



Declaração Ambiental de 2025



GESTÃO
AMBIENTAL
VERIFICADA
PT-000108

ÍNDICE

1	Introdução	2
2	Apresentação da organização	3
2.1	Atividades	3
2.2	Licenças.....	3
2.3	Contatos	4
2.4	missão e Política da Qualidade e do Ambiente	5
3	Apresentação do Sistema de Gestão Ambiental	6
3.1	Âmbito.....	6
3.2	Organização do Sistema de Gestão	6
4	Descrição dos aspetos ambientais significativos	8
4.1	Resumo da metodologia PARA avaliação de aspetos e impactes	8
4.2	Aspetos ambientais diretos e indiretos Significativos	12
5	Requisitos legais.....	13
6	Programa de gestão ambiental 2025.....	16
7	Desempenho ambiental	20
7.1	Desempenho ambiental da VALORCAR.....	20
7.2	Indicadores	21
8	Programa de gestão ambiental 2026.....	24
9	Declaração do verificador ambiental	27
10	ANEXO I	28
10.1	Lista de Abreviaturas	28
11	ANEXO II	29
11.1	Método de cálculo da taxa de recolha de VFV	29
11.2	Método de cálculo da taxa de reutilização/reciclagem e de reutilização/valorização de VFV	29
12	ANEXO III	33
12.1	Método de cálculo da taxa de recolha de RB	33
12.2	Método de cálculo da taxa de reciclagem de RB.....	33

1 INTRODUÇÃO

A presente Declaração Ambiental é emitida de acordo com o Regulamento (CE) n.º 1221/2009 (participação voluntária de organizações no Sistema Comunitário de Ecogestão e Auditoria - EMAS), conforme alterado pelo Regulamento (CE) n.º 1505/2017, e contém informação relativa à atividade da VALORCAR e respetivos dados de desempenho nos últimos anos, focando-se especialmente no ano 2025.

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 dos Resíduos de Baterias (RB) produzidos 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 em 2013 de um Sistema de Gestão de Qualidade e Ambiente inicialmente baseado nas normas NP EN ISO 9001:2008 e NP EN ISO 14001:2004. No decurso de 2018 foi assegurada a transição deste sistema para as versões de 2015 das referidas normas, bem como as alterações introduzidas no Regulamento EMAS.

2 APRESENTAÇÃO DA ORGANIZAÇÃO

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 sector automóvel, incluindo resíduos da respetiva manutenção e reparação, veículos em fim de vida e seus componentes e materiais, e resíduos de baterias e acumuladores, bem como o desenvolvimento de atividades de prevenção, comunicação e investigação no âmbito da gestão destes resíduos incluindo estudos e edição de publicações*”.

A totalidade do capital social, de 40.000€, é detida pela ACAP – Associação Automóvel de Portugal.

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

- Organização de uma rede nacional de centros de gestão de VFV e/ou RB (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 RB;
- 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-Geral das Atividades Económicas (DGAE), 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 e ISO 14001, 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 RB).

2.2 LICENÇAS

A VALORCAR possui 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 e industriais:

- Entidade Gestora dos VFV no território continental. Licenciada desde 2 de julho de 2004 até 31 de dezembro de 2034. Licença atual concedida pela Agência Portuguesa do Ambiente e pela Direção Geral das Atividades Económicas em 27 de junho de 2024;
- Entidade Gestora dos VFV na Região Autónoma da Madeira. Licenciada desde 13 de abril de 2009 até 31 de dezembro de 2034. Licença atual concedida pela Secretaria Regional de Agricultura, Pescas e Ambiente em 23 de outubro de 2024;
- Entidade Gestora dos VFV na Região Autónoma dos Açores. Licenciada desde 1 de janeiro de 2010 até 31 de dezembro de 2034. Licença atual: Despacho Regional n.º 1880/2024 de 5 de setembro da Secretaria Regional do Ambiente e Ação Climática;
- Entidade Gestora dos RB no território continental. Licenciada desde 23 de julho de 2009 até 31 de dezembro de 2034. Licença atual concedida pela Agência Portuguesa do Ambiente e pela Direção Geral das Atividades Económicas em 28 de junho de 2024;



- Entidade Gestora dos RB na Região Autónoma da Madeira. Licenciada desde 11 de novembro de 2009 até 31 de dezembro de 2034. Licença atual concedida pela Secretaria Regional de Agricultura, Pescas e Ambiente em 23 de outubro de 2024;
- Entidade Gestora dos RB na Região Autónoma dos Açores. Licenciada desde 12 de dezembro de 2009 até 31 de dezembro de 2034. Licença atual: Despacho Regional n.º 1879/2024 de 5 de setembro da Secretaria Regional do Ambiente e Ação Climática;

A VALORCAR foi a primeira entidade gestora a obter em Portugal o licenciamento para dois fluxos de resíduos distintos, os VFV e os RB, possuindo uma experiência acumulada de mais de 15 anos a este nível.

2.3 CONTATOS

Dados de contato 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 – José Amaral

2.4 MISSÃO E POLÍTICA DA QUALIDADE E DO AMBIENTE

MISSÃO

Promover a correta gestão dos resíduos relacionados com o ciclo de vida do automóvel, organizando a sua recolha e reciclagem, fomentando a melhoria do desempenho económico, social e ambiental de todos os agentes envolvidos.

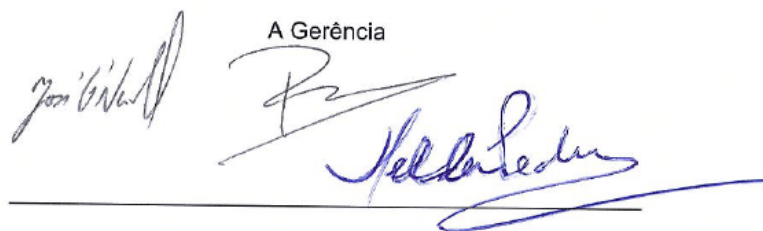
POLÍTICA DA QUALIDADE E DO AMBIENTE

A VALORCAR, de acordo com a missão e os valores que subscreve, compromete-se a:

- Contribuir para melhorar a gestão dos resíduos do automóvel, nomeadamente os resíduos da respetiva manutenção e reparação, bem como a gestão dos Veículos em Fim de Vida (VfV) e seus componentes e materiais;
- Cumprir com os requisitos legais, regulamentares, normativos e estatutários aplicáveis à sua atividade;
- Garantir a sustentabilidade económica dos Sistemas Integrados de Gestão de Resíduos em que participa, definindo ecovalores equilibrados e consentâneos com o seu estatuto de entidade sem fins lucrativos;
- Prestar um serviço de qualidade, procurando a satisfação dos seus clientes (produtores/importadores e detentores), fornecedores prioritários (centros da REDE VALORCAR), autoridades competentes e demais partes interessadas;
- Melhorar continuamente o seu desempenho, nomeadamente na área da qualidade e do ambiente, e promover a melhoria do desempenho dos centros da REDE VALORCAR;
- Envolver na sua atividade todos os agentes que participam de algum modo na gestão dos resíduos do sector automóvel e adotar uma prática de rigor e transparência no que diz respeito à comunicação dos resultados alcançados;
- Dinamizar a comunicação e sensibilização públicas sobre os procedimentos a adotar em termos de gestão dos resíduos do automóvel;
- Promover a investigação e o desenvolvimento de soluções de reciclagem para os componentes e materiais do automóvel.

Lisboa, 31 de outubro de 2017

A Gerência



3 APRESENTAÇÃO DO SISTEMA DE GESTÃO AMBIENTAL

O SGQA da VALORCAR encontra-se de acordo com os requisitos do Regulamento (CE) n.º 1221/2009, conforme alterado (também usualmente referido como EMAS III), que inclui os requisitos da norma de gestão ambiental NP EN ISO 14001:2015, e encontra-se integrado com os requisitos da norma de gestão da qualidade NP EN ISO 9001:2015.

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 RB (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 dos RB).

3.2 ORGANIZAÇÃO DO SISTEMA DE GESTÃO

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:





No decurso de 2017 foi desenvolvido trabalho no sentido de assegurar a transição deste sistema para as versões de 2015 das referidas normas, tendo sido obtido o respetivo certificado em 20 de abril de 2018.

