valorcar
valorizamos o ambiente

Declaração Ambiental de 2023

,

EMAS
GESTÃO AMBIENTAL VERIFICADA
PT-000108

valorcar
valorizamos o ambiente

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 2023 16

7 Desempenho ambiental 20
7.1 Desempenho ambiental da VALORCAR 20
7.2 Indicadores 21

8 Programa de gestão ambiental 2024 24

9 Declaração do verificador ambiental 28

10 ANEXO I 29
10.1 Lista de Abreviaturas 29

11 ANEXO II 30
11.1 Método de cálculo da taxa de recolha de VFV 30
11.2 Método de cálculo daS taxaS de reutilização/reciclagem e de reutilização/valorização de VFV 30

12 ANEXO III 34
12.1 Método de cálculo da taxa de recolha de RBA 34
12.2 Método de cálculo da taxa de reciclagem de RBA 34

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 2023.

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 e Acumuladores (RBA) 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*".

Em 2023, a Agência Portuguesa do Ambiente (APA) e a Direção Geral das Atividades Económicas (DGAE), para cumprimento do nº 2 do Artº 11 do Decreto-Lei n.º 152 -D/2017, de 11 de dezembro, comunicaram à VALORCAR que a renovação das suas licenças se encontrava condicionada à saída da AEPSA (detentora de 5% do capital social de 40.000€, sendo os restantes 95% detidos pela ACAP) da sua estrutura societária. Por este motivo, em dezembro de 2023 foi aprovada em Assembleia Geral da VALORCAR a amortização da quota da AEPSA e a sua aquisição pela ACAP. No entanto a AEPSA apresentou uma providência cautelar para suspensão dessa deliberação (e apresentou subsequentemente uma ação de anulação dessa mesma deliberação), a qual se encontra ainda pendente de decisão.

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 RBA, e consiste, resumidamente, na:

- Organização de uma rede nacional de centros de gestão de VFV e/ou RBA (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 RBA;
- 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 RBA).

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 30 de junho de 2024; licença atual: Despacho n.º 2178-A/2018 de 1 de março, cujo prazo de vigência foi prorrogado até 30-06-2024 pelo Despacho n.º 13288-D/2023 de 29 de dezembro);
- Entidade Gestora dos VFV na Região Autónoma da Madeira (licenciada desde 13 de abril de 2009 até 30 de junho de 2024; licença atual: Despacho Regional n.º 222/2018 de 26 de junho, cujo prazo de vigência foi prorrogado até 30-06-2024 pelo Despacho Regional n.º 37/2024 de 30 de janeiro);

- Entidade Gestora dos VFV na Região Autónoma dos Açores (licenciada desde 1 de janeiro de 2010 até 30 de junho de 2024; licença atual: Despacho Regional n.º 836/2018 de 30 de maio, cujo prazo de vigência foi prorrogado até 30-06-2024 pelo Despacho n.º 283/2024 de 27 de fevereiro de 2024);
- Entidade Gestora dos RBA no território continental (licenciada desde 23 de julho de 2009 até 30 de junho de 2024; licença atual: Despacho n.º 11275-C/2017 de 22 de dezembro, cujo prazo de vigência foi prorrogado até 30-06-2024 pelo Despacho n.º 13288-D/2023 de 29 de dezembro);
- Entidade Gestora dos RBA na Região Autónoma da Madeira (licenciada desde 11 de novembro de 2009 até 30 de junho de 2024; licença atual: Despacho Regional n.º 149/2018 de 24 de abril, cujo prazo de vigência foi prorrogado até 30-06-2024 pelo Despacho Regional n.º 37/2024 de 30 de janeiro);
- Entidade Gestora dos RBA na Região Autónoma dos Açores (licenciada desde 12 de dezembro de 2009 até 30 de junho de 2024; licença atual: Despacho Regional n.º 837/2018 de 30 de maio, cujo prazo de vigência foi prorrogado até 30-06-2024 pelo Despacho n.º 283/2024 de 27 de fevereiro de 2024).

A VALORCAR foi a primeira entidade gestora a obter em Portugal o licenciamento para dois fluxos de resíduos distintos, os VFV e os RBA, possuindo uma experiência acumulada de mais de 14 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.

