

Artigo 17.º

Artigo 17.º

Cancelamento da matrícula e emissão do certificado de destruição

1 — O cancelamento da matrícula de um VFV encontra-se condicionado à exibição, perante o Instituto da Mobilidade e dos Transportes Terrestres, I. P. (IMTT), de um certificado de destruição emitido por um operador de desmantelamento que exerça a respectiva actividade de harmonia com o disposto no [artigo 20.º](#)

2 — Para efeitos do disposto no n.º 1, quando da entrega de um VFV nos termos do [n.º 2 do artigo 14.º](#) o seu proprietário e outros legítimos possuidores devem:

a) Entregar o certificado de matrícula ou o documento de identificação do veículo e o título de registo de propriedade;

b) Requerer o cancelamento da respectiva matrícula, através do preenchimento de impresso de modelo legal, que será disponibilizado pelo centro de recepção ou operador de desmantelamento.

3 — Quando se trate de veículos abandonados que se encontrem na posse das autoridades municipais ou policiais competentes nos termos do artigo 165.º do [Código da Estrada](#), estas ficam dispensadas da apresentação da documentação referida no n.º 2.

4 — Quando se trate de salvados e de veículos em situação de perda total na aceção do n.º 1 do artigo 41.º do [Decreto-Lei n.º 291/2007, de 21 de Agosto](#), a companhia de seguros fica dispensada de apresentar a documentação referida no n.º 2, devendo apenas fazer prova de que remeteu o respectivo certificado de matrícula ou título do registo de propriedade e o documento de identificação do veículo ao IMTT.

5 — Quando se trate de VFV cujo possuidor não deva ter em seu poder o certificado de matrícula ou o documento de identificação do veículo e o título do registo de propriedade, este fica dispensado de os apresentar, devendo apenas fazer prova de que o certificado de matrícula ou o título do registo de propriedade e o documento de identificação do veículo foram remetidos ao IMTT.

6 — O centro de recepção que recebe o VFV deverá proceder à sua identificação, conferir a respectiva documentação e remeter a mesma ao operador de desmantelamento, em conjunto com o VFV.

7 — O operador de desmantelamento que recebe o VFV deve proceder à sua identificação, conferir a respectiva documentação e proceder à emissão do certificado de destruição, cujo modelo legal foi aprovado pelo [despacho n.º 9276/2004 \(2.ª série\)](#), de 16 de Abril, do Instituto dos Resíduos.

8 — O operador de desmantelamento deve conservar uma cópia do certificado de destruição por um período não inferior a cinco anos e remeter, no prazo máximo de cinco dias úteis a contar da data de recepção do VFV:

a) O original do certificado de destruição ao proprietário ou legal detentor do VFV;

b) Uma cópia do certificado de destruição à entidade gestora prevista no artigo 10.º ou aos fabricantes ou importadores de veículos que tenham optado pela constituição de sistemas individuais nos termos do [artigo 16.º](#);

c) Uma cópia do certificado de destruição, acompanhada da documentação referida no n.º 2, nos casos em que esta deva ser apresentada, ao IMTT.

9 — Logo que receba a documentação mencionada na alínea c) do n.º 8 o IMTT procede ao cancelamento da matrícula.

10 — Sem prejuízo do cumprimento do sistema de monitorização a implementar no sistema integrado, os operadores de desmantelamento podem atribuir a execução do procedimento referido nos n.os 7 e 8 a uma entidade representativa do sector acreditada para o efeito pelo IMTT.

11 — A emissão de certificados de destruição não confere ao operador de desmantelamento o direito à percepção de qualquer reembolso.

12 — Os certificados de destruição emitidos por outros Estados membros da União Europeia e que contenham todas as informações requeridas no [anexo III](#) são válidos para efeitos de cancelamento da matrícula no território nacional.

”

[Artigo 9.º](#)

Sistema integrado

1 — Para efeitos do cumprimento das obrigações estabelecidas no presente diploma, os fabricantes ou importadores de veículos podem proceder à gestão de VFV através de um sistema integrado.