Este sistema é descrito e apoiado por um conjunto de documentos, constituído por um Manual do Sistema de Gestão, Procedimentos e Modelos, sendo que a maior parte dos dados da atividade e desempenho são suportados pelos sistemas de informação base da VALORCAR: o SGDO – Sistema informático para a gestão de dados dos centros da REDE VALORCAR e; o SGDP – Sistema informático para a gestão de dados dos produtores (registo e declaração de veículos/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; DGAE, 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 RB, sendo que na maior parte dos casos desenvolvem ambas as atividades).

4 DESCRIÇÃO DOS ASPETOS AMBIENTAIS SIGNIFICATIVOS

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, RB e materiais resultantes do seu tratamento).

Assinala-se que os RB de Lítio provenientes dos veículos híbridos e elétricos, devido ao reduzido volume, apresentam atualmente um valor de mercado negativo, o que se prevê venha a alterar-se num futuro próximo com o aumento da quantidade gerada.

Assim, pelo seu tipo de atividade e dimensão (3 pessoas), é patente que o principal impacte da VALORCAR no ambiente resulta da sua capacidade de influência junto das entidades que intervêm diretamente na recolha, armazenamento e tratamento dos VFV e dos RB 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 Aspectos e Impactes Ambientais, a qual tem em consideração, sempre que aplicável, o ciclo de vida do produto/serviço.

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 impacte 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 impacte negativo ou positivo:

Para aspetos com impacte 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 impacte positivo:

Benefício (tem em conta o potencial para causar benefícios ambientais ou a ausência de impacte ambiental negativo)		Pontuação
Baixo	Benefício para o ambiente reduzido (exemplos: poupança de recursos facilmente renováveis, etc.)	1
Moderado	Benefício para o ambiente moderado	2



Benefício (tem em conta o potencial para causar benefícios ambientais ou a ausência de impacto ambiental negativo)		Pontuação
	(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.)	
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 impacte negativo ou positivo:

Reversibilidade / Fragilidade do Meio (tem em conta as características do meio ambiental e potencial de reversibilidade face ao potencial impacte)		Pontuação
Baixa	Danos reversíveis a curto prazo. Baixa fragilidade do descritor ambiental afetado (exemplos: resíduos enviados para reutilização ou reciclagem).	1
Moderada	Reversíveis a médio/longo prazo. Descritor ambiental afetado apresenta alguma fragilidade (exemplos: resíduos enviados para valorização energética).	2
Alta	Irreversíveis. Descritor ambiental afetado apresenta elevada fragilidade (exemplos: resíduos enviados para aterro).	3

Frequência/Probabilidade (tem em conta a dimensão e a frequência com que ocorre o aspeto ambiental/ probabilidade que tem para ocorrer em situação de emergência)		Pontuação
Baixa	Frequência/Probabilidade reduzida face aos restantes aspetos ambientais da organização (exemplos resíduos em quantidades inferiores a 10 kg/VFV).	1
Moderada	Frequência/Probabilidade moderada face aos restantes aspetos ambientais da organização (exemplos resíduos em quantidades inferiores a 50 kg/VFV e superiores a 10 kg/VFV).	2
Alta	Frequência/Probabilidade elevada face aos restantes aspetos ambientais da organização (exemplos resíduos em quantidades superiores a 50 kg/VFV).	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.

Classificação:

(Perigosidade/Benefício x Reversibilidade e Fragilidade do Meio x Frequência/Probabilidade) + Partes Interessadas



Face aos resultados obtidos, os impactes e respetivos aspetos ambientais são classificados da seguinte forma:

Impacte Ambiental Positivo		Classificação	
	Muito Significativo	Valor obtido [17-30]	Tem de 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]	

Impacte Ambiental Negativo		Classificação	
	Muito significativo	Valor obtido [17-30]	Tem de 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]	Sempre que os impactes ambientais negativos sejam muito significativos é prioritária a definição e implementação de medidas de minimização.
	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. Alguns dos aspetos ambientais significativos podem resultar na identificação de riscos e oportunidades para os quais são definidas medidas para minimizar e controlar os aspetos ambientais negativos e potenciar ações para aumentar os aspetos com impactes positivos.

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)

Atividades / Cenários	Inclui as atividades diretas da VALORCAR e as atividades associadas aos centros da Rede VALORCAR (*)
Impacte Ambiental	Descrição do Potencial Impacte Ambiental
	Tipo - se é positivo (+) ou negativo (-)
Crítérios de Avaliação Ambiental	Perigosidade (para os negativos) ou Benefício (para os positivos)
	Reversibilidade/ Fragilidade do meio
	Frequência/Probabilidade
	Relevância para as Partes Interessadas (PI)
	Pontuação Final (dada pela fórmula descrita na metodologia: (Perigosidade x Reversibilidade e Fragilidade do Meio x Frequência/Probabilidade) + Partes Interessadas)
Classificação	(Resultado: Muito Significativo; Significativo; Não Significativo)
Legislação	Existência de Legislação
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, RB e materiais resultantes do seu tratamento, tendo a VALORCAR apenas capacidade de influência na sua gestão e de monitorização da sua atividade.