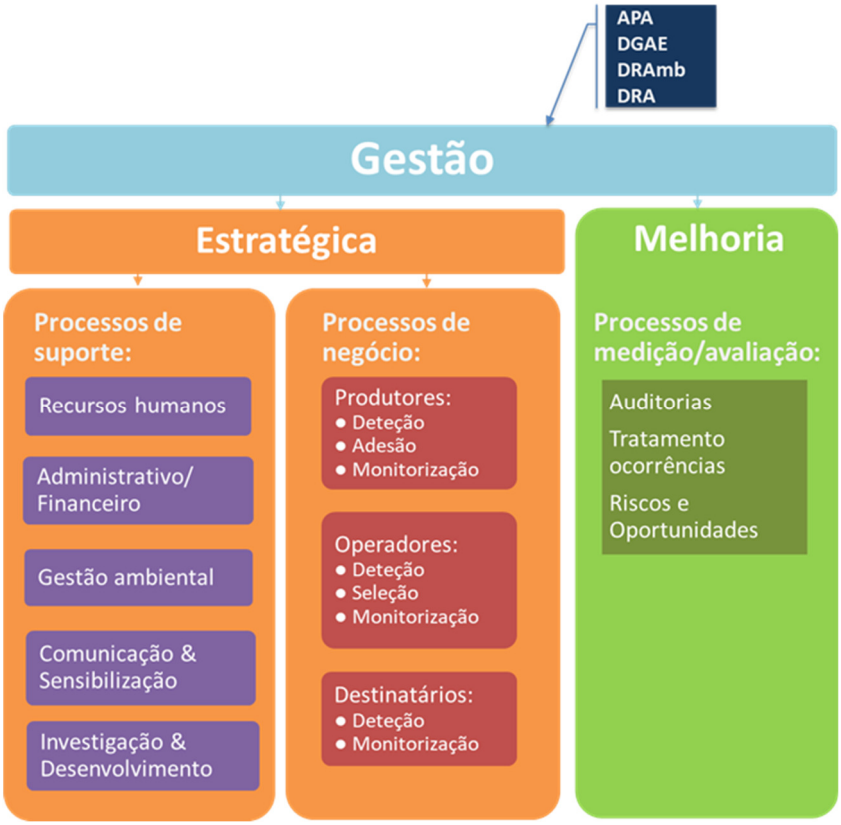
3.1 ÂMBITO

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 RBA (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 RBA).

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 RBA, 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, RBA e materiais resultantes do seu tratamento).

Assinala-se que os RBA 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 das RBA gerados no país.

4.1 RESUMO DA METODOLOGIA PARA AVALIAÇÃO DE ASPETOS E IMPACTES

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

	(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 Reversibilídade 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 que se assegurar a existência de medidas de controlo operacional, monitorização, objetivos ou ações de melhoria, para que estes aspetos ambientais sejam geridos pelo sistema.
	Significativo	Valor obtido **[9-16]**	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)
Impacte Ambiental	Descrição do Potencial Impacte Ambiental
	Tipo - se é positivo (+) ou negativo (-)
Critérios de Avaliação Ambiental	Perigosidade (para os negativos) ou Benefício (para os positivos)

	Reversibilidade/ Fragilidade do meio
	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, RBA 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	Fases CV					Impacte Ambiental		Critérios de Avaliação Ambiental					Classificação	Leg
	Normal	Anómala	Emergência	Descrição do Aspecto Ambiental	Berço	Uso	Cova	Controlo	Influência	Descrição do Potencial Impacte Ambiental	Tipo (+ / -)	P/B	R	F/Pr	PI	Pontuação Final		
Aspectos ambientais associados às actividades directas da Valorcar																		
Actividades da VALORCAR	X			Produção/Consumo de energia electrica	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		Afetação da qualidade do ar (efeito estufa)	-	3	2	3	0	18	Muito Significativo	1
			X	Emissões gasosas resultantes de incêndio (queima)		X		X		Afetação da qualidade do ar	-	3	3	1	1	10	Significativo	1
Aspectos ambientais associados às actividades extra VALORCAR																		
Transporte de VFV/RBA até aos centros da REDE VALORCAR	X			Consumo de combustivel	X				X	Depleção de recursos naturais (petróleo)	-	3	2	3	0	18	Muito Significativo	0
	X			Emissões de gases de escape	X				X	Afetação da qualidade do ar	-	3	2	3	0	18	Muito Significativo	0
Tratamento de VFV/RBA/OU nos centros da REDE VALORCAR	X			Produção de ruído		X		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 para reciclagem (pneus, vidros, plásticos, ...)		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 valorização (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 eliminação (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 perigosos para reciclagem (baterias, oleos,...)		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 eliminação (liq. refrig.)		X		X	X	Potencial contaminação do solo, linhas de água ou redes de drenagem	-	3	3	1	2	11	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)		X		X	X	Afectação da qualidade do ar (empobrecimento da camada de ozono)	-	3	2	1	2	8	Não Significativo	1
			X	Derrame de componentes líquidos (óleos, ácidos, combustível, ...)		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)		X			X	Afectação da qualidade do ar (empobrecimento da camada de ozono)	-	3	3	1	1	10	Significativo	1
			X	Emissões gasosas resultantes do incêndio (queima)		X			X	Afectação da qualidade do ar (efeito estufa)	-	3	3	1	2	11	Significativo	1
			X	Águas de escorrencia contaminadas com agentes de extinção		X			X	Afectação das redes de drenagem e solos.	-	3	3	1	1	10	Significativo	1
			X	Resíduos resultantes dos materiais danificados		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 recicladores	X			Consumo de combustivel			X		X	Depleção de recursos naturais (petróleo)	-	3	2	3	0	18	Muito Significativo	0
	X			Emissões de gases de escape			X		X	Afetação 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)			X	X	X	Afectação da qualidade do ar (empobrecimento da camada de ozono)	-	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 escorrencia contaminadas com agentes de extinção			X	X	X	Afectação das redes de drenagem e 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 RBA 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 aplicáveis, consoante os casos, às entidades: VALORCAR; Centros de abate de VFV; Centros de recolha de RBA; Instalações da VALORCAR (geridas pela ACAP).