2 — No âmbito do sistema integrado, a responsabilidade dos fabricantes ou importadores de veículos pela gestão de VFV é transferida destes para uma entidade gestora do sistema integrado, desde que devidamente licenciada para exercer essa actividade, nos termos do artigo 13.º

3 — A transferência de responsabilidade de cada fabricante ou importador para a entidade gestora é objecto de contrato escrito, com a duração mínima de três anos, o qual deverá conter obrigatoriamente:

- a) Os tipos, as quantidades e as características dos veículos abrangidos;
- b) A previsão da quantidade de VFV a retomar anualmente pela entidade gestora;
- c) As acções de controlo a desenvolver pela entidade gestora, por forma a verificar o cumprimento das condições estipuladas no contrato;
- d) As prestações financeiras devidas à entidade gestora e a forma da sua actualização, tendo em conta as respectivas obrigações definidas no presente diploma.

4 — Os fabricantes ou importadores de veículos que entendam proceder à gestão de VFV através de um sistema integrado são responsáveis pela constituição da entidade gestora referida no n.º 2.

[n.º 2 do artigo 14.º](#)

Funcionamento do sistema integrado

2 — Os proprietários ou detentores de VFV são responsáveis, nos termos do disposto no presente artigo, pelo seu encaminhamento, e custos do mesmo, para um centro de recepção ou para um operador de desmantelamento, que exerça a sua actividade de harmonia com o disposto nos [artigos 19.º](#) e [20.º](#)

Artigo 16.º

Sistema individual

1 — Em alternativa ao sistema integrado previsto nos [artigos 9.º](#) e seguintes, os fabricantes ou importadores de veículos poderão optar por assumir as suas obrigações a título individual, carecendo para o efeito de uma autorização específica da APA, a qual apenas será concedida se forem garantidas as obrigações previstas para o sistema integrado.

2 — O regime estabelecido para o sistema integrado é aplicável, com as necessárias adaptações, ao sistema individual de gestão de VFV.

Artigo 19.º

Centros de recepção

1 — Os centros de recepção de VFV estão sujeitos a licenciamento simplificado nos termos da [alínea d\) do n.º 1 do artigo 32.º do Decreto-Lei n.º 178/2006, de 5 de Setembro](#).

2 — O funcionamento dos centros de recepção está sujeito ao cumprimento dos requisitos técnicos mínimos constantes do [n.º 1 do anexo IV](#) do presente diploma do qual faz parte integrante, sem prejuízo do cumprimento da demais legislação aplicável.

3 — *(Revogado.)*

4 — *(Revogado.)*

5 — É proibida a realização de operações de tratamento de VFV nos centros de recepção.

Artigo 20.º

Operadores de desmantelamento e de fragmentação

1 — As operações de tratamento de VFV estão sujeitas a licenciamento nos termos do disposto no [Decreto-Lei n.º 178/2006, de 5 de Setembro](#), bem como aos requisitos técnicos mínimos constantes dos [n.ºs 2 e 3 do anexo IV](#) do presente diploma, sem prejuízo da demais legislação aplicável.

2 — As operações de desmantelamento e de armazenagem devem ser efectuadas por forma a garantir a reutilização e a valorização, especialmente a reciclagem, dos componentes de VFV, devendo os materiais e componentes perigosos ser removidos, seleccionados e separados por forma a não contaminar os resíduos da fragmentação.

3 — Os componentes e materiais abrangidos pela excepção prevista no [n.º 2 do artigo 6.º](#) devem ser removidos do VFV, seleccionados e separados, antes de se proceder a qualquer outro tratamento.

4 — Os operadores de desmantelamento ficam obrigados a realizar as operações descritas no [n.º 2.1 do anexo IV](#) imediatamente após a recepção de VFV, em todo o caso nunca excedendo o prazo de oito dias úteis.

5 — Os operadores de desmantelamento ficam obrigados a realizar as operações descritas no [n.º 2.2 do anexo IV](#) imediatamente após a recepção de VFV, em todo o caso nunca excedendo o prazo de 45 dias úteis.

6 — Os operadores de fragmentação ficam obrigados a cumprir os requisitos técnicos mínimos constantes do [n.º 3 do anexo IV](#) do presente diploma.

