

Relatório da Campanha 2005 de Gestão de Veículos em Fim de Vida



1. Introdução

Um Veículo em Fim de Vida (VFV) é definido como um veículo que constitui um resíduo, entendendo-se como resíduo, “qualquer substância ou objecto de que o detentor se desfaz ou tem intenção ou obrigação de se desfazer”. Está classificado segundo o código LER (16 01 04*), como um resíduo perigoso, isto é, apresenta características de perigosidade para a saúde ou para o ambiente.

Um veículo é composto por uma grande diversidade de resíduos, nomeadamente, resíduos sólidos (por exemplo, metais ferrosos e não ferrosos, borrachas, plásticos e vidro), resíduos líquidos (óleos, refrigerador, combustíveis) e outros resíduos (baterias, air-bags, etc), que sendo muito diferentes, quanto às suas características, necessitam de uma abordagem específica (destinos e tratamentos) consoante a natureza do resíduo envolvida.

No entanto, de nada adiantará uma correcta gestão destes resíduos na origem, se por um lado, o circuito de gestão não estiver bem definido, e se por outro, todos os intervenientes no processo, não funcionarem de forma ambiental adequada e garantirem uma correcta gestão global.

No sentido de dar resposta a estas e outras situações, surge o Decreto-Lei n.º 196/2003, de 23 de Agosto, que transpõe para a ordem jurídica interna a Directiva n.º 2000/53/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 18 de Setembro. Estabeleceu um conjunto de normas de gestão que visam a criação de circuitos de recepção de Veículos em Fim de Vida (VFV), o seu correcto transporte, armazenamento e tratamento, designadamente no que respeita à separação de substâncias perigosas neles contidas e ao posterior envio para reutilização, reciclagem ou outras formas de valorização, desencorajando, sempre que possível, o recurso a formas de eliminação tais como, a sua deposição em aterro.

A prossecução destes objectivos passa, pela responsabilidade dos fabricantes ou importadores de veículos, pela sua gestão quando estes encerram o seu ciclo de vida, sem prejuízo do envolvimento de outros intervenientes no circuito de gestão de resíduos de veículos e de veículos

em fim de vida, tais como, os consumidores, os detentores, os distribuidores, os municípios e outras entidades públicas, os operadores de recepção, de armazenamento e de tratamento.

Para o efeito, e sem prejuízo do recurso a outros sistemas, foi licenciada em Julho de 2004, pelos Ministros das Cidades, Ordenamento do Território e Ambiente, da Economia e das Obras Públicas, Transportes e Habitação, uma entidade gestora do sistema integrado de gestão dos Veículos em Fim de Vida, ao abrigo do respectivo diploma, a VALORCAR - Sociedade de Gestão de Veículos em Fim de Vida, Lda, no âmbito do qual deverá ser promovida uma articulação de actuação entre os vários intervenientes no ciclo de vida dos veículos.

A Valorcar é uma entidade privada, sem fins lucrativos, criada pela Associação do Comércio Automóvel de Portugal (ACAP), pela Associação dos Industriais de Automóveis (AIMA) e pela Associação Nacional dos Recuperadores de Produtos Recicláveis (ANAREPRE), que tem como missão, responder aos desafios da legislação comunitária e nacional sobre gestão de VFV, organizando e gerindo a recepção, o tratamento e a valorização dos VFV e dos seus componentes materiais, e promovendo a melhoria do desempenho ambiental, económico e social da sua gestão em Portugal. Deve igualmente, contribuir para que os objectivos nacionais de gestão de VFV definidos no respectivo diploma, sejam alcançados, e para tal, deverá organizar uma rede de recepção/tratamento, monitorizar o sistema integrado, promover a investigação e o desenvolvimento e promover a sensibilização e a informação sobre os procedimentos a adoptar em termos de gestão de VFV, seus componentes e materiais.