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

DIPLOMAS	SUMÁRIO	PRINCIPAIS REQUISITOS A AVALIAR	AVALIAÇÃO 2023/Fonte
DL n.º 152-D/2017 Despacho n.º 2178-A/2018, de 28/03 (Nacional) Despacho n.º 836/2018, de 30/05 (Açores) Despacho n.º 222/2018, de 20/06 (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	• 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 ≥ 7,5% das receitas em SC&E; • Gasto ≥ 2% das receitas em I&D; • Pagamento de contrapartidas financeiras aos operadores de gestão de resíduos; • Sustentabilidade financeira do SIGVFV.	• 116 produtores aderentes / CRM • REDE VALORCAR alargada para 327 centros /CRM; • Realizadas 159 visitas não anunciadas e 80 auditorias /SGDO, Relatórios vistorias; • Taxa de recolha atingida (100%) / SGDO; • Superada taxa de reutilização/reciclagem (89,6%). Não alcançada taxa de reutilização/valorização (94,2%)/SGDO; • Gasto de 9,3% em SC&E e de 17,4% das receitas em I&D (face às receitas do ano anterior) /Mapas contabilísticos; • Pagas contrapartidas financeiras ao coprocessamento 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 (42.643€)/ Mapas contabilísticos.
		• Estabelecimento de contratos com produtores;	• 488 produtores aderentes/ CRM;

DL n.º 152-D/2017 Regulamento EU nº 2023/1542 Despacho n.º 11275-C/2017, de 19/12 (Nacional) Despacho n.º 837/2018, de 30/05 (Açores) Despacho n.º 149/2018, de 12/04 (Madeira)	Regime Geral de Gestão de Resíduos (RGGR) Regime da gestão de fluxos específicos de resíduos (UNILEX) Licença como Entidade Gestora do SIGRBA, ao abrigo do DL n.º 152-D/2017	• Organização da REDE VALORCAR; • Monitorização da REDE VALORCAR; • Cumprimento da taxa de recolha (98%); • Cumprimento da taxa reciclagem (65%); • Gasto ≥ 7,5% das receitas em SC&E; • Gasto ≥ 2% das receitas em I&D; • Pagamento de contrapartidas financeiras aos operadores de gestão de resíduos; • Sustentabilidade financeira do SIGRBA	• REDE VALORCAR alargada para 389 centros/CRM; • Realizadas 182 visitas não anunciadas e 82 auditorias/SGDO, Relatórios vistorias; • Taxa de recolha não alcançada (86,9%); • Taxa de reciclagem superada (71,9%)/SGDO; • Gasto de 8,7% em SC&E e de 2,2% das receitas em I&D (face às receitas do ano anterior)/Mapas contabilísticos; • Pagas contrapartidas financeiras para incentivar a recolha de RBA/Mapas contabilísticos; • SIGRBA com resultados financeiros positivos (1.920.062€)/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 viu as suas licenças para gerir os SIGVFV e SIGRBA mantidas no final de 2023 (continente e regiões autónomas).

Em 2019 a Inspeção Geral do Ambiente Mar Ambiente e Ordenamento do Território (IGAMAOT) levantou um processo de contraordenação ambiental grave à VALORCAR pelo incumprimento da taxa de recolha de RBA 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 2023 não foi recebida qualquer comunicação sobre este processo.

Assinala-se também que 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 (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.

