



Validada em 29/05/2020

## **Declaração Ambiental de 2019**

### **Declaração Ambiental Validada**

*João Carlos de Sousa Bastião Trindade*

**DECLARAÇÃO AMBIENTAL – 2019**

SGS ICS Systems & Services Certification  
Org. Verificação Ambiental PT-V-0003



**EMAS**

**GESTÃO  
AMBIENTAL  
VERIFICADA  
PT-000108**



## ÍNDICE

1	Introdução.....	2
2	Apresentação da organização.....	3
2.1	Atividades .....	3
2.2	Licenças.....	3
2.3	Contatos .....	4
2.4	missão e Política da Qualidade e do Ambiente.....	5
3	Apresentação do Sistema de Gestão Ambiental.....	7
3.1	Âmbito.....	7
3.2	Organização do Sistema de Gestão.....	7
4	Descrição dos aspetos ambientais significativos .....	9
4.1	Resumo da metodologia PARA avaliação de aspetos e impactes .....	9
4.2	Aspetos ambientais diretos e indiretos Significativos.....	13
5	Requisitos legais.....	15
6	Programa de gestão ambiental 2019 .....	17
7	Desempenho ambiental.....	22
7.1	Desempenho ambiental da VALORCAR.....	22
7.2	Indicadores .....	23
8	Programa de gestão ambiental 2020 .....	27
9	Declaração do verificador ambiental .....	31
10	ANEXO I .....	32
10.1	Lista de Abreviaturas .....	32
11	ANEXO II .....	33
11.1	Método de cálculo da taxa de recolha de VFV.....	33
11.2	Método de cálculo da taxa de reutilização/reciclagem e de reutilização/valorização de VFV .....	33
12	ANEXO III .....	37
12.1	Método de cálculo da taxa de recolha de RBA .....	37
12.2	Método de cálculo da taxa de reciclagem de RBA.....	37



## 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 2019.

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 setor automóvel, incluindo resíduos da respetiva manutenção e reparação, veículos em fim de vida e seus componentes e materiais, bem como o registo de produtores de baterias de veículos nos termos dos artigos 23º, 24º e 25º do Decreto-Lei n.º 6/2009, a promoção e realização de estudos, campanhas de comunicação e informação e edição de publicações”*.

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

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, ao abrigo do Decreto-Lei n.º 152-D/2017, de 11 de dezembro (licenciada desde 2 de julho de 2004 até 31 de dezembro de 2021);
- Entidade Gestora dos VFV na Região Autónoma da Madeira, ao abrigo do Decreto Regulamentar Regional n.º 2/2015/M, de 5 de dezembro (licenciada desde 13 de abril de 2009 até 31 de dezembro de 2021);
- Entidade Gestora dos VFV na Região Autónoma dos Açores, ao abrigo do Decreto Legislativo Regional n.º 24/2012/A, de 1 de junho (licenciada desde 1 de janeiro de 2010 até 31 de dezembro de 2021);



- Entidade Gestora dos RBA no território continental, ao abrigo do Decreto-Lei n.º 152-D/2017 (licenciada desde 23 de julho de 2009 até 31 de dezembro de 2021);
- Entidade Gestora dos RBA na Região Autónoma da Madeira, ao abrigo do Decreto Regulamentar Regional n.º 2/2015/M (licenciada desde 11 de novembro de 2009 até 31 de dezembro de 2021);
- Entidade Gestora dos RBA na Região Autónoma dos Açores, ao abrigo do Decreto Legislativo Regional n.º 24/2012/A e do Decreto Regulamentar Regional n.º 9/2016/A, de 21 de novembro (licenciada desde 12 de dezembro de 2009 até 31 de dezembro de 2021).

A VALORCAR foi a primeira entidade gestora a obter em Portugal o licenciamento para dois fluxos de resíduos distintos, os VFV e os RBA, bem como para atuar simultaneamente como Entidade de Registo de Produtores de baterias de veículos, possuindo uma experiência acumulada de mais de 14 anos a este nível.

A empresa detém ainda, desde 28 de junho de 2017, uma participação de 15% no capital social da SOGILUB – Sociedade de Gestão Integrada de Óleos Lubrificantes Usados, Lda., empresa que se encontra licenciada como entidade gestora dos óleos lubrificantes usados no território continental e nas regiões autónomas dos Açores e da Madeira. Esta participação garante o direito a nomear um representante no Conselho Fiscal e na Gerência dessa entidade.

Salienta-se ainda que, na sequência da entrada em vigor no dia 1 de janeiro de 2018 do Decreto-Lei n.º 152-D/2017, que define as novas regras para a gestão de todos os fluxos específicos de resíduos, nomeadamente dos VFV e das RBA, a APA passou a assegurar a atividade de registo de produtores/importadores de produtos abrangidos pelo princípio da “responsabilidade alargada do produtor”. Desta forma, a VALORCAR deixou de exercer essa atividade desde a referida data.

## 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](http://www.valorcar.pt)

Facebook: [www.facebook.com/Valorcar](https://www.facebook.com/Valorcar)

E-mail: [valorcar@valorcar.pt](mailto:valorcar@valorcar.pt)

Telefone: 21 301 17 66

Responsável Ambiental: Diretor Operacional – 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.