Encontrando-se já em funcionamento a entidade gestora, torna-se imprescindível disciplinar o mercado, obrigando os operadores, mesmos os legalizados, a cumprir as normas ambientais exigidas. Neste sentido, a Inspeção Geral do Ambiente e do Ordenamento do Território (IGAOT) considerou importante verificar o cumprimento das regras inerentes a uma adequada gestão dos VFV, tendo a acção incidido nos principais produtores de VFV (municípios), nos leilões de salvados / VFV e nos gestores de VFV, independentemente da sua dimensão.

2. Enquadramento Legal

A Directiva n.º 2000/53/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 18 de Setembro, relativa ao regime aplicável à gestão de VFV, tem em vista, sobretudo, a prevenção da produção de resíduos provenientes de veículos e a promoção da reutilização da reciclagem e de outras formas de valorização de VFV. Este diploma comunitário estabeleceu igualmente, a redução da quantidade de resíduos a eliminar e a melhoria do desempenho ambiental de todos os operadores intervenientes durante o ciclo de vida dos veículos, sobretudo daqueles directamente envolvidos em operações de tratamento de VFV.

Em Portugal a Directiva foi transposta para a ordem jurídica interna pelo Decreto-Lei n.º 196/2003, de 23 de Agosto, que abrange os veículos das categorias M1 (veículos a motor destinados ao transporte de passageiros com oito lugares sentados, no máximo, além do lugar do condutor) ou N1 (veículos a motor destinados ao transporte de mercadorias, com peso máximo em carga tecnicamente admissível não superior a 3,5 toneladas), bem como os veículos a motor de três rodas (com exclusão dos triciclos a motor).

Este diploma estabelece como objectivos gerais, em matéria de gestão de VFV, a redução da quantidade de resíduos a eliminar provenientes de veículos e de VFV, a melhoria contínua do desempenho ambiental de todos os operadores intervenientes no ciclo de vida dos veículos e, sobretudo, dos operadores directamente envolvidos no tratamento dos VFV.

Estabelece ainda, em termos de operações de gestão de VFV, que a actividade de transporte de VFV só pode ser realizada por operadores com número de registo atribuído pelo Instituto dos Resíduos, (de acordo com o Despacho n.º 9390/2004, de 12 de Maio (2ª série)), o qual só será concedido mediante comprovação da adequabilidade dos meios envolvidos, nomeadamente com vista à protecção da saúde e do ambiente. (Artigo 18.º, n.º 1) ou que tenham comunicado o âmbito da sua actividade ao INR (Artigo 29.º, n.º 1).

O transporte de VFV a partir dos operadores de desmantelamento é acompanhado de cópia do respectivo certificado de destruição (ou

desmantelamento qualificado) (conforme Despacho n.º 9276/2004, de 10 de Maio (2ª série)). (Artigo 18.º, n.º 1).

O Instituto dos Resíduos atribuiu Número de Registo de Transporte de VFV a 16 operadores, apresentando-se no Anexo A, a lista dos referidos operadores (Dezembro 2005).

No que diz respeito ainda, às operações de gestão de VFV, o diploma determina que não é permitido alterar a forma física de VFV (onde se incluem as operações de enfardamento, compactação e /ou fragmentação) sem que tenham sido submetidos às operações de tratamento para a despoluição dos VFV e às operações de tratamento a fim de promover a reutilização e a reciclagem (Artigo 18.º, n.º 2 conjugado com o artigo 20º, n.º 5).

Em termos de disposições transitórias, este diploma determina que os operadores de tratamento de VFV licenciados/autorizados ou com processo de licenciamento em curso à data de entrada em vigor do diploma, ficam obrigados a comunicar ao Instituto de Resíduos o âmbito da sua actividade. Foi comunicado a esse Instituto o âmbito da sua actividade de oito operadores, sendo que, três são operadores para desmantelamento e fragmentação de VFV, três são operadores apenas para desmantelamento VFV, um é operador para desmantelamento de VFV com compactação da carcaça metálica e um é para armazenamento temporário de VFV descontaminados.