O incumprimento da meta de reutilização/valorização deveu-se à reduzida quantidade de resíduos de fragmentação de VFV encaminhada pelos fragmentadores para valorização, nomeadamente por co-processamento nas cimenteiras nacionais. Por forma a inverter esta situação a VALORCAR irá continuar a:
- 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 enviaram 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;

O incumprimento da meta de 98% de recolha de RBA chumbo deveu-se às condições de mercado que não garantem igualdade de concorrência com entidade gestora concorrente levando a que centros comuns às redes das duas entidades declarem mais baterias à entidade gestora concorrente.

6 PROGRAMA DE GESTÃO AMBIENTAL 2023

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 2023 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 RBA.

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

OBJETIVO	META	RESULTADOS
2. Garantir renovação da licença de entidade gestora de VFV (continente, Açores e Madeira)	3 licenças	Mantidas 3 licenças
3. Garantir manutenção da licença de entidade gestora de RBA (continente) e obter extensão para as regiões autónomas	3 licenças	Mantidas licença no continente e licenças para Açores e Madeira
4. 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
5. Assegurar o cumprimento dos objetivos de recolha de VFV (e ultrapassar os resultados obtidos em 2022 – indicados entre parêntesis)	**≥ 85% (99,9%)**	**100%**
6. Assegurar o cumprimento dos objetivos de reutilização/reciclagem de VFV (e ultrapassar os resultados obtidos em 2022 - indicados entre parêntesis)	**≥ 85,0% (89,1%)**	**89,6%**
7. Assegurar o cumprimento dos objetivos de reutilização/valorização de VFV (e ultrapassar os resultados obtidos em 2022- indicados entre parêntesis)	**≥ 95% (92,2%)**	**94,2%**
8. Assegurar o cumprimento dos objetivos de recolha de RBA (e ultrapassar os resultados obtidos em 2022 - indicados entre parêntesis)	**≥ 98% (107,7%)**	**86,9%**
9. Assegurar o cumprimento dos objetivos de reciclagem de RBA (e ultrapassar os resultados obtidos em 2022 - indicados entre parêntesis)	**≥ 65% (71,6%)**	**71,9 %**
14. Garantir estabilidade financeira do SIGVFV	Resultados contabilísticos positivos	Resultado positivo de 42.643€
15. Garantir estabilidade financeira do SIGRBA	Resultados contabilísticos positivos	Resultado positivo de 1.920.062€
21. Garantir adequabilidade do SGQA	Manter 2 certificações e o registo EMAS	Mantidas certificações Qualidade/Ambiente e registo EMAS
27. Promover a adesão dos produtores presentes no mercado nacional	Obtenção de um total de 400 produtores aderentes SIGRBA Ultrapassar os 75 produtores aderentes ao SIGVFV	Foram mantidos contratos com 116 produtores no âmbito do SIGVFV e 488 no âmbito do SIGRBA

30. Promover o crescimento sustentado da REDE VALORCAR para a gestão de VFV e de RBA	Integrar novos centros na REDE VALORCAR VFV (1 continente + 2 Açores) e RBA (5 continente + 2 Açores)	Foi novamente promovido um alargamento significativo da REDE VALORCAR. Nesta sequência, a REDE VALORCAR passou a integrar 389 centros (371 no continente, 12 nos Açores e 6 na Madeira)
32. Promover o correto funcionamento de todos os centros integrados na REDE VALORCAR	Conseguir pelo menos 7 centros de classe A Conseguir menos de 40 centros classificados como D e de 10 classificados como E Atribuição prémios centros classe A Realizar 180 visitas não anunciadas Realizar 75 auditorias intercalares	Classes / Nº centros A 17 B 77 C 66 D 28 E 26 Realizadas 182 visitas não anunciadas e 82 auditorias
33. Promover a monitorização dos centros de VFV não integrados na REDE VALORCAR	Monitorizar 100% dos centros licenciados	Manutenção do acordo estabelecido com a APA, pelo qual a VALORCAR é responsável pela gestão do SNECD. Todos os centros licenciados no País emitem os certificados de destruição nesta plataforma
34. Promover a Sensibilização, Comunicação e Educação (SC&E) das partes interessadas nos SIGVFV e SIGRBA (e ultrapassar os resultados obtidos em 2022 – indicados entre parêntesis)	Alocação de 7,5% das receitas a ações de sensibilização no âmbito de VFV (7,7%) Alocação de 7,5% das receitas a ações de sensibilização no âmbito de RBA (8,6%)	Alocados 9,3 % das receitas do SIGVFV em ações de sensibilização/informação Alocados 8,7 % das receitas do SIGRBA em ações de sensibilização/informação Publicados relatórios anuais de atividade 2022 e Declaração Ambiental 2022 Distribuídos 190 contentores de recolha de RBA pelos centros da REDE VALORCAR Distribuídas novas placas de identificação dos centros da REDE VALORCAR Realizadas as seguintes formações aos centros: 7 sessões sobre desmantelamento de VFV e receção de RBA; 10 sessões acerca da remoção de baterias de veículos elétricos, 2 sessões de formação sobre remoção do fluido de AC, 1 sessão sobre requisitos administrativos aplicáveis à gestão de VFV e RBA e 2 sessões sobre transporte em ADR Realizado Encontro Rede VALORCAR Mantida publicação dos anúncios “As baterias de veículos elétricos têm muitas vidas” e “Reciclar baterias de chumbo não custa nada” Mantida colaboração com a SOGILUB na campanha de recolha de óleos usados provenientes do canal “do it yourself”