4.2 ASPETOS AMBIENTAIS DIRETOS E INDIRETOS SIGNIFICATIVOS

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

Actividades / Cenários	Situação			Aspecto Ambiental					Impacte Ambiental		Critérios de Avaliação Ambiental					Classificação	Leg
	Normal	Anómala	Emergência	Descrição do Aspecto Ambiental	Fases CV			Descrição do Potencial Impacte Ambiental	Tipo (+/-)	PIB	R	FPr	PI	Pontuação Total			
					Recepção	Uso	Construção								Operação		
Aspetos ambientais associados às actividades directas da Valorcar																	
Actividades da VALORCAR	X			Produção/Consumo de energia eléctrica	X	X	X		Contribuição para redução do aquecimento global (produção de energia elétrica por fotovoltaico)	+	2	1	3	2	8	Não Significativo	1
	X			Consumo de combustíveis dos veículos da VALORCAR		X	X		Depleção de recursos naturais (petróleo)	-	3	2	3	0	18	Muito Significativo	0
	X			Emissões de gases de escape dos veículos da VALORCAR		X	X		Afectação da qualidade do ar (efeito estufa)	-	3	2	3	0	18	Muito Significativo	1
		X		Derrames de óleo ou combustível dos veículos da VALORCAR		X	X		Contaminação do solo, redes de drenagem e/ou linhas de água.	-	3	2	1	0	6	Não Significativo	0
		X		Emissões gasosas resultantes de incêndio (queima)		X	X		Afectação da qualidade do ar	-	3	3	1	1	10	Significativo	1
		X		Consumo de agentes extintores		X	X		Afectação de recursos naturais. Impactes associados ao processo de fabrico do produto.	-	3	2	1	0	6	Não Significativo	1
		X		Águas de escorrença contaminadas com agentes de extinção		X	X		Afectação das redes de drenagem solos.	-	3	2	1	1	7	Não Significativo	1
		X		Resíduos resultantes dos materiais danificados		X	X		Ocupação e contaminação do solo	-	3	2	1	1	7	Não Significativo	1
		X		Produção de resíduos não perigosos (pneus, ...)		X	X	X	Contaminação do solo, linhas de água ou redes de drenagem	-	2	1	1	0	2	Não Significativo	1
		X		Produção de resíduos perigosos (óleos usados, baterias, ...)		X	X	X	Contaminação do solo, linhas de água ou redes de drenagem	-	3	2	1	0	6	Não Significativo	1
Manutenção dos veículos da VALORCAR	X			Produção de fluidos do sistema de ar condicionado (CFC's, HCFC's)			X	X	Afectação da qualidade do ar (efeito de estufa)	-	2	1	1	0	2	Não Significativo	1
	X			Consumo de combustíveis dos veículos da VALORCAR		X	X		Depleção de recursos naturais (petróleo)	-	3	2	3	0	18	Muito Significativo	
Consumo com botíveis auditórias de terceiros aos centros	X			Emissões de gases de escape dos veículos da VALORCAR		X	X		Afectação da qualidade do ar (efeito estufa)	-	3	2	3	0	18	Muito Significativo	
	X			Produção de resíduos não perigosos (pneus, ...)		X	X	X	Depleção de recursos naturais (petróleo)	-	2	1	1	0	2	Não Significativo	
Fabrico contentores PP para armazenamento RB	X					X	X		Depleção de recursos naturais (petróleo)	-	2	1	1	0	2	Não Significativo	
	X					X	X		Depleção de recursos naturais (petróleo)	-	2	1	1	0	2	Não Significativo	
Aspetos ambientais associados às actividades extra VALORCAR																	
Encaminhamento de resíduos (VFV/RB/OU) pelos cidadãos	X			Abandono de resíduos (VFV/RB/OU)			X	X	Contaminação das massas de água e dos solos com substâncias perigosas.	-	3	2	1	2	8	Não Significativo	1
	X			Consumo de combustível		X	X		Depleção de recursos naturais (petróleo)	-	3	2	3	0	18	Muito Significativo	0
Transporte de VFV/RB até aos centros da REDE VALORCAR	X			Emissões de gases de escape		X	X		Afectação da qualidade do ar	-	3	2	3	0	18	Muito Significativo	0
	X					X	X	X	Incomodidade para os trabalhadores e utentes, bem como para o exterior	-	2	2	2	1	9	Significativo	1
Tratamento de VFV/RB/OU nos centros da REDE VALORCAR	X			Produção de ruído		X	X	X	Potencial contaminação do solo, linhas de água ou redes de drenagem	-	2	1	3	2	8	Não Significativo	1
	X			Produção de resíduos não perigosos para reciclagem (pneus, vidros, plásticos, ...)		X	X	X	Potencial contaminação do solo, linhas de água ou redes de drenagem	-	2	2	2	2	10	Significativo	1
	X			Produção de resíduos não perigosos para valorização (pneus, vidros, plásticos, ...)		X	X	X	Potencial contaminação do solo, linhas de água ou redes de drenagem	-	2	3	3	2	20	Muito Significativo	1
	X			Produção de resíduos não perigosos para eliminação (pneus, vidros, plásticos, ...)		X	X	X	Potencial contaminação do solo, linhas de água ou redes de drenagem	-	3	1	2	2	8	Não Significativo	1
	X			Produção de resíduos perigosos para reciclagem (baterias, óleos, ...)		X	X	X	Potencial contaminação do solo, linhas de água ou redes de drenagem	-	3	3	1	2	11	Significativo	1
	X			Produção de resíduos perigosos para eliminação (iq, refrig. ...)		X	X	X	Potencial contaminação do solo, linhas de água ou redes de drenagem	-	3	2	1	2	8	Não Significativo	1
	X			Produção de componentes líquidos (óleos, ácidos, combustível, ...)		X	X	X	Potencial contaminação do solo, linhas de água ou redes de drenagem	-	3	2	1	2	8	Não Significativo	1
	X			Produção de gases de refrigeração (CFC's, HCFC's)		X	X	X	Afectação da qualidade do ar (empobrecimento da camada de ozono, aquecimento global)	-	3	2	1	2	8	Não Significativo	1
		X		Derrame de componentes líquidos (óleos, ácidos, combustível, ...)		X	X	X	Contaminação do solo, linhas de água ou redes de drenagem	-	3	3	1	1	10	Significativo	1
		X		Fuga de gases de refrigeração (CFC's, HCFC's)		X	X	X	Afectação da qualidade do ar (empobrecimento da camada de ozono, aquecimento global)	-	3	3	1	1	10	Significativo	1
		X		Emissões gasosas resultantes do incêndio (queima)		X	X	X	Afectação da qualidade do ar (efeito estufa)	-	3	3	1	2	11	Significativo	1
		X		Águas de escorrença contaminadas com agentes de extinção		X	X	X	Afectação das redes de drenagem solos.	-	3	3	1	1	10	Significativo	1
		X		Resíduos resultantes dos materiais danificados		X	X	X	Ocupação e contaminação do solo	-	3	3	1	2	11	Significativo	1
	Transporte de componentes materiais resultantes dos centros da REDE VALORCAR para os	X			Consumo de combustível		X	X		Depleção de recursos naturais (petróleo)	-	3	2	3	0	18	Muito Significativo
X				Emissões de gases de escape		X	X		Afectação da qualidade do ar	-	3	2	3	0	18	Muito Significativo	0
Destinatário de componentes materiais resultantes dos centros da REDE VALORCAR	X			Produção de ruído			X	X	Incomodidade para os trabalhadores e utentes, bem como para o exterior	-	2	2	2	1	9	Significativo	1
	X			Produção de resíduos não perigosos		X	X	X	Potencial contaminação do solo, linhas de água ou redes de drenagem	-	2	2	3	2	14	Significativo	1
	X			Produção de resíduos perigosos		X	X	X	Potencial contaminação do solo, linhas de água ou redes de drenagem	-	3	2	2	2	14	Significativo	1
	X			Produção de componentes líquidos		X	X	X	Potencial contaminação do solo, linhas de água ou redes de drenagem	-	3	2	1	2	8	Não Significativo	1
		X		Derrame de componentes líquidos		X	X	X	Contaminação do solo, linhas de água ou redes de drenagem	-	3	3	1	1	10	Significativo	1
		X		Fuga de gases de refrigeração (CFC's, HCFC's)		X	X	X	Afectação da qualidade do ar (empobrecimento da camada de ozono, aquecimento global)	-	3	3	1	1	10	Significativo	1
		X		Emissões gasosas resultantes do incêndio (queima)		X	X	X	Afectação da qualidade do ar (efeito estufa)	-	3	3	1	2	11	Significativo	1
		X		Águas de escorrença contaminadas com agentes de extinção		X	X	X	Afectação das redes de drenagem solos.	-	3	3	1	1	10	Significativo	1
		X		Resíduos resultantes dos materiais danificados		X	X	X	Ocupação e contaminação do solo	-	3	3	1	2	11	Significativo	1

5 REQUISITOS LEGAIS

Os requisitos legais aplicáveis diretamente à VALORCAR, enquanto entidade gestora de VFV e de RB 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 executar 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 e licenças aplicáveis, consoante os casos, às entidades: VALORCAR; Centros de abate de VFV; Centros de recolha de RB; Instalações da VALORCAR (geridas pela ACAP).

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

DIPLOMAS/LICENÇAS	SUMÁRIO	PRINCIPAIS REQUISITOS A AVALIAR	AVALIAÇÃO 2025/Fonte
DL n.º 152-D/2017 Licença para a gestão do SIGVFV de 27/06/2024 (Nacional) Despacho n.º 1880/2024 de 5/09 (Açores) Extensão da licença para os VFV de 23/10/2024 (Madeira)	Regime Geral de Gestão de Resíduos (RGGR) Regime da gestão de fluxos específicos de resíduos (UNILEX) Licença como Entidade Gestora do SIGVFV, ao abrigo do DL n.º 152-D/2017	<ul style="list-style-type: none"> Estabelecimento de contratos com produtores; Organização da REDE VALORCAR; Monitorização da REDE VALORCAR Cumprimento da taxa de recolha (85%); Cumprimento das taxas de reutilização/reciclagem (85%) e de reutilização/valorização (95%); Gasto \geq 7,5% da PFA orçamentada em SC&E; Gasto \geq 2% da PFA orçamentada em I&D; Gasto \geq 0,5% da PFA orçamentada em PpR; Pagamento de contrapartidas financeiras aos operadores de gestão de resíduos; Sustentabilidade financeira do SIGVFV. 	<ul style="list-style-type: none"> 144 produtores aderentes / CRM REDE VALORCAR integra 319 centros /CRM; Realizadas 142 visitas não anunciadas e 79 auditorias /SGDO, Relatórios vistorias; Taxa de recolha superada (100%) / SGDO; Taxa de reutilização/reciclagem superada (93,5%); Taxa de reutilização/valorização superada (96,5%)/SGDO; Gasto de 9,1% em SC&E (inclui PpR), de 5,7% em I&D e 2,4% em PpR (face à PFA orçamentada) /Mapas contabilísticos; Pagas contrapartidas financeiras à valorização de resíduos de fragmentação, ao encaminhamento de óleos usados e ao transporte de materiais provenientes das regiões autónomas/Mapas contabilísticos; SIGVFV com resultados financeiros positivos (39.966€) / Mapas contabilísticos.
DL n.º 152-D/2017		<ul style="list-style-type: none"> Estabelecimento de contratos com produtores; Organização da REDE VALORCAR; Monitorização da REDE VALORCAR; 	<ul style="list-style-type: none"> 523 produtores aderentes/ CRM; REDE VALORCAR integra 391 centros/CRM; Realizadas 155 visitas não anunciadas e 80