7 — É proibida a alteração da forma física de VFV, nomeadamente através de compactação ou fragmentação, que não tenham sido submetidos às operações referidas nos [n.ºs 2.1 e 2.2 do anexo IV](#).

8 — É proibida a introdução de resíduos nos VFV antes da sua sujeição às operações de compactação ou fragmentação.

9 — É proibida a aceitação de VFV para efeitos de fragmentação que não tenham sido previamente sujeitos às operações descritas no [n.º 2.1 e no n.º 2.2 do anexo IV](#) do presente diploma.

ANEXO I

Materiais e componentes isentos da aplicação do disposto no n.º 2 do artigo 6.º

| Materiais e componentes | Âmbito e data do termo da isenção | Devem ser rotulados ou identificados de qualquer outro modo adequado |
|--|---|--|
| Chumbo como elemento de liga | | |
| 1 — Aço para fins de maquinagem e aço galvanizado com um teor de chumbo igual ou inferior a 0,35 % em massa. | | |
| 2 — a) Alumínio para fins de maquinagem com um teor de chumbo igual ou inferior a 1,5 % em massa. | 1 de Julho de 2008. | |
| 2 — b) Alumínio para fins de maquinagem com um teor de chumbo igual ou inferior a 0,4 % em massa. | | |
| 3 — Liga de cobre com um teor de chumbo igual ou inferior a 4 % em massa. | | |
| 4 — Capas dos apoios e pistões | 1 de Julho de 2008. | |
| Chumbo e compostos de chumbo em componentes | | |
| 5 — Baterias | | X |
| 6 — Amortecedores de vibrações | | X |
| 7 — a) Vulcanizantes e estabilizadores para elastómeros em aplicações de manipulação de fluidos e do grupo motopropulsor com um teor de chumbo igual ou inferior a 0,5 % em massa. | 1 de Julho de 2006. | |
| 7 — b) Aglutinantes para elastómeros em aplicações do grupo motopropulsor com um teor de chumbo igual ou inferior a 0,5 % em massa. | | |
| 8 — Soldaduras em placas de circuitos electrónicos e outras aplicações eléctricas. | | (¹) X |
| 9 — Cobre em materiais de fricção de calços de travões com um teor de chumbo superior a 0,4 % em massa. | 1 de Julho de 2007. | X |
| 10 — Sedes de válvulas | Tipos de motores desenvolvidos antes de 1 de Julho de 2003: 1 de Julho de 2007. | |
| 11 — Componentes eléctricos com chumbo fixados num composto de matriz de vidro ou de cerâmica, excepto vidro em lâmpadas e vidro de velas de ignição. | | (²) X (para componentes com excepção de componentes piezoeléctricos em motores) |
| 12 — Iniciadores pirotécnicos | Veículos homologados antes de 1 de Julho de 2006 e iniciadores de substituição para esses veículos. | |
| Crómio hexavalente | | |
| 13 — a) Revestimentos anticorrosivos | 1 de Julho de 2007 | |
| 13 — b) Revestimentos anticorrosivos relacionados com conjuntos de parafusos e porcas para aplicações em <i>chassis</i> . | 1 de Julho de 2008. | |
| 14 — Frigoríficos de absorção em caravanas de campismo | | X |
| Mercúrio | | |
| 15 — Lâmpadas de descarga e mostradores do painel de comando | | X |
| Cádmio | | |
| 16 — Pastas para películas espessas | 1 de Julho de 2006. | |
| 17 — Baterias para veículos eléctricos | Após 31 de Dezembro de 2008, a colocação no mercado de baterias de <i>NiCd</i> apenas será permitida como peças de substituição para veículos colocados no mercado antes dessa data | X |
| 18 — Componentes ópticos em matriz de vidro utilizados para sistemas de assistência ao condutor. | 1 de Julho de 2007. | X |

(¹) Desmantelamento se for ultrapassado, em relação à entrada 11, um limiar médio de 60 g por veículo. Para a aplicação desta regra, os dispositivos electrónicos que não sejam instalados pelo fabricante na linha de produção não serão tidos em conta.