		Continuado protocolo com a ZERO Coordenados 31 concursos de alienação de VFV (mais de 1.400 VFV) Dinamizada página oficial no Facebook, difundidas 3 Newsletters digitais e 12 novidades no sítio de internet
35. 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 2022 – indicados entre parêntesis)	Alocação 2% das receitas a ações de I&D no âmbito de VFV 3,5%) Alocação 2% das receitas a ações de I&D no âmbito de RBA (0,9%)	Alocados 17,4% das receitas do SIGVFV em ações de investigação/desenvolvimento Alocados 2,2% das receitas do SIGRBA em ações de investigação/desenvolvimento Realizados projetos sobre: monitorização de contentores de óleos; separação de poluentes orgânicos persistentes e de plásticos recicláveis dos resíduos de fragmentação de VFV; otimização logística da recolha e transporte de baterias de Lítio usadas provenientes de veiculos elétricos e avaliação do desempenho dum contentor para transporte de bateria de lítio danificada em situação de incêndio da mesma. Participação no Congresso Internacional de Reciclagem de RBA 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
37. Promover a adequação da legislação aplicável ao Sistema Integrado e aos seus intervenientes	Manter participação e acompanhamento	Acompanhamento da implementação do Regulamento EU sobre gestão de RBA Acompanhamento da discussão da proposta de Regulamento EU sobre gestão de VFV Acompanhamento das alterações legislativas introduzidas no UNILEX (Decreto-Lei nº 152-D/2017)

		Participação no grupo de trabalho coordenado pela APA e pela DGAE para redefinição do modelo de atribuição de licenças aos Sistemas Integrados

Legenda: Obrigações especificamente mencionadas nas licenças

Objetivo não atingido

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 RBA gerados no país, nomeadamente os centros de abate de VFV e de recolha de RBA 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 SIGRBA.

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	2021	2022	2023
Distância percorrida (km)	53.068	53.985	58.753
Consumo total combustível (l gasóleo)	2.976	3.020	3.283
Consumo combustível por distância percorrida (l/100km)	5,6	5,6	5,6
Emissões totais (ton CO2e)	7,9	8,1	8,8
Emissões relativas (ton CO2e/km)	0,000150	0,000150	0,000150

Conforme se constata, em 2023, verificou-se um aumento no consumo total de combustível, e consequentemente, nas emissões atmosféricas globais. Este aumento deveu-se ao aumento da distância total percorrida em virtude de terem sido realizadas mais visitas e vistorias.

Assinala-se também que, em 2023, 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 um posto 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 RBA mede-se pelo resultado dos próprios SIGVFV e SIGRBA, o qual pode ser avaliado pelos principais indicadores que os caraterizam. Nos quadros evidenciam-se os principais indicadores do último triénio.

No ano de 2023 voltou a ocorrer um alargamento significativo da REDE VALORCAR, mantendo a tendência verificada no ano anterior. Nessa sequência, esta rede passou a ser constituída por 389 centros, que se encontram espalhados por todos os distritos do continente (371) e nas regiões autónomas dos Açores (12) e da Madeira (6). O aumento da dimensão da REDE VALORCAR foi acompanhado pela presença da VALORCAR no terreno, monitorizando de perto a atividade de todos estes centros através da realização de 264 visitas e auditorias.

Durante o ano de 2023 foram reciclados em Portugal 101.315 VFV pelos centros de abate licenciados, que estão todos integrados na REDE VALORCAR. Foi assim atingida uma taxa de recolha de 100%.

Em 2023, na gestão dos VFV, foram atingidas taxas de reutilização/reciclagem de 89,6% e de reutilização/valorização de 94,2% (peso médio de cada VFV que é reaproveitado). Estes resultados permitiram cumprir a meta de reutilização/reciclagem de VFV prevista na legislação nacional e comunitária (85%) mas ficaram aquém da meta de reutilização/valorização (95%).