DIPLOMAS/LICENÇAS	SUMÁRIO	PRINCIPAIS REQUISITOS A AVALIAR	AValiação 2025/Fonte
<p>Regulamento EU n.º 2023/1542</p> <p>Licença para a gestão do SIGRB de 28/06/2024 (Nacional)</p> <p>Despacho n.º 1879/2024 de 5/09 (Açores)</p> <p>Extensão da licença para os RB de 23/10/2024 (Madeira)</p>	<p>Regime Geral de Gestão de Resíduos (RGGR)</p> <p>Regime da gestão de fluxos específicos de resíduos (UNILEX)</p> <p>Licença como Entidade Gestora do SIGRB, ao abrigo do DL n.º 152-D/2017</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Cumprimento da taxa de recolha (98%); • Cumprimento da taxa reciclagem (75%); • Gasto ≥ 7,5% da PFA orçamentada em SC&E; • Gasto ≥ 2% da PFA orçamentada em I&D; • Gasto ≥ 0,5% da PFA orçamentada em PpR; • Pagamento de contrapartidas financeiras aos operadores de gestão de resíduos; • Sustentabilidade financeira do SIGRB 	<p>auditorias/SGDO, Relatórios vistorias;</p> <ul style="list-style-type: none"> • Taxa de recolha não alcançada (87,6%); • Taxa de reciclagem superada (75,5%)/SGDO; • Gasto de 275,4% em SC&E (inclui PpR), de 20,0% em I&D e 4,3% em PpR (face à PFA orçamentada) /Mapas contabilísticos; • Pagas contrapartidas financeiras para incentivar a recolha de RB/Mapas contabilísticos; • SIGRB com resultados financeiros negativos (-941.464€)/Mapas contabilísticos.

No âmbito do referido quadro legislativo, realça-se que a VALORCAR tem garantido, na generalidade, o cumprimento das suas obrigações. Por essa razão, em junho de 2024, foram concedidas à VALORCAR novas licenças para gerir os SIGVFV e SIGRB (continente e regiões autónomas) válidas até 31-12-2034. As disposições das novas licenças aplicaram-se a partir de 2025.

Em 2019 a IGAMAOT levantou um processo de contraordenação ambiental grave à VALORCAR pelo incumprimento da taxa de recolha de RB em 2017 (o Decreto-Lei n.º 152-D/2017 prevê a aplicação duma contraordenação grave em caso de incumprimento da licença). Ainda nesse ano a VALORCAR enviou uma contestação à IGAMAOT. Durante o ano de 2025 não foi recebida qualquer comunicação sobre este processo.

Em 2025 a IGAMAOT levantou:

- um processo de contraordenação ambiental grave à VALORCAR pelo incumprimento da taxa de recolha de 98% de RB em 2024 (o Decreto-Lei n.º 152-D/2017 prevê a aplicação duma contraordenação grave em caso de incumprimento da licença). Esta contraordenação teve por base uma comunicação da APA à IGAMAOT relativa aos resultados da VALORCAR na gestão de baterias. A VALORCAR enviou uma contestação à IGAMAOT.

- um processo de contraordenação ambiental grave à VALORCAR pelo incumprimento da taxa de reutilização e valorização de 95% de VFV em 2024 (o Decreto-Lei n.º 152-D/2017 prevê a aplicação duma contraordenação grave em caso de incumprimento da licença). Esta contraordenação teve por base uma comunicação da APA à IGAMAOT relativa aos resultados da VALORCAR na gestão de VFV. A VALORCAR enviou uma contestação à IGAMAOT.

Em 2020 a IGAMAOT iniciou uma auditoria de acompanhamento das recomendações da Auditoria realizada em 2017/2018 à atividade de gestão de Resíduos de Baterias e Acumuladores desenvolvida pela VALORCAR (Relatório n.º 1579/AF/18). No relatório preliminar a IGAMAOT considerou ainda não terem sido implementadas as seguintes recomendações: articulação com a GVB para evitar a dupla declaração pelos operadores de gestão de resíduos (OGR) e aceitação de documentos de despesa que se encontrem em conformidade legal (receção de algumas faturas do incentivo das baterias que não indicam o valor unitário - 10 €/t - e a quantidade em t). Em resposta a VALORCAR comunicou estar a desenvolver pontos de articulação com a GVB, atual EG+ (comunicação de importadores rescindidos por falta de pagamento; auditorias a OGR comuns) e que em futuras faturas do incentivo irá solicitar a indicação do valor unitário e da quantidade. Ainda não foi recebido o relatório definitivo da auditoria de acompanhamento.



Em 2025 a IGAMAOT concluiu uma auditoria ao SIGVFV, tendo em junho enviado à VALORCAR o relatório preliminar com os resultados. A VALORCAR enviou, em junho e em julho à IGAMAOT, os seus comentários sobre o relatório preliminar. Implementou também a medida, sugerida no relatório preliminar, de alterar o prazo de submissão dos documentos no SNECD associados ao Certificado de Destruição para 5 dias úteis (anteriormente eram seguidos). Ainda não foi recebido o relatório definitivo da auditoria.

O incumprimento da meta de 98% de recolha de RB chumbo em 2025 deveu-se à insuficiente declaração de resíduos de baterias à VALORCAR pelos centros que também integram a rede da entidade gestora concorrente e à reduzida quantidade total de RB recolhida pelas duas entidades gestoras face à quantidade total declarada de baterias colocadas no mercado. Para contrariar este aspeto a VALORCAR propôs à APA e à DGE a alteração da metodologia de cálculo da taxa de recolha no sentido de a quantidade de referência ser baseada na quantidade de resíduo disponível para recolha.

Os resultados contabilísticos negativos do SIGRB deveram-se a ter existido, face a 2024, uma redução das prestações financeiras pagas pelos produtores aderentes e um aumento dos custos com ações S,C&E e I&D visando a redução das reservas financeiras para um valor inferior a 40% dos gastos do exercício do ano anterior. Perspetiva-se manter o investimento em ações S,C&E e I&D para alcançar a meta pretendida para as reservas financeiras.

6 PROGRAMA DE GESTÃO AMBIENTAL 2025

Tendo em atenção fatores como:

- As metas que deve atingir enquanto entidade gestora;
- 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 2025 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 RB.

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

OBJETIVO	META	RESULTADOS
Garantir manutenção da licença de entidade gestora de VFV (continente, Açores e Madeira)	3 licenças	Mantidas 3 licenças
Garantir manutenção da licença de entidade gestora de RB (continente, Açores e Madeira)	3 licenças	Mantidas 3 licenças
Garantir manutenção do acordo sobre gestão dos óleos usados	1 acordo	Mantido acordo com a SOGILUB, com reforço das ações de recolha e de SC&E abrangidas.
Assegurar o cumprimento dos objetivos de recolha de VFV	≥ 85% (100%)	100%
Assegurar o cumprimento dos objetivos de reutilização/reciclagem de VFV (e ultrapassar os resultados obtidos em 2024 - indicados entre parêntesis)	≥ 85% (90,8%)	93,5%
Assegurar o cumprimento dos objetivos de reutilização/valorização de VFV (e ultrapassar os resultados obtidos em 2024- indicados entre parêntesis)	≥ 95% (94,0%)	96,5%
Assegurar o cumprimento dos objetivos de recolha de RB (e ultrapassar os resultados obtidos em 2024 - indicados entre parêntesis)	≥ 98% (95,7%)	87,6%
Assegurar o cumprimento dos objetivos de reciclagem de RB chumbo (e ultrapassar os resultados obtidos em 2024 - indicados entre parêntesis)	≥ 75% (74,6%)	75,5 %
Assegurar o cumprimento dos objetivos de reciclagem de RB lítio (e ultrapassar os resultados obtidos em 2024 - indicados entre parêntesis)	≥ 65,0%	Reciclador nacional irá iniciar operação em 2026
Garantir estabilidade financeira do SIGVFV	Resultados contabilísticos positivos	Resultado positivo de 39.966€
Garantir estabilidade financeira do SIGRB	Resultados contabilísticos positivos	Resultado negativo de -941.464€ (para reduzir reservas)
Garantir adequabilidade do SGQA	Manter 2 certificações e o registo EMAS	Mantidas certificações Qualidade/Ambiente e registo EMAS
Promover a adesão dos produtores presentes no mercado nacional	Manter pelo menos 400 produtores aderentes SIGRB Manter pelo menos 75 produtores	Foram mantidos contratos com 144 produtores no âmbito do SIGVFV e 523 no âmbito do SIGRB