No Anexo B, apresenta-se a lista de operadores licenciados/autorizados que comunicaram ao Instituto dos Resíduos o âmbito da sua actividade, ou que entretanto se licenciaram (Dezembro 2005).

3. Caracterização do ciclo de vida VFV

Os detentores dos VFV podem entregar gratuitamente os VFV nos centros de recepção, onde ficam armazenados até serem transportados para os centros de desmantelamento, ou directamente nestes. Aqui são submetidos a dois tipos de operações: as operações de despoluição e operações para promover a reutilização e a reciclagem.

As operações de despoluição, consistem na remoção dos componentes dos VFV que são considerados perigosos, como por exemplo, a bateria, os depósitos de gás liquefeito, os fluidos (óleos lubrificantes, óleos hidráulicos, líquido de arrefecimento, do ar condicionado, etc.), e na neutralização dos componentes pirotécnicos (“air-bags” e pré-tensores dos cintos de segurança).



Figura 1: Exemplo de uma operação de despoluição Fonte: Valorcar, 2005

As operações para promover a reutilização e reciclagem, consistem na remoção de diversos componentes do VFV, para revenda como peças em segunda mão (por exemplo, faróis, portas, motor, caixa de velocidades) ou para reciclagem (por exemplo, catalisadores, pneus, vidros, componentes de plástico).



Figura 2: Exemplo de uma operação para promover a reutilização Fonte: Valorcar, 2005

Os componentes que não podem ser encaminhados para reutilização ou valorização, são encaminhados para uma adequada eliminação. Os VFV desmantelados são posteriormente encaminhados para os operadores de fragmentação. Aqui são triturados em pequenos pedaços dando origem a metais ferrosos (aço), metais não ferrosos (cobre, alumínio, etc.) e resíduos de fragmentação (plásticos, borracha, resíduos metálicos de pequena dimensão, etc.). Os metais ferrosos são separados mediante uma passagem por um campo magnético, sendo posteriormente encaminhados para a reciclagem, onde são utilizados como matérias primas, por exemplo, nas siderurgias e fundições. Os metais não ferrosos são separados automática ou manualmente dos restantes materiais, e também são encaminhados para a reciclagem, onde são igualmente utilizados como matérias primas. Os resíduos de fragmentação, que têm sido enviados para aterro, irão ser encaminhados para co-incineração em cimenteiras, existindo já uma instalação com autorização prévia para o efeito. Paralelamente estão a ser desenvolvidas técnicas de triagem, que permitam seleccionar para valorização, alguns dos componentes dos resíduos de fragmentação.



Figura 3: Exemplos do processo de fragmentação Fonte: Valorcar, 2005

Apresenta-se de seguida um esquema exemplificativo do circuito de tratamento dos VFV, levado a cabo pela entidade gestora, a Valorcar.

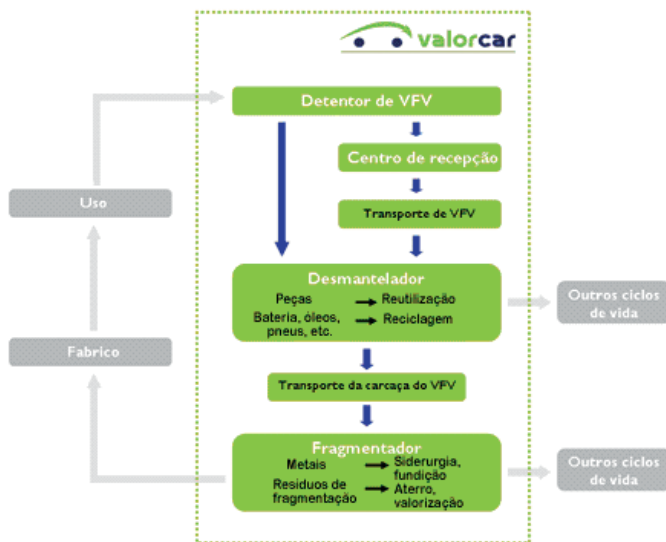


Figura 4: Circuito de tratamento dos VFV Fonte: Valorcar, 2005

4. Âmbito da Campanha 2005

Verificação do cumprimento do **Decreto-Lei n.º 196/2003**, de 23 de Agosto, que estabelece o regime jurídico a que fica sujeita a gestão de veículos e de Veículos em Fim de Vida (VFV), seus componentes e materiais, de veículos ligeiros.