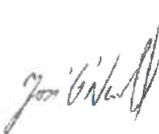
### POLÍTICA DA QUALIDADE E DO AMBIENTE

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




**DECLARAÇÃO AMBIENTAL – 2019**

SIG SCS Systems R. S. Carlos  
para Cont. de S. Carlos, 100  
Org. Verificação Ambiental P:V-0003





### 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).

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

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

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

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

Para aspetos com impacto negativo:

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

Para aspetos com impacto positivo:

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



<b>Alto</b>	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)	<b>3</b>
-------------	--	----------

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
<b>Baixa</b>	Danos reversíveis a curto prazo. Baixa fragilidade do descritor ambiental afetado.	<b>1</b>
<b>Moderada</b>	Reversíveis a médio/longo prazo. Descritor ambiental afetado apresenta alguma fragilidade.	<b>2</b>
<b>Alta</b>	Irreversíveis. Descritor ambiental afetado apresenta elevada fragilidade.	<b>3</b>

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
<b>Baixa</b>	Frequência/Probabilidade reduzida face aos restantes aspetos ambientais da organização.	<b>1</b>
<b>Moderada</b>	Frequência/Probabilidade moderada face aos restantes aspetos ambientais da organização.	<b>2</b>
<b>Alta</b>	Frequência/Probabilidade elevada face aos restantes aspetos ambientais da organização.	<b>3</b>

Existência de Legislação		Pontuação
<b>Existe</b>	Existe legislação ambiental aplicável ao aspeto ambiental em avaliação	<b>1</b>
<b>Não Existe</b>	Não existe legislação ambiental aplicável ao aspeto ambiental em avaliação	<b>0</b>

Relevância para as partes interessadas		Pontuação
<b>Muito Relevante</b>	O aspeto e impacte ambiental é muito relevante para as partes interessadas	<b>2</b>
<b>Relevante</b>	O aspeto e impacte ambiental é relevante para as partes interessadas	<b>1</b>
<b>Sem Relevância</b>	O aspeto e impacte ambiental não tem relevância para as partes interessadas	<b>0</b>

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

Classificação:

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

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

Impacte Ambiental Positivo	Classificação	
 <b>Muito Significativo</b>	Valor obtido <b>[17-30]</b>	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 (equivalente a indicar que é um aspeto ambiental direto)
	Influência (equivalente 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
	Existência de Legislação
	Relevância para as Partes Interessadas (PI)
	Pontuação Final (dada pela fórmula descrita na metodologia: (Perigosidade x Reversibilidade e Fragilidade do Meio x Frequência/Probabilidade) + Partes Interessadas)
<b>Classificação</b>	(Resultado: Muito Significativo; Significativo; Não Significativo)
<b>Gestão dos Aspetos Ambientais Significativos no Sistema de Gestão</b>	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 impactos significativos (ou muito significativos) os seguintes:

Situacao		Aspecto Ambiental					Impacte Ambiental					CRITÉRIOS de Avaliação Ambiental					Classificação	Leg
Actividades / Cenários	Normal Anómala Emergência	Descrição do Aspecto Ambiental	Fases CV			Controlo Influência	Descrição do Potencial Impacte Ambiental	Tipo (+/-)	P/B	R	F/Pr	PI	Pontuação Final					
			Berço	Uso	Obra													
<b>Aspectos ambientais associados às actividades directas da Valorcar</b>																		
Actividades da VALORCAR	X	Produção/Consumo de energia eléctrica	X	X	X		Contribuição para redução do aquecimento global (produção de energia eléctrica por fotovoltaico)	+	2	1	3	2	8	Não Significativo	1			
	X	Consumo de combustíveis dos veículos da VALORCAR		X	X		Depleção de recursos naturais (petróleo)	-	3	2	3	0	18	Muito Significativo	0			
	X	Emissões de gases de escape dos veículos da VALORCAR		X	X		Afectação da qualidade do ar (efeito estufa)	-	3	2	3	0	18	Muito Significativo	1			
		X	Emissões gasosas resultantes de incêndio (queima)		X	X		Afectação da qualidade do ar	-	3	3	1	1	10	Significativo	1		
<b>Aspectos ambientais associados às actividades extra VALORCAR</b>																		
Transporte de VFV/BVU até aos centros da REDE VALORCAR	X	Consumo de combustível	X			X	Depleção de recursos naturais (petróleo)	-	3	2	3	0	18	Muito Significativo	0			
	X	Emissões de gases de escape	X			X	Afectação da qualidade do ar	-	3	2	3	0	18	Muito Significativo	0			
Tratamento de VFV/BVU/OU nos centros da REDE VALORCAR	X	Produção de ruído		X	X	X	Inconforto para os trabalhadores e utentes, bem como para o exterior	-	2	2	2	1	9	Significativo	1			
	X	Produção de resíduos não perigosos (pneus, vidros, plásticos, ...)		X	X	X	Potencial contaminação do solo, linhas de água ou redes de drenagem	-	3	3	3	2	29	Muito Significativo	1			
	X	Produção de resíduos perigosos (baterias, ...)		X	X	X	Potencial contaminação do solo, linhas de água ou redes de drenagem	-	3	3	2	2	20	Muito 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	3	3	2	29	Muito Significativo	1			
	X	Produção de gases de refrigeração (CFC's)		X	X	X	Afectação da qualidade do ar (empobrecimento da camada de ozono)	-	3	3	1	2	11	Significativo	1			
		X	Derrame de componentes líquidos (óleos, ácidos, combustível, ...)		X		X	Contaminação do solo, linhas de água ou redes de drenagem	-	3	3	2	1	19	Muito 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 de incêndio (queima)		X	X	X	Afectação da qualidade do ar (efeito estufa)	-	3	3	1	2	11	Significativo	1		
		X	Águas de escorrença contaminadas com agentes de extinção		X		X	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 combustível		X	X	X	Depleção de recursos naturais (petróleo)	-	3	2	3	0	18	Muito Significativo	0			
	X	Emissões de gases de escape		X	X	X	Afectação da qualidade do ar	-	3	2	3	0	18	Muito Significativo	0			
Destinatário de componentes/materiais resultantes dos centros da REDE VALORCAR	X	Produção de ruído		X	X	X	Inconforto 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	-	3	3	3	2	29	Muito Significativo	1			
	X	Produção de resíduos perigosos		X	X	X	Potencial contaminação do solo, linhas de água ou redes de drenagem	-	3	3	2	2	20	Muito Significativo	1			
	X	Produção de componentes líquidos		X	X	X	Potencial contaminação do solo, linhas de água ou redes de drenagem	-	3	3	3	2	29	Muito Significativo	1			
		X	Derrame de componentes líquidos		X	X	X	Contaminação do solo, linhas de água ou redes de drenagem	-	3	3	2	1	19	Muito 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 de incêndio (queima)		X	X	X	Afectação da qualidade do ar (efeito estufa)	-	3	3	1	2	11	Significativo	1		
		X	Águas de escorrença contaminadas com agentes de extinção		X	X	X	Afectação das redes de drenagem 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		