OBJETIVO	META	RESULTADOS													
	aderentes ao SIGVAV														
Promover o crescimento sustentado da REDE VALORCAR para a gestão de VFV e de RB	<p>Integrar novos centros na REDE VALORCAR</p> <p>Alargar rede complementar de recolha de RB (distribuidores)</p> <p>Alargar rede de recicladores de RB e de outros componentes de VFV</p>	<p>Verificou-se uma ligeira redução do nº de centros da REDE VALORCAR para 391 centros (372 no continente, 13 nos Açores e 6 na Madeira) motivada pela obrigação de renovação dos contratos, associada à renovação da licença da VALORCAR ocorrida em 2024.</p> <p>Foram integrados 10 novos centros de VFV e 21 de RB.</p> <p>Foram mantidos 5 contratos com distribuidores na REDE VALORCAR</p> <p>Foram visitados 3 recicladores de resíduos de fragmentação de VFV espanhóis</p> <p>Dado ter sido priorizada a renovação dos contratos com os centros e com os produtores não foram celebrados novos contratos de reciclador.</p>													
Promover o correto funcionamento de todos os centros integrados na REDE VALORCAR	<p>Atribuição prémios centros classe A</p> <p>Realizar 150 visitas não anunciadas</p> <p>Realizar 80 auditorias intercalares</p>	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Classes</th> <th>Nº centros</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>A</td> <td>29</td> </tr> <tr> <td>B</td> <td>67</td> </tr> <tr> <td>C</td> <td>77</td> </tr> <tr> <td>D</td> <td>32</td> </tr> <tr> <td>E</td> <td>15</td> </tr> </tbody> </table>	Classes	Nº centros	A	29	B	67	C	77	D	32	E	15	<p>Realizadas 155 visitas não anunciadas e 80 auditorias. Através das visitas, auditorias e do prémio visou-se a melhoria do desempenho dos centros, tendo sido obtida a distribuição acima apresentada.</p>
Classes	Nº centros														
A	29														
B	67														
C	77														
D	32														
E	15														
Promover a Sensibilização, Comunicação e Educação (SC&E) das partes interessadas nos SIGVAV e SIGRB (e ultrapassar os resultados obtidos em 2024 – indicados entre parêntesis)	<p>Alocação de 7,5% da PFA orçamentada a ações de sensibilização no âmbito de VFV (9,7%)</p> <p>Alocação de 7,5% da PFA orçamentada a ações de sensibilização no âmbito de RB (8,4%)</p>	<p>Alocados 9,1 % da PFA orçamentada do SIGVAV em ações de sensibilização, informação & educação</p> <p>Alocados 275,4 % da PFA orçamentada do SIGRB em ações de sensibilização, informação & educação</p> <p>Publicados relatórios anuais de atividade 2024 e Declaração Ambiental 2024</p> <p>Distribuídos 280 contentores de recolha de RB pelos centros da REDE VALORCAR</p> <p>Distribuídas novas placas de identificação dos centros da REDE VALORCAR</p> <p>Realizadas as seguintes formações aos centros: 8 sessões de formação sobre desmantelamento de VFV e receção de RB; 8 sessões de formação sobre remoção e abertura de baterias de veículos elétricos; 2 sessões sobre requisitos administrativos; 2 sessões de combate a incêndios; 2 ações sobre transporte de mercadorias perigosas – certificação ADR Base</p> <p>Mantida publicação dos anúncios “As baterias de veículos elétricos têm muitas vidas” e “Reciclar baterias de chumbo não custa nada”</p> <p>Mantida colaboração com a SOGILUB na campanha de recolha de óleos usados provenientes do canal “do it yourself”</p> <p>Continuado protocolo com a ZERO</p>													

OBJETIVO	META	RESULTADOS
		<p>Coordenados 23 concursos de alienação de VFV (558 VFV)</p> <p>Protocolo com a AEPISA para sensibilização sobre valorização de resíduos de VFV e de RB</p> <p>Mantida iniciativa de sensibilização sobre gestão de resíduos de VFV e de RB aos estudantes do ensino profissional</p> <p>Desenvolvidas ações de S,C&E, sobre gestão de RB, conjuntas com os produtores</p> <p>Desenvolvido projeto com a VALORPNEU e a SOGILUB de identificação e S,C&E de importadores de veículos usados para enquadramento no SILliAmb e adesão ao SIGRB</p> <p>Continuada parceria com ACAP para comunicação de informação sobre a gestão de VFV e de RB</p> <p>Mantida parceria com o ACP para S,C&E sobre gestão de RB e ativações em provas de desporto automóvel</p> <p>Colocação de sensores nos reservatórios de óleo usado para prevenir derrames e otimizar recolhas</p> <p>Dinamizada página oficial no Facebook, difundidas 4 Newsletters digitais e 12 novidades no sítio de internet</p>
<p>Promover a Investigação e o Desenvolvimento (I&D) 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 2024 – indicados entre parêntesis)</p>	<p>Alocação 2% da PFA orçamentada a ações de I&D no âmbito de VFV 5,0%*</p> <p>Alocação 2% da PFA orçamentada a ações de I&D no âmbito de RB (2,9%)*</p> <p>* Cálculo das metas revisto em função da nova licença (apurado com base no orçamento)</p>	<p>Alocados 5,7% da PFA orçamentada do SIGVFV em ações de investigação/desenvolvimento</p> <p>Alocados 20,0% da PFA orçamentada do SIGRB em ações de investigação/desenvolvimento</p> <p>Realizada campanha de amostragem e quantificação da concentração de substâncias perigosas (POP e ftalatos) em resíduos de fragmentação de VFV</p> <p>Definição de procedimento para transporte de resíduos de baterias de íões de lítio</p> <p>Iniciado projeto para otimização de processos de descarga, desmantelamento e reciclagem de RB de Lítio</p> <p>Finalizado o trabalho de análise de várias soluções para a valorização do ácido sulfúrico separado no processo de reciclagem de RB de chumbo</p> <p>Iniciado projeto de caracterização das categorias de RB recolhidos em vários canais - em articulação com a EG+, ELETRÃO e ERP</p> <p>Participação no Congresso Internacional de Reciclagem de Veículos</p> <p>Manutenção da unidade de carregamento de veículos elétricos, a qual utiliza a eletricidade produzida por painéis solares fotovoltaicos e armazenada em baterias de lítio reutilizadas de veículos elétricos</p>
<p>Promover ações de Reutilização e de Preparação para Reutilização*</p> <p>* Introdução de novo objetivo durante 2025 (em função da nova licença)</p>	<p>Alocação 0,5% da PFA orçamentada a ações de RpR no âmbito de VFV</p>	<p>Alocados 2,4% da PFA orçamentada do SIGVFV em ações de reutilização e de preparação para reutilização</p> <p>Alocados 4,3% da PFA orçamentada do SIGRB em ações de reutilização e de preparação para reutilização</p> <p>Realizadas as seguintes formações aos centros, que promovem a reutilização de componentes de VFV e de RB: 8 sessões de formação sobre desmantelamento de VFV e receção de RB; 4 sessões de formação sobre</p>

OBJETIVO	META	RESULTADOS
		remoção do fluido AC; 8 sessões de formação sobre remoção e abertura de baterias de veículos elétricos;
Promover a adequação da legislação aplicável ao Sistema Integrado e aos seus intervenientes	Manter participação e acompanhamento	<p>Acompanhamento da implementação do Regulamento EU sobre gestão de RB</p> <p>Acompanhamento da discussão da proposta de Regulamento EU sobre gestão de VFV</p> <p>Acompanhamento das alterações legislativas introduzidas no UNILEX (Decreto-Lei nº 152-D/2017)</p> <p>Participação no grupo de trabalho estabelecido no âmbito da CAGER para definição e implementação do mecanismo de compensação entre entidades gestoras de RB</p>

Legenda:  Obrigações especificamente mencionadas nas licenças

7 DESEMPENHO AMBIENTAL

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

7.1 DESEMPENHO AMBIENTAL DA VALORCAR

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	2023	2024	2025
Distância percorrida (km)	58.753	50.276	55.111
Consumo total combustível (l gasóleo & gasolina)	3.283	2.840	3.134
Consumo combustível por distância percorrida (l/100km)	5,6	5,6	5,7
Emissões totais (ton CO ₂ e)	8,8	7,5	8,0
Emissões relativas (ton CO ₂ e/km)	0,000150	0,000148	0,000145

Em 2025, verificou-se um aumento no consumo total de combustível, e conseqüentemente, nas emissões atmosféricas globais. Estima-se que este aumento se deva ao aumento da distância total percorrida em virtude de terem sido realizadas algumas visitas a destinatários em Espanha.