O incumprimento da meta de reutilização/valorização deveu-se a um decréscimo acentuado na quantidade de resíduos de fragmentação de VFV encaminhada pelos fragmentadores para valorização energética nas cimenteiras nacionais. Por forma a inverter esta situação a VALORCAR irá:
- 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 enviaram 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;

No que diz respeito aos Resíduos de Baterias e Acumuladores (RBA), os centros da REDE VALORCAR recolheram neste ano um total de 20.081 toneladas de baterias de chumbo, o que representou um decréscimo homólogo de -3,4% e permitiu atingir uma taxa de recolha de 86,9% (aquém da meta definida na legislação, que é de 98%).

A esmagadora maioria dos RBA 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 iões 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 envio para reciclagem.

	SIGVFV				SIGRBA			
Indicadores	**2021**	**2022**	**2023**	**Δ 2023/2022**	**2021**	**2022**	**2023**	**Δ 2023/2022**
Produtores aderentes (n.º)	95	99	116	17	454	450	488	38
Veículos ligeiros introduzidos no mercado (unid)	255.410	294.281	347.693	53.412	-	-	-	-
Baterias novas introduzidas no mercado (t)	-	-	-	-	25.470	28.005	39.377	11.372
Visitas n/anunciadas aos centros REDE VALORCAR (n.º)	132	142	159	17	138	155	182	27
Visitas sem deteção de não conformidades (%)	14	17	19	2	16	18	20	2
Auditorias intercalares aos centros REDE VALORCAR (n.º)	72	68	80	12	74	69	82	13
Vistorias aos centros candidatos a integrar a REDE VALORCAR (n.º)	37	49	16	-33	70	65	21	-44
Quantidade VFV recolhidos REDE VALORCAR (unid)	108.902	109.475	101.315	-8.160	-	-	–	-
Quantidade de RBA recolhidas pela REDE VALORCAR (t)	-	-	–	-	20.512	20.793	20.081	-712
Destinatários dos materiais da REDE VALORCAR (n.º)	239	291	311	20	3	3	3	0

Indicadores com metas definidas nas licenças			2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
N.º de centros integrados REDE VALORCAR	SIGVFV	Meta	≥ 63	≥ 63	≥ 63	≥ 63	≥ 63	≥ 63	≥ 63	≥ 63
		Resultado	92	93	246	196	246	261	319	327
	SIGRBA	Meta	-	≥ 69	-	-	-	-	-	-
		Resultado	98	100	263	212	263	294	371	389
Taxa de recolha REDE VALORCAR (%)	SIGVFV	Meta	≥ 80	≥ 80	≥ 80	≥ 81	≥ 83	≥ 85	≥ 85	≥ 85
		Resultado (*)	72,4	74,1	84,6	78,1	84,6	92,3	99,9	100
	SIGRBA	Meta	≥ 98	≥ 95	≥ 98	≥ 98	≥ 98	≥ 98	≥ 98	≥ 98
		Resultado (**)	99,0	88,8	99,9	101,0	99,9	100,3	107,7	86,9
Taxa reutilização e reciclagem REDE VALORCAR (%)	SIGVFV	Meta	≥ 85	≥ 85	≥ 85	≥ 85	≥ 85	≥ 85	≥ 85	≥ 85
		Resultado (*)	87,0	87,2	88,5	88,0	88,5	88,8	89,1	89,6
	SIGRBA	Meta	≥ 65 Pb	≥ 65 Pb	≥ 65 Pb	≥ 65 Pb	≥ 65 Pb	≥ 65 Pb	≥ 65 Pb	≥ 65 Pb
		Resultado (**)	70,7 Pb	68,5 Pb	71,1 Pb	69,5 Pb	71,1 Pb	71,5 Pb	71,6 Pb	71,9 Pb
Taxa reutilização e valorização REDE VALORCAR (%)	SIGVFV	Meta	≥ 95	≥ 95	≥ 95	≥ 95	≥ 95	≥ 95	≥ 95	≥ 95
		Resultado (*)	95,9	95,9	97,0 %	96,5 %	97,0 %	97,2 %	92,2 %	94,2 %
	SIGRBA	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 RBA encontra-se descrita no Anexo III.

(***) Não definida na legislação.

Legenda: Metas superadas

Metas não superadas

8 PROGRAMA DE GESTÃO AMBIENTAL 2024

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 2024 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 SIGRBA.