Sempre que se aplicasse, deveria ser verificada a conformidade com outra legislação específica do sector de resíduos, e geral, nomeadamente:

- Decreto-Lei n.º 292-B/2000, de 15 de Novembro, que estabelece as regras gerais e o procedimento a seguir na emissão de certificados de destruição ou de desmantelamento qualificado de veículos em fim de vida (*aplica-se a todos os tipos de VFV*);
- Decreto-Lei n.º 268/98, de 28 de Agosto, e Despacho n.º 24571/2002 (2ª série), de 18 de Novembro, relativos a depósitos e parques de sucata;

- Portaria n.º 335/97, de 16 de Maio, relativa ao transporte nacional de resíduos;
- Decreto-Lei n.º 239/97, de 9 de Setembro e legislação relacionada, relativa à gestão de resíduos;
- Decreto-Lei n.º 153/2003, de 11 de Julho, que estabelece o regime jurídico relativo à gestão de óleos novos e óleos usados;
- Regulamento (CEE) n.º 259/93, do Conselho, de 1 de Fevereiro de 1993, relativo ao controlo e fiscalização das transferências de resíduos no interior, à entrada e à saída da União Europeia e Decreto-lei n.º 296/95, de 17 de Novembro;
- Decreto-Lei n.º 46/94, de 22 de Fevereiro, relativo ao licenciamento do domínio hídrico;
- Decreto-Lei n.º 236/98, de 1 de Agosto, relativo às normas de qualidade;

Apesar da acção estar focalizada para a aplicação do cumprimento das disposições do diploma de gestão dos VFV, considerou-se importante, efectuar inspecções completas, verificando assim, a conformidade com a restante legislação de ambiente aplicável, a certos operadores de gestão de VFV.

5. Intervenientes e Colaborações

De forma a preparar a campanha, foram envolvidas, para além da Inspeção Geral do Ambiente e do Ordenamento do Território, o Instituto dos Resíduos – INR e o Serviço de Protecção da Natureza e do Ambiente da Guarda Nacional Republicana – GNR/SEPNA, que contribuíram em aspectos técnicos-jurídicos essenciais na fase prévia e durante a realização das acções inspectivas.

Foi preparado e distribuído pelos participantes, um documento de trabalho que serviu de base à definição precisa e criteriosa da metodologia de actuação, serviu para enquadrar a actuação das várias entidades no decurso da campanha e para identificar as infracções passíveis de serem detectadas.

Importante ainda, para o sucesso destas acções, foi também a colaboração com a entidade gestora deste fluxo de resíduos, a Valorcar. No que diz respeito à inventariação das unidades a inspeccionar foram tidas em consideração, para além da informação existente na IGAOT:

- As comunicações efectuadas ao abrigo do artº 29 º do DL 196/2003, de 23 de Agosto, disponibilizadas pelo INR;
- Lista de empresas que não se encontravam legalizadas, enviada pela entidade gestora, a Valorcar.

Sempre que foi solicitado o seu acompanhamento, os agentes da GNR/SEPNA colaboraram ainda com os inspectores da IGAOT, garantindo a segurança no decorrer de algumas acções inspectivas.

6. Unidades Inspeccionadas

Com base nos critérios previsíveis de complexidade das acções inspectivas, dividiram-se as unidades a inspeccionar do seguinte modo:

- Gestores de VFV – desmanteladores, fragmentadores e armazenamento temporário de VFV descontaminados, autorizados e não autorizados;
- Câmaras Municipais e respectivos depósitos de sucata;
- Leilões de salvados.