**DECLARAÇÃO AMBIENTAL – 2019**

*SGS* *Systems & Services Certification*  
Org. Verificação Ambiental PT-V-0003





## 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 2019
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)  Licença como Entidade Gestora do SIGVFV, ao abrigo do DL n.º 152-D/2017	<ul style="list-style-type: none"> <li>Estabelecimento de contratos com produtores;</li> <li>Desenvolvimento do modelo financeiro do SIGVFV;</li> <li>Desenvolvimento dos planos de Prevenção, SC&amp;E e I&amp;D;</li> <li>Desenvolvimento do método de cálculo dos objetivos do SIGVFV;</li> <li>Organização da REDE VALORCAR;</li> <li>Monitorização da REDE VALORCAR;</li> <li>Gestão da PNECD;</li> <li>Cumprimento da taxa de recolha (81%);</li> <li>Cumprimento das taxas de reutilização/reciclagem (85%) e de reutilização/valorização (95%);</li> <li>Gasto <math>\geq</math> 6,5% das receitas em SC&amp;E;</li> <li>Gasto <math>\geq</math> 2% das receitas em I&amp;D;</li> <li>Pagamento de contrapartidas financeiras aos operadores de gestão de resíduos;</li> <li>Sustentabilidade financeira do SIGVFV.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>73 produtores aderentes</li> <li>Realizadas 47 vistorias de integração, 97 visitas não anunciadas e 45 auditorias;</li> <li>Assegurada gestão da PNECD;</li> <li>REDE VALORCAR alargada para 196 centros;</li> <li>Taxa de recolha não atingida (apesar de se ter aumentado significativamente a dimensão da REDE VALORCAR, ainda não foi possível atingir o objetivo definido na licença, o que se ficou a dever ao cada vez mais elevado número de operadores licenciados no país);</li> <li>Superadas taxas de reutilização/reciclagem (88,0%) e de reutilização/valorização (96,5%);</li> <li>Gasto de 8,8% em SC&amp;E e de 12,3% das receitas em I&amp;D (face às receitas do ano anterior);</li> <li>Pagas contrapartidas financeiras ao coprocessamento de resíduos de fragmentação, ao encaminhamento de óleos usados e ao transporte de materiais provenientes das regiões autónomas;</li> <li>SIGVFV com resultados financeiros positivos (33.590 €).</li> </ul>
DL n.º 152-D/2017  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)  Licença como Entidade Gestora do SIGRBA, ao abrigo do DL n.º 152-D/2017	<ul style="list-style-type: none"> <li>Estabelecimento de contratos com produtores;</li> <li>Desenvolvimento do modelo financeiro do SIGRBA;</li> <li>Desenvolvimento dos planos de Prevenção, SC&amp;E e I&amp;D;</li> <li>Organização da REDE VALORCAR;</li> <li>Monitorização da REDE VALORCAR;</li> <li>Cumprimento da taxa de recolha (98%);</li> <li>Cumprimento da taxa reciclagem (65%);</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>386 produtores aderentes;</li> <li>Realizadas 51 vistorias de integração, 105 visitas não anunciadas e 45 auditorias;</li> <li>REDE VALORCAR alargada para 212 centros;</li> <li>Taxa de recolha superada (101,0 %);</li> <li>Taxa de reciclagem superada (69,5 %);</li> <li>Gasto de 12,2 % em SC&amp;E e de 6,7 % das receitas em I&amp;D (face às receitas do ano anterior);</li> <li>Pagas contrapartidas financeiras para incentivar a recolha de RBA;</li> </ul>



		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Gasto <math>\geq</math> 6,5% das receitas em SC&amp;E;</li> <li>• Gasto <math>\geq</math> 2% das receitas em I&amp;D;</li> <li>• Pagamento de contrapartidas financeiras aos operadores de gestão de resíduos;</li> <li>• Sustentabilidade financeira do SIGRBA</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• SIGRBA com resultados financeiros positivos (31.116 €).</li> </ul>
--	--	---	---

No âmbito do referido quadro legislativo, realça-se que a VALORCAR tem garantido, na generalidade, o cumprimento das suas obrigações (à exceção da taxa de recolha de VFV). Por essa razão viu as suas licenças para gerir os SIGVFV e SIGRBA mantidas no final de 2019 (continente e regiões autónomas).

É de assinalar que 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). Esta contraordenação teve por base uma comunicação da Agência Portuguesa do Ambiente à IGAMAOT relativa aos resultados das várias entidades gestoras de pilhas e acumuladores. A VALORCAR enviou uma contestação à IGAMAOT tendo por base o facto do Decreto-Lei acima referido apenas ter entrado em vigor em 2018 (pelo que só devia incidir sobre os resultados a partir de 2018) e da VALORCAR ser alvo de concorrência desleal, conforme reconhecido num relatório (de auditoria à VALORCAR) da IGAMAOT e num parecer da Autoridade da Concorrência.