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	31/12/2024
Garantir manutenção da licença de entidade gestora de RBA (continente, Açores e Madeira)	3 licenças	Todas as ações da VALORCAR concorrem para a concretização deste objetivo	31/12/2024
Garantir manutenção do acordo sobre gestão de óleos usados	1 acordo	Articular com SOGILUB	31/12/2024
Assegurar o cumprimento dos objetivos de recolha de VFV	≥ 85,0 % (100%)	Todas as ações da VALORCAR concorrem para a concretização deste objetivo	31/12/2024
Assegurar o cumprimento dos objetivos de reutilização/reciclagem de VFV (e ultrapassar os resultados obtidos em 2023 – indicados entre parêntesis)	≥ 85,0 % (89,6%)	Todas as ações da VALORCAR concorrem para a concretização deste objetivo	31/12/2024
Assegurar o cumprimento dos objetivos de reutilização/valorização de VFV (e ultrapassar os resultados obtidos em 2023 – indicados entre parêntesis)	≥ 95,0 % (94,2%)	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 enviaram 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.	31/12/2024
Assegurar o cumprimento dos objetivos de recolha de RBA (e ultrapassar os resultados obtidos em 2023 – indicado entre parêntesis)	≥ 98,0 % (86,9%)	Todas as ações da VALORCAR concorrem para a concretização deste objetivo	31/12/2024
Assegurar o cumprimento dos objetivos de reciclagem de RBA (e ultrapassar os resultados obtidos em 2023 – indicados entre parêntesis)	≥ 65,0% (71,9 %)	Todas as ações da VALORCAR concorrem para a concretização deste objetivo	31/12/2024
Garantir estabilidade financeira do SIGVFV	Resultados contabilísticos positivos	Todas as ações da VALORCAR concorrem para a concretização deste objetivo	31/12/2024
Garantir estabilidade financeira do SIGRBA	Resultados contabilísticos positivos	Todas as ações da VALORCAR concorrem para a concretização deste objetivo	31/12/2024
Garantir adequabilidade do SGQA	Manter 2 certificações e o Registo EMAS	Todas as ações da VALORCAR concorrem para a concretização deste objetivo	31/12/2024

Promover a adesão dos produtores presentes no mercado nacional	Manter pelo menos 400 produtores aderentes ao SIGRBA Manter pelo menos 75 produtores aderentes ao SIGVFV	Estabelecer parcerias para deteção de freeriders Monitorizar mercado de importação de veículos usados	31/12/2024
Promover o crescimento sustentado da REDE VALORCAR para a gestão de VFV e de RBA	Integrar novos centros na REDE VALORCAR Alargar rede complementar de recolha de RBA (distribuidores) Alargar rede de recicladores de RBA e de outros componentes de VFV	Admitir todos os centros candidatos que cumpram os requisitos	31/12/2024
		Realizar visitas e a celebrar contratos com recicladores (vidros, plásticos, baterias)	31/12/2024
		Consolidar rede complementar de recolha de RBA	31/12/2024
Promover o correto funcionamento de todos os centros integrados na REDE VALORCAR	Manter pelo menos 7 centros de classe A Manter menos de 40 centros classificados como D e de 10 classificados como E 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	31/12/2024
Promover a monitorização dos centros de VFV não integrados na REDE VALORCAR	Monitorizar 100% dos centros licenciados	Gerir acessos e apoiar a utilização do Sistema Nacional de Emissão de Certificados de Destruição (SNECD)	31/12/2024

		Otimizar ligação online com o IMT	31/12/2024
Promover a Sensibilização, Comunicação e Educação (SC&E) das partes interessadas nos SIGRBA e SIGVFV (e ultrapassar os resultados obtidos em 2023 – indicados entre parêntesis)	Alocação de 7,5% das receitas a ações de SC&E no âmbito de VFV (9,3 %) Alocação de 7,5% das receitas a ações de SC&E no âmbito de RBA (8,7%)	Apoiar concursos para alienação de VFV e manter respetiva BD atualizada	31/12/2024
		Atribuir contentores para recolha de RBA aos centros da REDE VALORCAR	31/03/2024
		Realizar sessões de formação sobre desmantelamento de baterias de veículos elétricos	31/12/2024
		Realizar sessões de formação sobre desmantelamento de veículos e gestão de RBA	31/12/2024
		Organizar visita a reciclador de RBA	31/12/2024
		Prosseguir protocolo com a ZERO	31/12/2024
		Realizar sessões de formação sobre remoção de fluido de AC	31/12/2024
		Republicar livro infantil sobre reciclagem de VFV	31/12/2024
		Promover atualização e dinamização das páginas de internet, do *facebook e newsletters*	31/12/2024
		Continuar publicação de anúncios sobre reciclagem de baterias de Lítio e de baterias de chumbo	31/12/2024
		Promover ligações dos SGDO/SGDP ao SILiAmb	31/03/2024
		Comunicação sobre as atividades de recolha e reciclagem de VFV e RBA e sobre uma utilização sustentável de veículos e de baterias em ações de comunicação da ACAP	31/12/2024
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 2023 – indicados entre parêntesis)	Alocação de 2% das receitas a ações de I&D no âmbito de VFV (17,4 %) Alocação de 2% das receitas a ações de I&D no âmbito de RBA (2,2 %)	Realizar projeto sobre reciclagem de baterias de Lítio provenientes de veículos elétricos	31/12/2024
		Avaliação do desempenho das caixas para transporte de baterias de Lítio defeituosas	31/12/2024
		Prosseguir protocolo com BRIGHT SOLAR para reutilização de baterias de Lítio	31/12/2024
		Participar nos congressos *International Automobile Recycling Congress* (IARC) e *International Congress for Battery Recycling* (ICBR)	31/12/2024
		Realizar projeto I&D de avaliação técnico económica de tecnologias para separar substâncias POP em resíduos de VFV	31/12/2024