A campanha decorreu em duas fases. A 1ª fase teve lugar durante os meses de Abril e Maio e abrangeu os municípios relativos aos quais existiam indícios de ilegalidades relacionadas com VFV, alguns leilões de salvados, bem como, os principais gestores legais e ilegais identificados. A 2ª fase decorreu durante os meses de Outubro e Novembro e incidiu nos operadores que podiam efectuar operações de gestão de VFV, nomeadamente, nos que existiam indícios de ilegalidades e que não tinham sido ainda inspeccionados. Nesta segunda fase, apenas interviram os agentes do SEPNA/GNR, e como tal o âmbito das inspecções, foi dirigido apenas à aplicação do diploma que regulamenta os VFV.

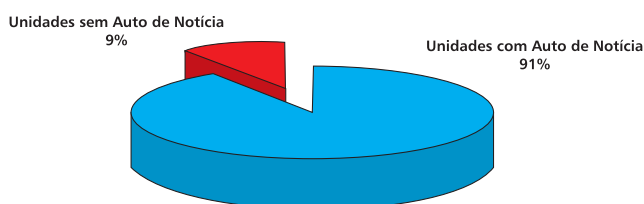
Na 1ª fase, foram efectuadas 53 inspecções repartidas pelas seguintes unidades:

- 21 Câmaras Municipais e respectivos depósitos de VFV;
- 30 gestores de VFV, sendo oito os operadores licenciados pelo Instituto dos Resíduos, em Maio de 2005;
- 2 leilões de salvados, um realizado pela Direcção Geral do Património do Ministério das Finanças e o outro realizado pela Direcção dos Serviços de Material, Comando da Logística do Exército Português do Ministério da Defesa Nacional.

7. Resultados

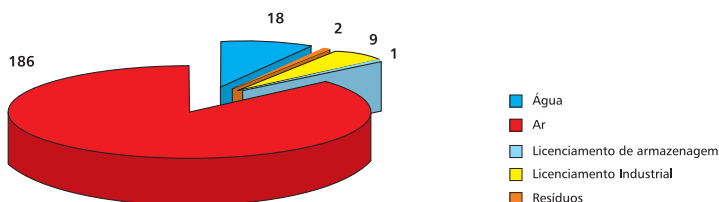
Da análise da informação obtida foi possível verificar que das 53 inspecções realizadas, 48 unidades não se encontravam a funcionar de forma ambientalmente adequada, representando cerca de 91% do total das unidades inspeccionadas.

Figura 5: Unidades inspeccionadas



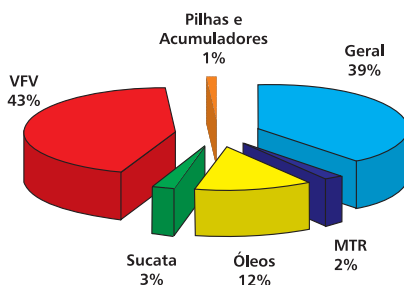
Foram passados 58 Autos de Notícias às 48 unidades autuadas, dos quais resultaram um total de 215 infracções, repartidas por 5 principais áreas de infracção.

Figura 6: Principais áreas de infracção



Verificou-se que a principal área de infracção, representando cerca de 87% do total das infracções emitidas, foi a área dos resíduos. Foram encontradas infracções a nível geral de resíduos, aos fluxos específicos dos VFV, dos óleos, dos MTR, da sucata e das pilhas e acumuladores, tendo-se no entanto registado os maiores números de infracções, na aplicação do diploma geral de resíduos e na aplicação do diploma específico de VFV. A figura seguinte, apresenta a distribuição das infracções do sector de resíduos, pelos diferentes tipos de resíduos.