## 6 PROGRAMA DE GESTÃO AMBIENTAL 2019

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 2019 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	Obtidas 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 obtidas 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 2018 – indicados entre parêntesis)	≥ 81% (72,4%)	78,1% (Apesar de se ter aumentado significativamente a dimensão da REDE VALORCAR, ainda não foi possível atingir o objetivo definido na licença, o que se ficou a dever ao cada vez mais elevado número de operadores licenciados no país)
6. Assegurar o cumprimento dos objetivos de reutilização/reciclagem de VFV (e ultrapassar os resultados obtidos em 2018 - indicados entre parêntesis)	≥ 85,0% (87,0%)	88,0 %
7. Assegurar o cumprimento dos objetivos de reutilização/valorização de VFV (e ultrapassar os resultados obtidos em 2018- indicados entre parêntesis)	≥ 95% (96,0%)	96,5 %
8. Assegurar o cumprimento dos objetivos de recolha de RBA (e ultrapassar os resultados obtidos em 2018 - indicados entre parêntesis)	≥ 98% (99,0%)	101,0%
9. Assegurar o cumprimento dos objetivos de reciclagem de RBA (e ultrapassar os resultados obtidos em 2018)	≥ 65% (70,7%)	69,5 %
14. Garantir estabilidade financeira do SIGVAV	Resultados contabilísticos positivos	Resultado positivo de 33.590 €
15. Garantir estabilidade financeira do SIGRBA	Resultados contabilísticos positivos	Resultado positivo de 31.116 € €
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	Foram mantidos contratos com 73 produtores no âmbito do SIGVAV e 386 no âmbito do SIGRBA





		<p>Realizadas sessões do curso de formação aos centros sobre desmantelamento de baterias de veículos elétricos/híbridos (iniciado em 2018)</p> <p>Realizadas 4 sessões (2 em Lisboa e 2 no Porto) de formação aos centros sobre os requisitos mínimos de tratamento de VFV</p> <p>Mantida colaboração com a SOGILUB na campanha de recolha de óleos usados provenientes do canal “do it yourself”</p> <p>Continuado protocolo com a ZERO</p> <p>Continuado apoio financeiro e material ao programa Eco-Escolas, incluindo participação na ECO MOSTRA realizada em 18 de outubro em Guimarães</p> <p>Coordenados 26 concursos de alienação de VFV (679 VFV)</p> <p>Dinamizada página oficial no Facebook, difundidas 2 Newsletters digitais e 10 novidades no sítio de internet</p> <p>Desenvolvimento, em conjunto com a VALORPNEU e a SOGILUB, duma infografia sobre a importância do automóvel na economia circular. Divulgação da infografia na imprensa escrita através de anúncios em publicações generalistas de grande circulação</p> <p>Promovida uma inserção publicitária numa publicação de imprensa</p> <p>Não foi desenvolvido o tutorial vídeo sobre despoluição/desmantelamento de VFV por indisponibilidade de recursos.</p>
<p>35. Promover a Investigação e o Desenvolvimento (I&amp;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 2018 – indicados entre parêntesis)</p>	<p>Alocação 2% das receitas a ações de I&amp;D no âmbito de VFV (9,6%)</p> <p>Alocação 2% das receitas a ações de I&amp;D no âmbito de RBA (6,4%)</p>	<p>Alocados 12,3 % das receitas do SIGVFV em ações de investigação/desenvolvimento</p> <p>Alocados 6,7 % das receitas do SIGRBA em ações de investigação/desenvolvimento</p> <p>Realizada a campanha de processamento de VFV para aferir o teor metálico médio dos VFV em Portugal. Permitiu apurar um teor metálico médio de 74,97%</p> <p>Operacionalizados os Sistemas Informáticos da VALORCAR (SGDP e SGDO), que permitem monitorizar a atividade dos produtores e dos centros da REDE VALORCAR</p> <p>Inaugurada a unidade de produção de eletricidade, com origem fotovoltaica, e armazenamento em baterias de lítio reutilizadas de veículos elétricos (tem também acoplado um posto de carregamento de veículos elétricos)</p> <p>Difundidos os resultados do projeto piloto de desenvolvimento de uma norma de boas práticas para os centros de abate</p> <p>Continuada parceria com o Instituto Politécnico de Setúbal para colaboração na pós-graduação em motorização de veículos elétricos e híbridos</p> <p>Continuada parceria com a AVE sobre coprocessamento dos resíduos de fragmentação</p>



		<p>Garantida participação no International Automobile Recycling Congress (IARC)</p>
<p>37. Promover a adequação da legislação aplicável ao Sistema Integrado e aos seus intervenientes</p>	<p>Manter participação e acompanhamento</p>	<p>Acompanhamento da alteração legislativa que veio revogar o prazo limite de 1 ano para o desmantelamento de VFV</p> <p>Realizadas diversas reuniões com a APA e o IMT no sentido de ligar a PNECD à base de dados das matrículas (cancelamento da matrícula simultâneo à emissão do CD)</p> <p>Assegurada participação no Conselho Consultivo da CAGER e coordenação dos grupos de trabalho sobre simplificação dos requisitos declarativos e sobre controlo de free-riders</p> <p>Participação no grupo de trabalho estabelecido no âmbito da CAGER para definição e implementação do mecanismo de compensação entre entidades gestoras de RBA</p>



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 SIGVAV 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	2017	2018	2019
Distância percorrida (km)	79.158	84.951	56.003
Consumo total combustível (l gasóleo)	4.941	5.267	3.472
Consumo combustível por distância percorrida (l/100km)	6,2	6,2	6,2
Emissões totais (ton CO2e)	13,0	14,1	9,3
Emissões relativas (ton CO2e/km)	0,0001670	0,0001659	0,0001659

Conforme se constata, em 2019, verificou-se uma redução no consumo total de combustível, e consequentemente, nas emissões atmosféricas globais. Esta redução deveu-se à diminuição do nº de visitas e vistorias realizadas em 2019, face a 2018 (associada também à redução do nº de efetivos da VALORCAR).