(²) Desmantelamento se for ultrapassado, em relação à entrada 8, um limiar médio de 60 g por veículo. Para a aplicação desta regra, os dispositivos electrónicos que não sejam instalados pelo fabricante na linha de produção não serão tidos em conta.

Notas

Será tolerada uma concentração máxima de 0,1 %, em massa e por material homogéneo, de chumbo, crómio hexavalente e mercúrio e de 0,01 %, em massa por material homogéneo, de cádmio.

É permitida a reutilização, sem limitações, de peças de veículos já colocadas no mercado na data do termo da exclusão, dado que a reutilização não está abrangida pelo disposto no n.º 2 do artigo 6.º.

As peças sobressalentes comercializadas depois de 1 de Julho de 2003 e destinadas à utilização em veículos comercializados antes de 1 de Julho de 2003 são isentas do disposto no n.º 2 do artigo 6.º Esta cláusula não se aplica à massa de equilíbrio de rodas, às escovas de carbono para motores eléctricos e aos calços de travões, componentes que constam de entradas específicas.

Anexo III

Certificado de destruição

1 — Entidade que emite o certificado de destruição ou desmantelamento qualificado:

Denominação: ...

Endereço: ...

Número da autorização prévia: ...

2 — Autoridade competente responsável pela autorização prévia concedida à entidade que emite o certificado de destruição:

Denominação: ...

Endereço: ...

3 — Proprietário/detentor:

Nome: ...

Endereço: ...

Nacionalidade: ...

4 — Veículo em fim de vida:

Matrícula: ...

Número do quadro: ...

Categoria: ...

Marca: ...

Modelo: ...

5 — Data em que é emitido o certificado: ...

6 — Assinaturas do emissor do certificado e do proprietário/detentor do veículo entregue: ...

n.º 1 do ANEXO IV

Requisitos mínimos para a armazenagem e tratamento de VFV

1 — Instalações de armazenagem temporária de VFV antes do respectivo tratamento (centros de receção):

Sistema de controlo dos documentos dos VFV recepcionados e de registo da data da sua receção, dos seus dados (matrícula, número de chassis, categoria, marca e modelo) e dos dados do último proprietário/detentor (nome, endereço e nacionalidade);

Sistema de registo do destinatário dos VFV recepcionados;

Vedação que impeça o livre acesso às instalações;

Equipamento de combate a incêndios;

Zona de armazenagem de VFV impermeabilizada, com área suficiente para que os VFV não sejam colocados uns em cima dos outros ou de lado, equipada com sistema de recolha e tratamento de águas pluviais, águas de limpeza e de derramamentos, dotado de decantadores e separadores de óleos e gorduras, que permita cumprir a legislação nacional relativa a descarga de águas residuais.

n.ºs 2 e 3 do anexo IV

2 — Instalações de desmantelamento de VFV:

Sistema de controlo dos documentos dos VFV recepcionados e de registo da data da sua recepção, dos seus dados (matrícula, número de chassis, categoria, marca e modelo), dos dados do último proprietário/detentor (nome, endereço e nacionalidade) e dos dados do centro de recepção de proveniência (nome e endereço);

Sistema de registo de quantidades de componentes e materiais retirados e encaminhados, por tipo de materiais ou componentes, e do respectivo destinatário (incluindo, em particular, a parte remanescente da carroçaria ou chassis);

Vedação que impeça o livre acesso às instalações;

Equipamento de combate a incêndios;

Zona de armazenagem de VFV impermeabilizada, com área suficiente para que os VFV não sejam colocados uns em cima dos outros ou de lado, equipada com sistema de recolha e tratamento de águas pluviais, águas de limpeza e de derramamentos, dotado de decantadores e separadores de óleos e gorduras, que permita cumprir a legislação nacional relativa a descarga de águas residuais;

Zona de desmantelamento devidamente coberta de forma a proporcionar protecção suficiente contra a chuva e contra o vento, com superfície impermeável e equipada com sistema de recolha e tratamento de águas de limpeza e de derramamentos, dotado de decantadores e separadores de óleos e gorduras, que permita cumprir a legislação nacional relativa a descarga de águas residuais;

Zona de armazenagem de componentes e materiais retirados, devidamente coberta de forma a proporcionar protecção suficiente contra a chuva e contra o vento, com superfície impermeável e equipada com sistema de recolha e tratamento de águas de limpeza e de derramamentos, dotado de decantadores e separadores de óleos e gorduras, que permita cumprir a legislação nacional relativa a descarga de águas residuais.