Figura 7: Infracções distribuídas pelos tipos de fluxos de resíduos



Foram ainda, emitidos 4 mandados com vista à resolução de situações passíveis de constituírem crime ambiental. As fotografias seguintes ilustram algumas das situações ilegais detectadas a estas unidades e demonstram as condições em que determinados operadores efectuem certas actividades de gestão.

Figura 8: Operações de armazenagem de VFV sem cumprimento dos requisitos técnicos constantes do n.º 1 do anexo IV do Decreto-Lei 196/2003, de 23 de Agosto



Figura 9: Operações de armazenagem de VFV sem cumprimento dos requisitos técnicos constantes do n.º 1 do anexo IV do Decreto-Lei 196/2003, de 23 de Agosto



Figura 10: Operações de armazenagem, tratamento e alteração da forma física dos VFV sem cumprimento das disposições constantes no Decreto-Lei 196/2003, de 23 de Agosto



Figura 11: Operações de armazenagem, tratamento e alteração da forma física dos VFV sem cumprimento das disposições constantes no Decreto-Lei 196/2003, de 23 de Agosto



Figura 12: Alteração da forma física de VFV (Compactação) sem que os mesmos tenham sido submetidos às operações de desmantelamento descritas nos n.ºs 2.1 e 2.2 do anexo IV do Decreto-Lei 196/2003, de 23 de Agosto



Apresenta-se na tabela seguinte o resumo de todas as infracções, distribuídas por área de infracção, emitidas nas diversas unidades inspeccionadas.

Tabela 1: Resumo das infrações

	Total infrações	Infração
Agua	5	Ausência de licença de captação de águas
	1	Execução de obras, infra-estruturas, plantações ou trabalhos de natureza diversa, sem a respectiva licença ou de forma diferente das condições previstas no respectivo título de utilização
	5	Ausência de licença de rejeição de águas residuais
	6	Incumprimento das condições estipuladas na licença de descarga de águas residuais
	1	Falta de cumprimento das obrigações impostas pela licença de captação
Ar	2	Ausência de autocontrolo de emissões atmosféricas e incumprimento da obrigação de envio de resultados
L. Armazenagem	9	Inexistência de licença de exploração de instalações de armazenagem ou de abastecimento, de produtos derivados do petróleo
L. Industrial	1	Inexistência de uma licença de instalação ou de alteração do estabelecimento industrial com as condições e exigências impostas pelas entidades das áreas do ambiente, hígio-sanitárias, da saúde e da higiene e segurança no trabalho
Resíduos Geral	18	Ausência de autorização prévia para operação de gestão de resíduos
	19	Incumprimento do dever de assegurar um destino final adequado para os resíduos, pelo respectivo responsável
	17	Inexistência de guias de acompanhamento para as operações de transporte de resíduos
	15	Inexistência de registo actualizado dos resíduos envolvidos numa operação de gestão de resíduos
	3	Não observância dos procedimentos para preenchimento das guias de acompanhamento para as operações de transporte de resíduos
Resíduos MTR	4	Transferência de resíduos efectuada sem a notificação das autoridades competentes ou mediante autorização obtida por falsificação, falsas declarações ou fraude