		Acompanhar implementação das alterações do DL 152-D/2017	31/12/2024
		Participar no grupo de trabalho definido no âmbito da CAGER para definir modelo de compensação entre entidades gestoras de RBA.	31/!2/2024
Promover a adequação da legislação aplicável ao Sistema Integrado e dos seus intervenientes	Manter participação e acompanha-mento	Acompanhar o processo de discussão da proposta de Regulamento sobre VFV	31/12/2024
		Promover o reconhecimento do estatuto de reciclagem para as cimenteiras	31/12/2024
		Acompanhar o processo de implementação do Regulamento sobre RBA	31/12/2024

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 e Acumuladores (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 RBA).(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 27/5/2024.

Assinatura

Digitally signed by Luís Santos
Date: 2024.05.27 16:55:11 +01'00'

Verificador Ambiental Acreditado

Assinatura

Ana Cristina Simões
Digitally signed by Ana Cristina Simões
Date: 2024.04.29 12:00:17 +01'00'

Auditor

10 ANEXO I

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 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
RBA – Resíduo de Bateria ou Acumulador
SIGOU – Sistema Integrado de Gestão de Óleos Usados
SIGRBA - Sistema Integrado de Gestão de Resíduos de Baterias e Acumuladores
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 RBA enviada para reciclagem – em 2023 foi de 10€/t)
VFV - Veículo em Fim de Vida

11 ANEXO II

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 2023 foram utilizados os CD de 2023 que se encontravam válidos no SNECD no dia 05 de janeiro de 2024.

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 2023 foram utilizados os dados que constavam na SNECD no dia 05 de janeiro de 2024;
- 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 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 2023 foram contabilizadas as expedições de materiais registadas no SGDO no dia 31 de janeiro de 2024 para reciclagem e valorização, e os dados da reutilização foram contabilizados no dia 01 de abril de 2024;
- 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 2023 pela VALORCAR foram utilizados os resultados da SOGILUB, relativos a 2023, que se encontravam disponíveis em 14 de fevereiro de 2024 (10,8% eliminação/perdas; 89,2% 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 2023 pela VALORCAR foram utilizados os resultados da VALORPNEU, relativos a 2023, que se encontravam disponíveis em 27 de fevereiro de 2024 (3,4% reutilização; 88,7% reciclagem; 7,9% 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 2023 os fragmentadores da REDE VALORCAR enviaram resíduos de fragmentação para valorização em cimenteiras e outros destinos. 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 comummente 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

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 ANEXO III

12.1 MÉTODO DE CÁLCULO DA TAXA DE RECOLHA DE RBA

Todos os produtores aderentes ao SIGRBA 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 2023 foram utilizados os dados que se encontravam válidos no SGDP no dia 01 de abril de 2024.

Por outro lado, todos os centros de recolha integrados na REDE VALORCAR utilizam o SGDO para registarem as quantidades de RBA 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 2023 foram utilizados os dados que se encontravam válidos no SGDO no dia 31 de janeiro de 2024.

Tendo em conta estes dados de base, a taxa de recolha de RBA alcançada pela VALORCAR em 2023 correspondeu ao rácio entre a quantidade (em peso) de RBA 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/RBA da tipologia química de Chumbo Ácido.

12.2 MÉTODO DE CÁLCULO DA TAXA DE RECICLAGEM DE RBA

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 RBA alcançada pela VALORCAR em 2023 correspondeu ao somatório das eficiências de reciclagem de cada um dos recicladores destinatários das RBA 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 2023 foram utilizadas as eficiências de reciclagem relativas a 2021 (EXIDE – 73,7%) e 2022 (AZOR – 79,8% e METALURGICA MEDINA – 66,87%)), disponíveis em 31 de março de 2024.