Assinala-se também que, em 2025, a VALORCAR manteve instalado na sua sede um sistema fotovoltaico em regime UPAC (Unidade de Produção para Autoconsumo), com uma potência de ligação de 20 kW, composto por 62 painéis de 330 Wp, 2 baterias de lítio reconvertidas (reutilizadas de veículos elétricos) e dois postos de carregamento de veículos EV/PHEV. Este sistema permitiu suprir todas as necessidades elétricas da empresa com energia de fontes renováveis.



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 dos RB mede-se pelo resultado dos próprios SIGVFV e SIGRB, o qual pode ser avaliado pelos principais indicadores que os caracterizam. Nos quadros evidenciam-se os principais indicadores do último triénio. Apresentam-se em seguida os principais indicadores para o ano de 2025.

Ocorreu um ligeiro decréscimo da REDE VALORCAR, invertendo a tendência verificada no ano anterior. Nessa sequência, esta rede passou a ser constituída por 391 centros, que se encontram espalhados por todos os distritos do continente (372) e nas regiões autónomas dos Açores (13) e da Madeira (6). O desempenho da REDE VALORCAR foi acompanhado pela presença da VALORCAR no terreno, monitorizando de perto a atividade de todos estes centros através da realização de 235 visitas e auditorias.

Foram reciclados em Portugal 115.806 VFV pelos centros de abate licenciados, que estão todos integrados na REDE VALORCAR. Foi assim atingida uma taxa de recolha de 100%.

Na gestão dos VFV, foram atingidas taxas de reutilização/reciclagem de 93,5% e de reutilização/valorização de 96,5% (peso médio de cada VFV que é reaproveitado). Estes resultados permitiram cumprir as metas de reutilização/reciclagem de VFV e de reutilização/valorização previstas na legislação nacional e comunitária (85% e 95%, respetivamente).

No que diz respeito aos Resíduos de Baterias (RB), os centros da REDE VALORCAR recolheram neste ano um total de 24.543 toneladas de baterias de chumbo, o que representou um aumento homólogo de 10,8% e permitiu atingir uma taxa de recolha de 87,6% (aquém da meta definida na legislação, que é de 98%).

O incumprimento da meta de 98% de recolha de RB chumbo em 2025 deveu-se à insuficiente declaração de resíduos de baterias à VALORCAR pelos centros que também integram a rede da entidade gestora concorrente e à reduzida quantidade total de RB recolhida pelas duas entidades gestoras face à quantidade total declarada de baterias colocadas no mercado. Para contrariar este aspeto a VALORCAR propôs à APA e à DGE a alteração da metodologia de cálculo da taxa de recolha no sentido de a quantidade de referência ser baseada na quantidade de resíduo disponível para recolha.

A esmagadora maioria dos RB recolhidos são de chumbo-ácido (baterias que equipam tradicionalmente os veículos com motor de combustão, a gasóleo ou gasolina), embora também tenham sido recolhidas baterias de íões de lítio (utilizadas nos veículos híbridos e elétricos). As baterias de chumbo foram enviadas para reciclagem em 3 unidades industriais especialmente vocacionadas para esta atividade, uma localizada em território nacional e as restantes em Espanha. Por sua vez, as baterias de lítio foram enviadas para reutilização ou armazenadas para posterior reciclagem. Prevê-se a entrada em funcionamento numa unidade de reciclagem de baterias de lítio nacional durante o ano de 2026.



Indicadores	SIGVFV				SIGRB			
	2023	2024	2025	Δ 2025/2024	2023	2024	2025	Δ 2025/2024
Produtores aderentes (n.º)	116	130	144	14	488	501	523	22
Veículos ligeiros introduzidos no mercado (unid)	347.693	348.290	393.567	45.277	-	-	-	-
Baterias novas introduzidas no mercado (t)	-	-	-	-	39.377	47.560	55.099	7.539
Visitas n/anunciadas aos centros REDE VALORCAR (n.º)	159	155	142	-13	182	168	155	-13
Visitas sem deteção de não conformidades (%)	19	12	9	-3	20	13	11	-2
Auditorias intercalares aos centros REDE VALORCAR (n.º)	80	78	79	1	82	78	80	2
Vistorias aos centros candidatos a integrar a REDE VALORCAR (n.º)	16	10	10	0	21	25	21	-4
Quantidade VFV recolhidos REDE VALORCAR (unid)	101.315	107.988	115.806	7.818	-	-	-	-
Quantidade de RB recolhidas pela REDE VALORCAR (t)	-	-	-	-	20.081	22.369	24.711	2342
Destinatários dos materiais da REDE VALORCAR (n.º)	311	313	273	-40	3	3	3	0

Indicadores com metas definidas nas licenças			2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
N.º de centros integrados REDE VALORCAR	SIGVFV	Meta	≥ 63	≥ 63	≥ 63	≥ 63	≥ 63	≥ 63	≥ 63
		Resultado	196	246	261	319	327	332	319
	SIGRB	Meta	-	-	-	-	-	-	-
		Resultado	212	263	294	371	389	398	391
Taxa de recolha REDE VALORCAR (%)	SIGVFV	Meta	≥ 81	≥ 83	≥ 85	≥ 85	≥ 85	≥ 85	≥ 85
		Resultado (*)	78,1	84,6	92,3	99,9	100	100	100
	SIGRB	Meta	≥ 98	≥ 98	≥ 98	≥ 98	≥ 98	≥ 98	≥ 98
		Resultado (**)	101,0	99,9	100,3	107,7	86,9	95,7	87,6
Taxa reutilização e reciclagem REDE VALORCAR (%)	SIGVFV	Meta	≥ 85	≥ 85	≥ 85	≥ 85	≥ 85	≥ 85	≥ 85
		Resultado (*)	88,0	88,5	88,8	89,1	89,6	90,8	93,5
	SIGRB	Meta	≥ 65 Pb	≥ 65 Pb	≥ 65 Pb	≥ 65 Pb	≥ 65 Pb	≥ 65 Pb	≥ 75 Pb
		Resultado (**)	69,5 Pb	71,1 Pb	71,5 Pb	71,6 Pb	71,9 Pb	74,6 Pb	75,5 Pb
Taxa reutilização e valorização REDE VALORCAR (%)	SIGVFV	Meta	≥ 95	≥ 95	≥ 95	≥ 95	≥ 95	≥ 95	≥ 95
		Resultado (*)	96,5 %	97,0 %	97,2 %	92,2 %	94,2 %	94,0 %	96,5 %
	SIGRB	Meta (***)	-						
		Resultado	-						

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

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

(***) Não definida na legislação.

Legenda:  Metas superadas

 Metas não superadas

8 PROGRAMA DE GESTÃO AMBIENTAL 2026

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 2025 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 SIGRB.