Por outro lado, há ainda a destacar o facto da VALORCAR ter instalado na sua sede, no final de 2018, 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 não só permite suprir todas as necessidades elétricas da empresa com energia de fontes renováveis, como também é pioneiro em território nacional na reutilização de baterias como unidades de armazenamento de energia (prolongando assim a sua vida útil, depois de terem deixado de serem eficazes como unidades de tração em veículos elétricos). Como consequência, foi revertido um impacte ambiental negativo associado ao consumo de energia elétrica.



## 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 caracterizam. Nos quadros evidenciam-se os principais indicadores do último triénio.

No ano de 2019 ocorreu um alargamento significativo da REDE VALORCAR, mantendo a tendência verificada no ano anterior, através de um concurso que envolveu 51 candidaturas. Nessa sequência, esta rede passou a ser constituída por 212 centros, que se encontram espalhados por todos os distritos do continente (196) e nas regiões autónomas dos Açores (12) e da Madeira (4). 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 201 visitas individuais.

Durante o ano de 2019 foram reciclados em Portugal 111.112 VFV pelos centros de abate licenciados. De entre estes, 86.739 foram abatidos pelos centros integrados na REDE VALORCAR, o que representa uma quota de mercado de 78,1% e um aumento de 11,8 % face a 2018.

Este ano fica também marcado por um excelente resultado ao nível do reaproveitamento dos materiais dos VFV, tendo a REDE VALORCAR atingido uma taxa de reutilização/reciclagem de 88,0 % e de reutilização/valorização de 96,5 % (peso médio de cada VFV que é reaproveitado). Desta forma, ultrapassaram-se largamente os objetivos de reutilização/reciclagem (85%) e de reutilização/valorização (95%) previstos na legislação europeia.

No que diz respeito aos RBA, os centros da REDE VALORCAR recolheram em 2019 um total de 20.734 toneladas, o que representou um crescimento homólogo de 7,6 % e permitiu atingir uma taxa de recolha de 101,0% (cumprindo a meta definida na legislação, que é de 98%).

A esmagadora maioria destes RBA são de chumbo-ácido (baterias que equipam tradicionalmente os veículos com motor de combustão, a gasóleo ou gasolina), embora já tenham começado a ser recolhidas baterias de iões de lítio (utilizadas nos veículos híbridos e elétricos). As baterias de chumbo foram enviadas para reciclagem em 4 unidades industriais especialmente vocacionadas para esta atividade, duas localizadas em território nacional e as restantes em Espanha. Por sua vez, as baterias de lítio foram reutilizadas em unidades estacionárias de armazenamento de energia.



Indicadores	SIGVfV				SIGRBA			
	2017	2018	2019	$\Delta$ 2019/2018	2017	2018	2019	$\Delta$ 2019/2018
Produtores aderentes (n.º)	35	49	73	+ 24	405	374	386	+ 12
Veículos ligeiros introduzidos no mercado (unid)	327.524	344.850	341.712	- 3.138	-	-	-	-
Baterias novas introduzidas no mercado (t)	-	-	-	-	19.753	19.463	23.282	+ 3.819
Visitas n/anunciadas aos centros REDE VALORCAR (n.º)	145	143	97	- 46	151	149	105	- 44
Visitas sem deteção de não conformidades (%)	45	38	23	- 15	45	41	25	- 16
Auditorias intercalares aos centros REDE VALORCAR (n.º)	14	0	45	+ 45	14	0	45	+ 45
Visitórias aos centros candidatos a integrar a REDE VALORCAR (n.º)	2	73	47	- 26	3	78	51	- 27
Quantidade VFV recolhidos REDE VALORCAR (unid)	51.461	77.565	86.739	+9.174	-	-	-	-
Quantidade de RBA recolhidas pela REDE VALORCAR (t)	-	-	-	-	17.532	19.278	20.734	+1.456
Destinatários dos materiais da REDE VALORCAR (n.º)	136	164	172	+ 8	5	4	4	- 1



# DECLARAÇÃO AMBIENTAL – 2019

*Av. Cade de São Carlos 770*  
S&S ICS Systems & Services, Verificação  
Org. Verificação Ambiental 77-V-0003



