de baterias e pneus enviados para reutilização (revenda de peças). A contabilização da massa correspondente considera os seguintes valores por unidade: 15 kg e 7,08 kg, respetivamente;

- Nos resultados apresentados é importante ter em conta que os materiais apenas são contabilizados quando são registadas expedições dos centros,

Quantidade máxima não metálica atribuível aos 21 componentes mais reutilizados

Peça	Massa não metálica (kg)
Banco	6,1
Capot	1,5
Chapeleira	2,0
Conta km	0,7
Farol dianteiro/traseiro	2,5
Farol nevoeiro	0,7
Grelha	1,1
Motor	12,0
Outro vidro	6,4
Pála Sol	0,2
Para-choques	5,0
Piscas	0,1
Porta	10,2
Radiador	2,0
Retrovisor	1,2
Tablier	5,0
Tampão Roda	0,5
Tanque combustível	9,0
Tapete	1,0
Triângulo	2,0
Vidro para-brisas	12,3

existindo certamente quantidades que permanecem em armazém de um ano para outro.





ANEXO III ▶

12.1 Método de cálculo da taxa de recolha de BVU

Todos os produtores aderentes ao SIGBVU reportam a quantidade de baterias novas introduzidas no território nacional através do Sistema de Gestão das Declarações de Produtores (SGDP) da VALORCAR. Este reporte é efetuado através de declarações trimestrais e anuais (estas últimas certificadas por um TOC/ROC) e permite determinar qual a dimensão do mercado num determinado ano (em número de unidades e peso). No entanto, este número pode variar ligeiramente no decurso do tempo (variação de +0,1% no último ano), dado que quando os produtores aderem aos SIGBVU são obrigados a declarar retroativamente as quantidades colocadas no mercado desde o último trimestre do ano 2009. Assim, para o cálculo dos resultados obtidos em 2016 foram utilizados os dados que se encontravam válidos no SGDP no dia 31 de janeiro de 2017.

Por outro lado, todos os centros de recolha integrados na REDE VALORCAR utilizam o SGDO para registarem as quantidades de BVU recolhidas e expedidas para reciclagem. Este reporte é efetuado trimestralmente até ao termo do mês seguinte ao trimestre em causa. Assim, para o cálculo dos resultados obtidos em 2016 foram utilizados os dados que se encontravam válidos no SGDO no dia 13 de fevereiro de 2017. No entanto, à quantidade total de baterias enviadas para reciclagem são deduzidos 3,9%, em peso, correspondente ao teor médio de “contaminação” por baterias fora do âmbito de intervenção da VALORCAR (baterias estacionárias).

Tendo em conta estes dados de base, a taxa de recolha de BVU alcançada pela VALORCAR em 2016 correspondeu ao rácio entre a quantidade (em peso) de BVU enviadas para



fora da REDE VALORCAR (para instalações de reciclagem ou de armazenamento temporário prévio ao envio para reciclagem) e a quantidade de baterias novas declaradas pelos produtores aderentes.

12.2 Método de cálculo da taxa de reciclagem de BVU

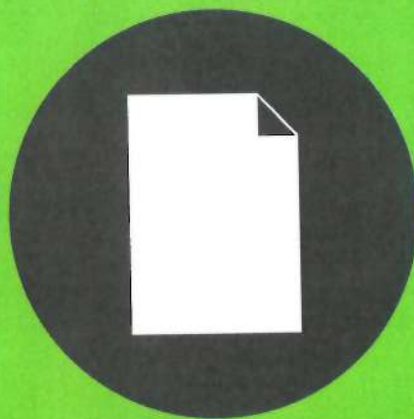
O Regulamento 493/2012, da Comissão Europeia, de 11 de junho, estabelece as regras de execução para o cálculo dos rendimentos dos processos de reciclagem de resíduos de pilhas e baterias. Segundo este diploma, todos os recicladores têm de declarar anualmente a sua eficiência de reciclagem, ou seja, a quantidade de materiais que conseguem reciclar a partir das baterias que recebem. Para o efeito devem enviar um relatório às autoridades no prazo de quatro meses a contar do final do ano civil em causa.

A taxa de reciclagem de BVU alcançada pela VALORCAR em 2016 correspondeu ao somatório das eficiências de reciclagem de cada um dos recicladores destinatários das BVU recolhidas pela REDE VALORCAR, ponderadas pela percentagem de baterias que cada um recebeu face ao total enviado para reciclagem.

Para o cálculo dos resultados obtidos em 2016 foram utilizadas as eficiências de reciclagem disponíveis em 13 de fevereiro de 2017: relativas a 2014 para a AZOR/SOCIEDAD ANDALUZA DE PRODUCCIONES SOSTENIBLES, EXIDE TECHNOLOGIES RECYCLING II e RECOBAT;

relativas a 2015 para a METALURGICA DE MEDINA; para a MAXAM ainda não são conhecidos valores pelo que se considerou uma eficiência de 65 %. Considerou-se este valor tendo por base um relatório da Comissão Europeia intitulado "Study on the calculation of recycling efficiencies and implementation of export article (Art. 15) of the Batteries Directive 2006/66/EC", o qual refere que nos processos atualmente utilizados para a reciclagem de BVU, o conteúdo em chumbo (aproximadamente 60% do peso) de cada bateria é recuperado em aproximadamente 97% como chumbo secundário e que o conteúdo em plástico (aproximadamente 7% a 8% do peso) é usualmente separado e reciclado.





Valorcar - Sociedade de Gestão de Veículos em Fim de Vida, Lda.
Avenida da Torre de Belém, 29, 1400-342 Lisboa - Portugal

www.valorcar.pt