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

OBJETIVO	META	PLANO DE AÇÕES	PRAZO
Garantir manutenção da licença de entidade gestora de VFV (continente, Açores e Madeira)	3 licenças	Todas as ações da VALORCAR concorrem para a concretização deste objetivo	31/12/2026
Garantir manutenção da licença de entidade gestora de RB (continente, Açores e Madeira)	3 licenças	Todas as ações da VALORCAR concorrem para a concretização deste objetivo	31/12/2026
Garantir manutenção do acordo sobre gestão de óleos usados	1 acordo	Articular com SOGILUB	31/12/2026
Assegurar o cumprimento dos objetivos de recolha de VFV	≥ 85,0 % (100%)	Todas as ações da VALORCAR concorrem para a concretização deste objetivo	31/12/2026
Assegurar o cumprimento dos objetivos de reutilização/reciclagem de VFV (e ultrapassar os resultados obtidos em 2025 – indicados entre parêntesis)	≥ 85,0 % (93,5%)	Todas as ações da VALORCAR concorrem para a concretização deste objetivo	31/12/2026
Assegurar o cumprimento dos objetivos de reutilização/valorização de VFV (e ultrapassar os resultados obtidos em 2025 – indicados entre parêntesis)	≥ 95,0 % (96,5%)	Todas as ações da VALORCAR concorrem para a concretização deste objetivo. Refletir o esforço de cada fragmentador, na valorização de resíduos de fragmentação de VFV, na sua declaração de cumprimento das metas de reciclagem e valorização, e na declaração dos operadores de desmantelamento que enviam carcaças para o fragmentador. Promover a avaliação da viabilidade técnica e económica de novas tecnologias de separação dos materiais presentes nos resíduos de fragmentação com vista à sua valorização.	31/12/2026
Assegurar o cumprimento dos objetivos de recolha de RB (e ultrapassar os resultados obtidos em 2025 – indicado entre parêntesis)	≥ 98,0 % (87,6%)	Todas as ações da VALORCAR concorrem para a concretização deste objetivo Promover alteração da fórmula de cálculo para considerar resíduo disponível	31/12/2026
Assegurar o cumprimento dos objetivos de reciclagem de RB chumbo (e ultrapassar os resultados obtidos em 2025 – indicados entre parêntesis)	≥ 75,0% (75,5 %)	Todas as ações da VALORCAR concorrem para a concretização deste objetivo	31/12/2026
Assegurar o cumprimento dos objetivos de reciclagem de RB lítio (e ultrapassar os resultados obtidos em 2025 – indicados entre parêntesis)	≥ 65,0%	Todas as ações da VALORCAR concorrem para a concretização deste objetivo	31/12/2026
Garantir estabilidade financeira do SIGVFV	Resultados contabilísticos positivos	Todas as ações da VALORCAR concorrem para a concretização deste objetivo	31/12/2026

OBJETIVO	META	PLANO DE AÇÕES	PRAZO
Garantir estabilidade financeira do SIGRB	Resultados contabilísticos positivos	Todas as ações da VALORCAR concorrem para a concretização deste objetivo	31/12/2026
Garantir adequabilidade do SGQA	Manter 2 certificações e o Registo EMAS	Todas as ações da VALORCAR concorrem para a concretização deste objetivo	31/12/2026
Promover a adesão dos produtores presentes no mercado nacional	Manter pelo menos 450 produtores aderentes ao SIGRB Manter pelo menos 100 produtores aderentes ao SIGVFV	Estabelecer parcerias para deteção de freeriders Monitorizar mercado de importação de veículos usados	31/12/2026
Promover uma adequada dimensão da REDE VALORCAR para a gestão de VFV e de RB	Integrar novos centros na REDE VALORCAR Alargar rede complementar de recolha de RB (distribuidores) Alargar rede de recicladores de RB e de outros componentes de VFV	Admitir todos os centros candidatos que cumpram os requisitos	31/12/2026
		Realizar visitas e a celebrar contratos com recicladores (vidros, plásticos, baterias)	31/12/2026
		Consolidar rede complementar de recolha de RB	31/12/2026
Promover o correto funcionamento de todos os centros integrados na REDE VALORCAR	Atribuição prémios centros classe A Realizar 150 visitas não anunciadas Realizar 80 auditorias intercalares	Garantir planeamento e recursos necessários para a realização das visitas não anunciadas, auditorias e vistorias de integração previstas	31/12/2026
Promover a Sensibilização, Comunicação e Educação (SC&E) das partes interessadas nos SIGRB e SIGVFV (e ultrapassar os resultados obtidos em 2025 – indicados entre parêntesis)	Alocação de 7,5% da PFA orçamentada a ações de SC&E no âmbito de VFV (9,1 %) Alocação de 7,5% da PFA orçamentada a ações de SC&E no âmbito de RB (275,4%)	Apoiar concursos para alienação de VFV e manter respetiva BD atualizada Atribuir contentores para recolha de RB aos centros da REDE VALORCAR Publicar relatórios anuais de atividade e Declaração Ambiental de 2025 Distribuir placas de identificação aos centros da REDE VALORCAR Realizar formações aos centros sobre: desmantelamento de VFV e manuseamento de RB; remoção de baterias de veículos elétricos, remoção do fluido de AC, requisitos administrativos aplicáveis à gestão de VFV e RB, transporte em ADR e combate a incêndios Publicar anúncios “As baterias de veículos elétricos têm muitas vidas” e “Reciclar baterias de chumbo não custa nada”	31/12/2026

OBJETIVO	META	PLANO DE AÇÕES	PRAZO
		<p>Prosseguir protocolos com ZERO, AEPISA e SOGILUB</p> <p>Coordenar concursos de alienação de VFV</p> <p>Manter sensibilização sobre gestão de resíduos de VFV e de RB aos estudantes do ensino profissional</p> <p>Continuar parceria com ACAP para comunicação de informação sobre a gestão de VFV e de RB</p> <p>Manter parceria com ACP para ações de S,C&E aos sócios e em provas desportivas</p> <p>Manter sensibilização aos importadores de veículos usados</p> <p>Atualizar e dinamizar as páginas de internet, do <i>facebook</i> e <i>newsletters</i></p>	
Promover a Investigação e o Desenvolvimento (I&D) 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 2025 – indicados entre parêntesis)	<p>Alocação de 2% da PFA orçamentada a ações de I&D no âmbito de VFV (5,7 %)</p> <p>Alocação de 2% da PFA orçamentada a ações de I&D no âmbito de RB (20,0 %)</p>	<p>Realizar projetos sobre avaliação de potencial de reutilização e reciclagem de resíduos de baterias de Lítio provenientes de veículos elétricos</p> <p>Participar nos congressos <i>International Automobile Recycling Congress (IARC)</i> e <i>International Congress for Battery Recycling (ICBR)</i></p> <p>Avaliar presença de POP e outras substâncias perigosas em resíduos de fragmentação de VFV</p> <p>Avaliar desempenho das caixas para transporte de baterias de Lítio em estado crítico</p> <p>Promover soluções para a valorização do ácido sulfúrico separado no processo de reciclagem de RB de chumbo</p>	31/12/2026
Promover ações de Reutilização e de Preparação para Reutilização - RpR (e ultrapassar os resultados obtidos em 2025 – indicados entre parêntesis)	<p>Alocação 0,5% da PFA orçamentada a ações de RpR no âmbito de VFV (2,4%)</p> <p>Alocação 0,5% da PFA orçamentada a ações de RpR no âmbito de RB (4,3%)</p>	<p>Realizar formações aos centros, que promovem a reutilização de componentes de VFV e de RB: desmantelamento de VFV e receção de RB; remoção do fluido AC; remoção e abertura de baterias de veículos elétricos;</p>	31/12/2026
Promover a adequação da legislação aplicável ao Sistema Integrado e dos seus intervenientes	Manter participação e acompanhamento	<p>Acompanhar o processo de implementação do Regulamento sobre RB</p> <p>Acompanhar implementação das alterações do DL 152-D/2017</p> <p>Acompanhar o processo de implementação do Regulamento sobre VFV</p> <p>Participar no grupo de trabalho definido no âmbito da CAGER para definir modelo de compensação entre entidades gestoras de RB.</p>	31/12/2026

Legenda:  - Obrigações especificamente mencionadas nas licenças

9 DECLARAÇÃO DO VERIFICADOR AMBIENTAL

DECLARAÇÃO DO VERIFICADOR AMBIENTAL SOBRE AS ACTIVIDADES DE VERIFICAÇÃO E VALIDAÇÃO

A **SGS ICS**, com o número de registo de verificador ambiente EMAS **PT-V-0003** acreditado ou autorizado para o âmbito Gestão de Veículos em Fim de Vida (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 Resíduos de Baterias (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 dos RB) (código NACE 38.31), declara ter verificado toda a organização, tal como indicada na declaração ambiental atualizada, da organização VALORCAR SOCIEDADE DE GESTÃO DE VEICULOS EM FIM DE VIDA, LDA. , com o número de registo PT-000108 cumpre todos os requisitos do Regulamento (CE) nº 1221/2009, alterado pelos Regulamento (UE) 2017/1505, de 28 de agosto e Regulamento (UE) 2018/2026, de 19 de dezembro, que permite a participação voluntária de organizações num sistema comunitário de ecogestão e auditoria (EMAS).