**Metas não superadas**



DA

Versão 03

Data: 04-05-2020

Pág : 26 / 33



## 8 PROGRAMA DE GESTÃO AMBIENTAL 2020

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 2020 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 SIGVAV 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	31/12/2020
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	31/12/2020
Garantir manutenção do acordo sobre gestão de óleos usados	1 acordo	Articular com SOGILUB	31/12/2020
Assegurar o cumprimento dos objetivos de recolha de VFV	≥ 83,0 % (78,1%)	Todas as ações da VALORCAR concorrem para a concretização deste objetivo	31/12/2020
Assegurar o cumprimento dos objetivos de reutilização/reciclagem de VFV (e ultrapassar os resultados obtidos em 2018 – indicados entre parêntesis)	≥ 85,0 % (88,0%)	Todas as ações da VALORCAR concorrem para a concretização deste objetivo	31/12/2020
Assegurar o cumprimento dos objetivos de reutilização/valorização de VFV (e ultrapassar os resultados obtidos em 2018 – indicados entre parêntesis)	≥ 95,0 % (96,5%)	Todas as ações da VALORCAR concorrem para a concretização deste objetivo	31/12/2020
Assegurar o cumprimento dos objetivos de recolha de RBA (e ultrapassar os resultados obtidos em 2018 – indicado entre parêntesis)	≥ 98,0 % (101,0%)	Todas as ações da VALORCAR concorrem para a concretização deste objetivo	31/12/2020
Assegurar o cumprimento dos objetivos de reciclagem de RBA (e ultrapassar os resultados obtidos em 2018 – indicados entre parêntesis)	≥ 65,0% (69,5 %)	Todas as ações da VALORCAR concorrem para a concretização deste objetivo	31/12/2020
Garantir estabilidade financeira do SIGVAV	Resultados contabilísticos positivos	Todas as ações da VALORCAR concorrem para a concretização deste objetivo	31/12/2020
Garantir estabilidade financeira do SIGRBA	Resultados contabilísticos positivos	Todas as ações da VALORCAR concorrem para a concretização deste objetivo	31/12/2020
Garantir adequabilidade do SGQA	Manter 2 certificações e o Registo EMAS	Todas as ações da VALORCAR concorrem para a concretização deste objetivo	31/12/2020



Promover a adesão dos produtores presentes no mercado nacional	Ultrapassar os 400 produtores aderentes ao SIGRBA	Estabelecer parcerias para deteção de freeriders	31/12/2020
	Ultrapassar os 75 produtores aderentes ao SIGVfV	Implementar adesão para acto único Monitorizar mercado de importação de veículos usados	
Promover o crescimento sustentado da REDE VALORCAR para a gestão de VFV e de RBA	Integrar novos centros na REDE VALORCAR	Avaliar a necessidade de integração de novos centros e de rever o regulamento de seleção	15/03/2020
	Criar rede complementar de recolha de RBA (distribuidores)	Lançar concurso seleção centros n.º 11/2020	31/03/2020
		Realizar visitas e a celebrar contratos com recicladores (vidros, plásticos, baterias)	31/12/2020
	Criar rede de recicladores de RBA e de outros componentes de VFV	Consolidar rede complementar de recolha de RBA	31/12/2020
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 100 visitas não anunciadas  Realizar 50 auditorias intercalares	Garantir planeamento e recursos necessários para a realização das visitas não anunciadas, auditorias e vistorias de integração previstas	31/12/2020
Promover a monitorização dos centros de VFV não integrados na REDE VALORCAR	Monitorizar 100% dos centros licenciados	Gerir acessos e apoiar a utilização da Plataforma Nacional de Emissão de Certificados de Destruição (PNECD)	31/12/2020



		Implementar protocolo com IMT para ligação online	31/12/2020
<p>Promover a Sensibilização, Comunicação e Educação (SC&amp;E) das partes interessadas nos SIGRBA e SIGVFV (e ultrapassar os resultados obtidos em 2018 – indicados entre parêntesis)</p>	<p>Alocação de 7,5% das receitas a ações de SC&amp;E no âmbito de VFV (8,8 %)</p> <p>Alocação de 7,5% das receitas a ações de SC&amp;E no âmbito de RBA (12,2%)</p>	Manter apoio ao programa Eco-Escolas	31/03/2020
		Atribuir contentores para recolha de RBA aos centros da REDE VALORCAR	31/03/2020
		Organizar encontro anual REDE VALORCAR	31/06/2020
		Realizar curso de formação sobre desmantelamento de veículos e gestão de RBA	31/03/2020
		Publicar nova versão do guia técnico de gestão de VFV	15/04/2020
		Organizar visita a reciclador de RBA	30/09/2020
		Prosseguir protocolos com a Quercus e a ZERO	31/12/2020
		Organizar curso de formação sobre remoção de fluido de AC	31/12/2020
		Republicar livro infantil sobre reciclagem de VFV	31/12/2020
		Apoiar concursos para alienação de VFV e manter respetiva BD atualizada	31/12/2020
		Promover atualização e dinamização das páginas de internet, do facebook e newsletters	31/12/2020
		Lançar campanha sobre reciclagem de baterias de Lítio	31/12/2020
		Continuar projeto O Automóvel e a Economia Circular. Distribuição de encartes na imprensa especializada	31/03/2020
		Promover ligações dos SGDO/SGDP ao SILiAmb	31/03/2020
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	31/12/2020		
Promover a Investigação e o Desenvolvimento (I&D) de novos métodos e ferramentas de desmantelamento, de triagem dos materiais resultantes da	<p>Alocação de 2% das receitas a ações de I&amp;D</p>	Participar nos congressos <i>International Automobile Recycling Congress (IARC)</i> e <i>International Congress for Battery Recycling (ICBR)</i>	31/03/2020



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 2017 – indicados entre parêntesis)	no âmbito de VFV (12,3 %)  Alocação de 2% das receitas a ações de I&D no âmbito de RBA (6,7 %)	Construção de caixa para transporte de baterias de Lítio defeituosas	31/12/2020
		Prosseguir protocolo com AVE para coprocessamento dos resíduos de fragmentação	31/12/2020
		Prosseguir protocolo com BRIGHT SOLAR para reutilização de baterias de Lítio	31/12/2020
		Avaliar aumento da capacidade de armazenamento da eletricidade fotovoltaica produzida nas instalações da VALORCAR	
Promover a adequação da legislação aplicável ao Sistema Integrado e dos seus intervenientes	Manter participação e acompanhamento	Propor alterações ao DL 152-D/2017 – nomeadamente abolir necessidade de cobertura da zona de armazenamento de peças, vidros, plásticos e pneus.	31/12/2020
		Participar no grupo de trabalho definido no âmbito da CAGER para definir modelo de compensação entre entidades gestoras de RBA.	31/12/2020
		Acompanhar o processo de revisão da Diretiva VFV	31/12/2020
		Acompanhar o estudo europeu sobre as estatísticas de veículos	31/12/2020
		Acompanhar o processo europeu de definição dos requisitos mínimos para as entidades gestoras	31/12/2020
		Promover o reconhecimento do estatuto de reciclagem para as cimenteiras	31/12/2020
		Acompanhar o processo de revisão da Diretiva RBA	31/12/2020