Esta zona deverá estar equipada com recipientes adequados e devidamente identificados para o armazenamento separado de acumuladores (com neutralização dos electrólitos no próprio local ou noutra local), filtros, condensadores contendo PCB, fluidos (separados de acordo com as classes referidas no n.º 2.1 deste anexo) e de componentes destinados a reutilização.

As operações de armazenagem são realizadas de forma a evitar danos nos componentes que contenham fluidos, nos componentes recuperáveis ou nos sobressalentes;

Zona de armazenagem de pneus usados (sem empilhamento excessivo), com superfície impermeável e equipada com sistema de recolha e tratamento de águas pluviais, águas de limpeza e de derramamentos, dotado de decantadores e separadores de óleos e gorduras, que permita cumprir a legislação nacional relativa a descarga de águas residuais.

2.1 — Operações de tratamento para despoluição dos VFV:

Remoção dos acumuladores e dos depósitos de gás liquefeito (GPL);

Remoção ou neutralização dos componentes pirotécnicos (por exemplo, *air-bags*)

e pré-tensores dos cintos de segurança);

Remoção do combustível (incluindo o GPL), do óleo do motor, do óleo da transmissão, do óleo da caixa de velocidades, do óleo dos sistemas hidráulicos, dos líquidos de arrefecimento, do anticongelante, dos fluidos dos travões, dos fluidos dos sistemas de ar condicionado e quaisquer outros fluidos contidos no VFV, a menos que sejam necessários para efeitos de reutilização das peças visadas;

Remoção, na medida do possível, de todos os componentes identificados como contendo mercúrio;

Remoção de todos os componentes e materiais rotulados ou de outro modo indicados nos termos do [anexo I](#), no caso dos VFV das categorias M1, N1 e veículos a motor de três rodas, com exclusão dos triciclos a motor.

2.2 — Operações de tratamento a fim de promover a reutilização e a reciclagem:

Remoção de todos os componentes susceptíveis de reutilização como peças em segunda mão, quando técnica e economicamente viável;

Remoção dos catalisadores;

Remoção dos componentes metálicos que contenham cobre, alumínio e magnésio, se esses metais não forem separados no acto de fragmentação;

Remoção de pneus;

Remoção de grandes componentes de plástico (por exemplo, pára-choques, painel de bordo, reservatórios de fluidos, etc.) se estes materiais não forem separados no acto de fragmentação;

Remoção dos vidros.

3 — Instalações de fragmentação de VFV:

Sistema de registo da data de recepção do VFV, dos seus dados (matrícula, número de chassis, categoria, marca e modelo), dos dados do último proprietário/detentor (nome, endereço e nacionalidade) e dos dados do desmantelador de proveniência (nome e endereço). Nos casos em que os VFV chegam compactados, é apenas exigível o registo, em peso, das quantidades recebidas e os dados do desmantelador de proveniência;

Sistema de registo de fracções resultantes da fragmentação, por tipo de materiais, e dos respectivos destinatários;

Vedação que impeça o livre acesso às instalações;

Equipamento de combate a incêndios;

Zona de armazenagem de VFV impermeabilizada, com área suficiente para que os VFV não sejam colocados uns em cima dos outros ou de lado, equipada com sistema de recolha e tratamento de águas pluviais, águas de limpeza e de derramamentos, dotado de decantadores e separadores de óleos e gorduras, que permita cumprir a legislação nacional relativa a descarga de águas residuais;

Zona de armazenagem de fracções resultantes da fragmentação impermeabilizada, equipada com sistema de recolha e tratamento de águas pluviais, águas de limpeza e de derramamentos, dotado de decantadores e separadores de óleos e gorduras, que permita cumprir a legislação nacional relativa a descarga de águas residuais.