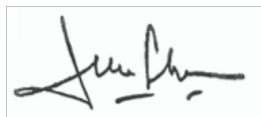
Assinando a presente, declaração declaro que:

- a verificação e validação foram realizadas no pleno respeito dos requisitos do Regulamento (CE) nº 1221/2009 na sua atual redação;
- 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, na sua atual redação. O presente documento não deve ser utilizado como documento autónomo de comunicação ao público.

Feito em Lisboa, em 25 de junho de 2026

Assinatura



Verificador Ambiental Acreditado

Assinatura

Auditor

10.1 LISTA DE ABREVIATURAS

- APA – Agência Portuguesa do Ambiente
 DRA – Direção Regional do Ambiente dos Açores
 DRAmb – Direção Regional do Ambiente da Madeira
 DRE – Direção-Geral da Economia
 EMAS - Sistema Comunitário de Ecogestão e Auditoria
 GEE – Gases com Efeito Estufa
 I&D - Investigação e Desenvolvimento
 IGAMAOT – Inspeção Geral da Agricultura, do Mar, do Ambiente e do Ordenamento do Território
 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)
 SNECD – Sistema Nacional de Emissão de Certificados de Destruição
 RB – Resíduo de Bateria
 SIGOU – Sistema Integrado de Gestão de Óleos Usados
 SIGRB - Sistema Integrado de Gestão de Resíduos de Baterias
 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)
 VI - Valor de Incentivo (pago pela VALORCAR aos centros da REDE VALORCAR por cada tonelada de RB enviada para reciclagem – em 2023 foi de 10€/t)
 VFV - Veículo em Fim de Vida

11.1 MÉTODO DE CÁLCULO DA TAXA DE RECOLHA DE VFV

Os centros de abate licenciados emitem um Certificado de Destruição (CD) por cada VFV que desmantelam. Este certificado é o documento oficial (de acordo com o definido no Artigo 85º do Decreto-Lei n.º 152-D/2017 de 11 de dezembro) onde ficam registados os dados do VFV (matrícula, n.º de chassis, etc.), do seu proprietário e do centro que o abateu.

Todos os CD são emitidos através do Sistema Nacional de Emissão de Certificados de Destruição (SNECD), que se encontra associado ao Sistema Integrado de Licenciamento do Ambiente (SILiAmb). O SNECD é gerido pela VALORCAR, com permanente acesso por parte da APA.

Tendo em conta estes dados de base, a taxa de recolha de VFV alcançada pela VALORCAR num dado ano corresponde ao rácio entre os CD emitidos na PNECD pelos centros integrados na REDE VALORCAR e o total de CD emitidos a nível nacional (para veículos ligeiros, de passageiros e de mercadorias – categorias M1 e N1).

No entanto, este número pode variar de forma residual no decurso do tempo, pois por vezes há necessidade de corrigir alguns dados de um determinado CD, em virtude de terem sido detetados erros de introdução. Nestes casos, como o SNECD 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 2025 foram utilizados os CD de 2025 que se encontravam válidos no SNECD no dia 09 de janeiro de 2026.

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:

- 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 CD emitidos através da PNECD para veículos das categorias M1 (ligeiros de passageiros) e N1 (comerciais ligeiros). Para o cálculo dos resultados obtidos em 2025 foram utilizados os dados que constavam na SNECD no dia 09 de janeiro de 2026;
- 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 CD, 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 74,97% da massa total dos VFV recebidos (valor apurado na campanha de fragmentação realizada em 2019, cujos resultados foram comunicados à APA em 10 de outubro de 2019);
- 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 2025 foram contabilizadas as expedições de materiais registadas no SGDO no dia 06 de fevereiro de 2026 para reciclagem e valorização, e os dados da reutilização foram contabilizados no dia 06 de fevereiro de 2026;
- 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/eGAR/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 (**)	40,65
Vidros	26,0

(*) Fonte SOGILUB

(**) Fonte VALORPNEU

- 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 2025 pela VALORCAR foram utilizados os resultados da SOGILUB, relativos a 2025, que se encontravam disponíveis em 06 de fevereiro de 2026 (10,3% eliminação/perdas; 89,7% 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 2025 pela VALORCAR foram utilizados os resultados da VALORPNEU, relativos a 2025, que se encontravam disponíveis em 20 de fevereiro de 2026 (2,3% reutilização; 77,9% reciclagem; 19,8% 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 2025, os fragmentadores da REDE VALORCAR enviaram resíduos de fragmentação de VFV para operadores de gestão de resíduos nacionais e/ou espanhóis que separaram frações para reciclagem e/ou valorização energética. De forma a ser apenas contabilizada a quantidade de resíduos de fragmentação valorizados 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:
 - ✓ 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 acoplados 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;
 - ✓ Metais – considerando que a composição típica dum VFV inclui cerca de 75% de metais, e que 74,97% são separados durante o desmantelamento e a fragmentação, verifica-se que os resíduos de fragmentação contêm ainda uma quantidade residual de metais, os quais são passíveis de valorização;
 - ✓ 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. Estima-se que 70% dos componentes não metálicos incluindo os plásticos não separados durante o desmantelamento e reportados à VALORCAR passam a integrar os resíduos de fragmentação e são passíveis de valorização energética.
- A massa total dos componentes enviados para reutilização (revenda de peças) corresponde ao somatório do peso da fração não metálica dos 24 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”);

Quantidade máxima não metálica atribuível aos 24 componentes mais reutilizados

Peça	Massa não metálica (kg)
Banco	6,1
Baterias	15,0
Capot	1,5
Catalisador	3,5
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
Pneu	8,13



Peça	Massa não metálica (kg)
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

- Nos resultados apresentados é importante ter em conta que os materiais apenas são contabilizados quando são registadas expedições dos centros, existindo certamente quantidades que permanecem em armazém de um ano para outro.

12.1 MÉTODO DE CÁLCULO DA TAXA DE RECOLHA DE RB

Todos os produtores aderentes ao SIGRB 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 anuais 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 +5,8% no último ano), devido a declarações entregues com atraso ou a correções das declarações entregues anteriormente. Assim, para o cálculo dos resultados obtidos em 2025 foram utilizados os dados que se encontravam válidos no SGDP no dia 01 de abril de 2026.

Por outro lado, todos os centros de recolha integrados na REDE VALORCAR utilizam o SGDO para registarem as quantidades de RB recolhidos e expedidos para reciclagem. Este reporte é efetuado trimestralmente até ao termo do mês seguinte ao trimestre em causa. Para o cálculo dos resultados obtidos em 2025 foram utilizados os dados que se encontravam válidos no SGDO no dia 06 de fevereiro de 2026.

Tendo em conta estes dados de base, a taxa de recolha de RB alcançada pela VALORCAR em 2025 correspondeu ao rácio entre a quantidade (em peso) de RB 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. Dada a sua maior representatividade e grau de maturidade do mercado apenas são considerados as baterias/RB da tipologia química de Chumbo Ácido.

12.2 MÉTODO DE CÁLCULO DA TAXA DE RECICLAGEM DE RB

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 RB alcançada pela VALORCAR em 2025 correspondeu ao somatório das eficiências de reciclagem de cada um dos recicladores destinatários das RB 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 2025 foram utilizadas as eficiências de reciclagem relativas a 2025 (AZOR – 78,69% e METALURGICA MEDINA – 82,23%) e 2024 (EXIDE – 72,25%), disponíveis em 11 de abril de 2026.