Legenda:  - Obrigações especificamente mencionadas nas licenças



## 9 DECLARAÇÃO DO VERIFICADOR AMBIENTAL

### DECLARAÇÃO DO VERIFICADOR AMBIENTAL SOBRE AS ATIVIDADES DE VERIFICAÇÃO E VALIDAÇÃO

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

A **SGS ICS**, com o número de registo de verificador ambiente EMAS **PT-V-0003** acreditado ou autorizado para o âmbito: Gestão de Veículos em Fim de Vida (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 (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 se o(s) local(ais) de atividade ou toda a organização, tal como indicada na declaração ambiental atualizada, da organização VALORCAR – Sociedade de Gestão de Veículos em Fim de Vida, Lda., com o número de registo PT - 000108 cumpre todos os requisitos do Regulamento (CE) nº 1221/2009, 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 29/5/2020

Assinatura

Assinatura



Verificador Ambiental Acreditado

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)  
 PNECD – Plataforma 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 2019 foi de 10€/t)  
 VFV - Veículo em Fim de Vida



## 11.1 MÉTODO DE CÁLCULO DA TAXA DE RECOLHA DE VFV

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

Todos os CD são emitidos através da Plataforma Nacional de Emissão de Certificados de Destruição (PNECD), que se encontra alojada no Sistema Integrado de Licenciamento do Ambiente (SILiAmb). A PNECD é gerida 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 ligeiramente no decurso do tempo (variação média global de -0,06% nos últimos 3 anos), 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 a PNECD 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 2019 foram utilizados os CD de 2019 que se encontravam válidos na PNECD no dia 31 de janeiro de 2020.

## 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 2019 foram utilizados os dados que constavam na PNECD no dia 31 de janeiro de 2020;
- O peso total dos VFV recebidos corresponde ao somatório da tara de todos os VFV das categorias M1 (ligeiros de passageiros) e N1 (comerciais ligeiros) para os quais foi emitido um CD, obtida da seguinte forma:
  - Tara do veículo que consta do respetivo Livrete, excluindo 75 kg do condutor e 40 kg do combustível (caso dos VFV com documentos);
  - Tara do veículo obtida de uma base de dados do Instituto da Mobilidade e dos Transportes que contém a tara média de todos os modelos de veículos vendidos nos últimos 25 anos, excluindo 75 kg do condutor e 40 kg do combustível (caso dos VFV sem documentos, p.e. veículos abandonados).
- O peso total dos metais enviados para reciclagem (com exclusão das baterias, filtros e catalisadores) corresponde a 74,97% da massa total dos VFV recebidos (valor apurado na campanha de fragmentação realizada em 2019, cujos resultados foram comunicados à APA em 10 de outubro de 2019);
- A quantidade total de cada material enviada para reciclagem e para valorização energética corresponde ao somatório das quantidades totais desse material enviadas por todos os centros da REDE VALORCAR. Para o cálculo dos resultados obtidos em 2019 foram contabilizadas as expedições de materiais registadas no SGDO no dia 31 de janeiro de 2020;
- 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 2019 pela VALORCAR foram utilizados os resultados da SOGILUB, relativos a 2019, que se encontravam disponíveis em 19 de fevereiro de 2020 (10,6% eliminação/perdas; 89,4% 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 2019 pela VALORCAR foram utilizados os resultados da VALORPNEU, relativos a 2019, que se encontravam disponíveis em 19 de fevereiro de 2020 (3,3% reutilização; 58,4% reciclagem; 38,2% 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 2019 os fragmentadores da REDE VALORCAR enviaram resíduos de fragmentação para coprocessamento em fornos de cimento da CIMPOR e da SECIL, diretamente ou através da SGR e para valorização na central de valorização energética da LIPOR. De forma a ser apenas contabilizada a quantidade de resíduos de fragmentação enviados para coprocessamento atribuível aos VFV, considerou-se que esta quantidade não pode ultrapassar a massa remanescente de materiais dos VFV, passível de valorização, depois de removidos todos os materiais durante as fases de desmantelamento e a fragmentação. Para a sua quantificação consideraram-se os seguintes pressupostos, por tipo de material:
  - ✓ Baterias e catalisadores - devido à obrigatoriedade da sua remoção e ao seu valor económico, considerou-se que são removidos na sua totalidade durante o desmantelamento (ou até previamente a este) pelo que estes componentes/materiais não incorporam os resíduos de fragmentação;