	Total infracções	Infracção
Resíduos Óleos	7	Depósito e/ou descarga de óleos usados no solo, assim como qualquer descarga não controlada de resíduos resultantes das operações de gestão de óleos usados
	15	Omissão, por parte dos produtores de óleos usados, do dever de comunicação, até 31 de Março de cada ano, ao Instituto de Resíduos, dos registos trimestrais referentes ao ano anterior, ou a errada transmissão dos dados deles constantes
	1	Entrega de óleos usados a recolhedores / transportadores não registados
Resíduos Sucata	2	Inexistência de condições de impermeabilização adequada e as demais condições necessárias para garantir uma eficiente recolha e armazenagem temporária de produtos poluentes
	3	Instalação ou ampliação de depósitos de sucata sem prévia licença da Câmara Municipal
Resíduos VfV	6	Alteração da forma física de Veículos em Fim de Vida sem que os mesmos tenham sido submetidos às operações de desmantelamento descritas nos n.ºs. 2.1 e 2.2 do anexo IV
	11	Encaminhamento dos Veículos em Fim de Vida através de transportadores não registados
	6	Encaminhamento dos Veículos em Fim de Vida através de transportadores não registados
	6	Não envio dos Veículos em Fim de Vida para centros de recepção ou operadores de desmantelamento adequados
	30	Operações de recepção e armazenagem de Veículos em Fim de Vida sem cumprimento dos requisitos técnicos constantes do n.º 1 do anexo IV e/ou funcionamento sem decisão favorável do Instituto dos Resíduos
	13	Operações de tratamento de Veículos em Fim de Vida sem autorização prévia e/ou em inobservância dos requisitos técnicos mínimos constantes dos n.ºs 2 e 3 do anexo IV
	7	Transporte de Veículos em Fim de Vida por operadores não registados
	1	Introdução de resíduos nos Veículos em Fim de Vida antes da sua sujeição às operações de compactação ou fragmentação
Resíduos/Pilhas e Acumuladores	1	Omissão do dever de comunicação de dados, ao INR, ou a errada transmissão destes, relativo a acumuladores de veículos, industriais e similares
	1	Incumprimento das regras de gestão do Programa de acção relativo a acumuladores de veículos, industriais e similares

8. Conclusões/Recomendações

De acordo com os resultados obtidos, é possível concluir, que os vários intervenientes no circuito dos VFV, desde os detentores aos operadores, não se encontram a cumprir as condições mínimas de desempenho ambiental e mais especificamente, não se encontram a cumprir as exigências definidas para a gestão deste tipo de fluxo.

É notória a necessidade de uma maior sensibilização nos diversos actores intervenientes no circuito dos VFV, bem como, uma clarificação dos diferentes papéis destes intervenientes.

É fundamental, para que se atingir em pleno, os requisitos definidos e as condições impostas no Decreto-Lei 196/2003, de 23 de Agosto, a responsabilização dos proprietários ou detentores de VFV pelo seu encaminhamento, para um centro de recepção ou para um operador de desmantelamento autorizado e o tratamento dos VFV ser efectuado efectivamente apenas em operadores autorizados. A não efectivação destas medidas, tem como consequência directa a diminuição da eficiência técnica e económica dos operadores autorizados e a proliferação de operadores não autorizados e como consequência mais generalizada, contribuir para o aumento de impactes no ambiente, em virtude de os VFV serem abandonados ou serem processados em operadores que não garantem os requisitos mínimos de ambiente e segurança.

Para tal, sugere-se a continuação da verificação do cumprimento do Decreto-Lei 196/2003, de 23 de Agosto, e demais legislação aplicável, reforçando as acções inspectivas nos produtores/detentores de VFV e nos gestores de VFV, incidindo preferencialmente, nos que não se encontram legalizados e naqueles que estando legalizados, não estão a funcionar em condições adequadas. Também, não se deve ignorar, a existência dos leilões de salvados/VFV e do mercado de peças associado, centralizando esforços na verificação do cumprimento dos diplomas aplicáveis.

Importa ainda acrescentar, que tendo as Câmaras Municipais, a responsabilidade atribuída no Código da Estrada, de recolher os veículos abandonados na sua área, sendo por este facto detentores de grandes

quantidades de VFV, deveriam ser alvo de uma notificação postal, por forma a verificar o encaminhamento adequado destes resíduos perigosos e as condições em que os mesmos têm vindo a ser transportados.

Por último, refere-se a importância da existência de acções associadas, nomeadamente, a acção de controlo de transportes de resíduos, nacionais e transfronteiriços (via terrestre e via marítima), uma vez que em acções anteriores, foram detectados bastantes movimentos de resíduos, inclusivamente movimentos ilegais relacionadas com transporte de VFV, tendo sido co-responsabilizados os vários operadores relacionados com esses movimentos.