- ✓ Pneus – a existência dum sistema integrado específico para este resíduo, gerido pela VALORPNEU e a proibição legal do seu encaminhamento para fragmentação permitem considerar que estes componentes/materiais não incorporam os resíduos de fragmentação;
  - ✓ Líquido de refrigeração - durante a sua remoção podem existir derrames para as instalações do desmantelador e/ou fragmentador ou pode ficar "agarrado" a partes não metálicas do VFV, passando a integrar os resíduos de fragmentação. No entanto, dado ser maioritariamente composto por água, considera-se que não é passível de valorização;
  - ✓ Filtros – quando não são desmantelados do VFV, a sua parte metálica é separada durante a fragmentação. No que respeita à fração não metálica, composta maioritariamente por óleo, verifica-se que esta pode ser derramada para as instalações do desmantelador e/ou fragmentador, ficar "agarrada" a partes metálicas do VFV, ou passar a integrar os resíduos de fragmentação. Tendo em conta estes aspetos estimou-se que 10% da massa dos filtros não separados durante o desmantelamento e reportados à VALORCAR (e considerando a quantidade máxima de 0,5 kg por VFV) passaram a integrar os resíduos de fragmentação e são passíveis de valorização energética;
  - ✓ Óleos e Fluido dos travões – durante a remoção destes líquidos podem existir derrames para as instalações do desmantelador e/ou fragmentador ou estes podem ficar "agarrados" a partes não metálicas do VFV, passando a integrar os resíduos de fragmentação. Tendo em conta estes aspetos, estimou-se que 50% da massa de óleos e fluido dos travões não separados durante o desmantelamento e reportados à VALORCAR (e considerando a quantidade máxima de 5,9 kg por VFV) passaram a integrar os resíduos de fragmentação e são passíveis de valorização energética;
  - ✓ Vidros - durante o seu desmantelamento existem pedaços que permanecem acoplados à carcaça e outros que são projetados para o interior ou exterior da mesma. Tendo em conta estes aspetos, estimou-se que 70% da massa de vidros não separados durante o desmantelamento e reportados à VALORCAR (e considerando a quantidade máxima de 26 kg por VFV) passaram a integrar os resíduos de fragmentação e são passíveis de reciclagem;
  - ✓ Metais – considerando que a composição típica dum VFV inclui cerca de 75% de metais, e que 74,97% são separados durante o desmantelamento e a fragmentação, verifica-se que os resíduos de fragmentação contêm ainda uma quantidade residual de metais, os quais são passíveis de valorização;
  - ✓ Componentes não metálicos incluindo plásticos – quando não são removidos durante o desmantelamento estes componentes/materiais permanecem na carcaça e passam a integrar os resíduos de fragmentação. Estima-se que 70% dos componentes não metálicos incluindo os plásticos não separados durante o desmantelamento e reportados à VALORCAR passam a integrar os resíduos de fragmentação e são passíveis de valorização energética.
- A massa total dos componentes enviados para reutilização (revenda de peças) corresponde ao somatório do peso da fração não metálica dos 24 componentes mais comumente reutilizados, majorado de 4,2% da massa do VFV (indicador aprovado pela APA em 16 de fevereiro de 2015, de acordo com os resultados do estudo "Caracterização da Reutilização de Peças Usadas Automóveis: Fração Não Metálica");

#### Quantidade máxima não metálica atribuível aos 24 componentes mais reutilizados

Peça	Massa não metálica (kg)
Banco	6,1
Baterias	15,0
Capot	1,5
Catalisador	3,5
Chapeleira	2,0
Conta km	0,7
Farol dianteiro/traseiro	2,5
Farol nevoeiro	0,7
Grelha	1,1
Motor	12,0



Outro vidro	6,4
Pála Sol	0,2
Para-choques	5,0
Piscas	0,1
Pneu	8,13
Porta	10,2
Radiador	2,0
Retrovisor	1,2
Tablier	5,0
Tampão Roda	0,5
Tanque combustível	9,0
Tapete	1,0
Triângulo	2,0
Vidro para-brisas	12,3

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



## 12.1 MÉTODO DE CÁLCULO DA TAXA DE RECOLHA DE 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 trimestrais e 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 +0,16% no último ano), dado que quando os produtores aderem aos SIGRBA são obrigados a declarar retroativamente as quantidades colocadas no mercado desde o último trimestre do ano 2009. Assim, para o cálculo dos resultados obtidos em 2019 foram utilizados os dados que se encontravam válidos no SGDP no dia 31 de março de 2020.

Por outro lado, todos os centros de recolha integrados na REDE VALORCAR utilizam o SGDO para registarem as quantidades de RBA recolhidas e expedidas para reciclagem. Este reporte é efetuado trimestralmente até ao termo do mês seguinte ao trimestre em causa. Assim, para o cálculo dos resultados obtidos em 2019 foram utilizados os dados que se encontravam válidos no SGDO no dia 30 de janeiro de 2020. No entanto, à quantidade total de baterias enviadas para reciclagem são deduzidos 3,9%, em peso, correspondente ao teor médio de “contaminação” por baterias fora do âmbito de intervenção da VALORCAR.

Tendo em conta estes dados de base, a taxa de recolha de RBA alcançada pela VALORCAR em 2019 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 2019 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 2019 foram utilizadas as eficiências de reciclagem disponíveis em 30 de janeiro de 2020: relativas a 2018 para a AZOR/SOCIEDAD ANDALUZA DE PRODUCCIONES SOSTENIBLES e para a METALURGICA DE MEDINA; relativa a 2017 para a EXIDE TECHNOLOGIES RECYCLING II; para a RECILEAD ainda não são conhecidos valores pelo que se considerou uma eficiência de 65% - considerou-se este valor tendo por base um relatório da Comissão Europeia intitulado “Study on the calculation of recycling efficiencies and implementation of export article (Art. 15) of the Batteries Directive 2006/66/EC”, o qual refere que nos processos atualmente utilizados para a reciclagem de RBA, o conteúdo em chumbo (aproximadamente 60% do peso) de cada bateria é recuperado em aproximadamente 97% como chumbo secundário e que o conteúdo em plástico (aproximadamente 7% a 8% do peso) é usualmente separado e reciclado.