

b) A moeda «Contra a Indiferença» tem o valor facial de € 1,50.

6 — Atribuir as especificações técnicas das moedas de colecção referidas no n.º 1 consoante a moeda em causa, de acordo com o seguinte:

a) Para as moedas «Centro Histórico do Porto», «Alto Douro Vinhateiro», «Jogos Olímpicos de Pequim» e «O Fado» as especificações técnicas são as seguintes:

i) As moedas com acabamento normal são cunhadas em liga de cuproníquel, com teor de níquel de 25 % e uma tolerância de mais ou menos 1,5 %, têm 10 g de massa com uma tolerância de mais ou menos 3 %, o diâmetro de 28 mm e o bordo com zonas alternadamente planas e serrilhadas;

ii) As moedas com acabamento especial do tipo *proof* são cunhadas em prata 92,5 % com uma tolerância de mais ou menos 1 %, têm 12 g de massa com uma tolerância de mais ou menos 1,5 %, o diâmetro de 28 mm e o bordo com zonas alternadamente planas e serrilhadas;

b) A moeda «Contra a Indiferença» tem as seguintes especificações técnicas:

i) As moedas com acabamento normal são cunhadas em liga de cuproníquel, com teor de níquel de 25 % e uma tolerância de mais ou menos 1,5 %, têm 8 g de massa com uma tolerância de mais ou menos 3 %, o diâmetro de 26,5 mm e o bordo com zonas alternadamente planas e serrilhadas;

ii) As moedas com acabamento especial do tipo FDC são cunhadas em liga de cuproníquel, com teor de níquel de 25 % e uma tolerância de mais ou menos 1,5 %, têm 8 g de massa com uma tolerância de mais ou menos 3 %, o diâmetro de 26,5 mm e o bordo com zonas alternadamente planas e serrilhadas;

iii) As moedas com acabamento especial do tipo *proof* são cunhadas em prata 92,5 % com uma tolerância de mais ou menos 1 %, têm 10 g de massa com uma tolerância de mais ou menos 1,5 %, o diâmetro de 26,5 mm e o bordo com zonas alternadamente planas e serrilhadas.

7 — Aprovar os limites de emissão das moedas referidas no n.º 1, do seguinte modo:

a) Relativamente às moedas «Centro Histórico do Porto» e «Alto Douro Vinhateiro» o limite de cada uma das moedas é de € 387 500, sendo a INCM, dentro deste limite, autorizada a cunhar até 5000 moedas, de cada uma, com acabamento especial do tipo *proof*;

b) Relativamente à moeda «Contra a Indiferença» o limite é de € 532 500, sendo a INCM, dentro deste limite, autorizada a cunhar até 300 000 moedas com acabamento especial do tipo FDC e 5000 moedas com acabamento especial do tipo *proof*;

c) Relativamente à moeda «Jogos Olímpicos de Pequim» o limite é de € 1 250 000, sendo a INCM, dentro deste limite, autorizada a cunhar até 12 500 moedas com acabamento especial do tipo *proof*;

d) Relativamente à moeda «O Fado» o limite é de € 425 000, sendo a INCM, dentro deste limite, autorizada a cunhar até 20 000 moedas com acabamento especial do tipo *proof*.

8 — Conferir às moedas cunhadas ao abrigo da presente resolução poder liberatório apenas em Portugal, determinando que ninguém pode ser obrigado a receber num único pagamento mais de 50 destas moedas, excepto o Estado, através das Caixas do Tesouro, o Banco de Portugal e as instituições de crédito cuja actividade consista em receber depósitos do público.

9 — Determinar que, ao abrigo do disposto no n.º 2 do artigo 9.º do Decreto-Lei n.º 246/2007, de 26 de Junho, seja afecto:

a) Ao Fundo do Património Mundial da UNESCO 10 % do diferencial entre o valor facial e os correspondentes custos de produção das moedas «Centro Histórico do Porto» e «Alto Douro Vinhateiro», com acabamento normal, efectivamente colocadas junto do público pelo respectivo valor facial;

b) Ao Instituto do Desporto de Portugal, I. P., para financiamento dos custos de preparação e das deslocações das equipas e delegações olímpicas nacionais, 50 % do diferencial entre o valor facial e os correspondentes custos de produção da moeda «Jogos Olímpicos de Pequim 2008», com acabamento normal, efectivamente colocadas junto do público pelo respectivo valor facial.

Presidência do Conselho de Ministros, 20 de Março de 2008. — O Primeiro-Ministro, *José Sócrates Carvalho Pinto de Sousa*.

MINISTÉRIO DO AMBIENTE, DO ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO E DO DESENVOLVIMENTO REGIONAL

Decreto-Lei n.º 64/2008

de 8 de Abril

O Decreto-Lei n.º 196/2003, de 23 de Agosto, transpôs para o ordenamento jurídico interno a Directiva n.º 2000/53/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 18 de Setembro, relativa aos veículos em fim de vida.

Este diploma veio, assim, estabelecer o regime jurídico da gestão de veículos e de veículos em fim de vida (VFV), enquadrando os Decretos-Leis n.ºs 292-A/2000 e 292-B/2000, de 15 de Novembro, relativos ao incentivo fiscal ao abate de veículos ligeiros em fim de vida e às regras e procedimento a seguir na emissão de certificados de destruição qualificada de veículos em fim de vida, respectivamente.

Da experiência adquirida na aplicação dos diplomas legais atrás referidos, destacaram-se algumas dificuldades de carácter hermenêutico e procedimental que importa corrigir. Esta circunstância, aliada à necessidade de conformidade da legislação nacional com a referida directiva comunitária, veio acentuar a premência da alteração da legislação relativa a este fluxo de resíduos. Acresce ainda a necessidade de adaptação do presente diploma às disposições jurídicas transversais decorrentes do regime geral da gestão de resíduos, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 178/2006, de 5 de Setembro.

Globalmente, o presente diploma é o resultado de um esforço de racionalização e actualização legislativa, de simplificação e clarificação de procedimentos e de conformidade com o normativo comunitário, tendo por desígnio último assegurar uma gestão de VFV ambientalmente ade-

quada e a devida prossecução dos objectivos delineados para este fluxo específico.

Numa lógica de harmonização de requisitos e procedimentos, o presente diploma vem alargar, na medida do possível, as disposições até agora aplicáveis apenas aos veículos abrangidos pela directiva comunitária às restantes tipologias de veículos, designadamente no que se refere a princípios de gestão, responsabilidade, codificação e informação, emissão de certificado de destruição e operações de gestão.

Com a presente alteração legislativa assegura-se ainda a articulação com os demais diplomas relevantes em matéria de gestão de VFV, designadamente com o regime geral da gestão de resíduos, no que respeita aos procedimentos de licenciamento simplificado e de prestação de informação através do Sistema Integrado de Registo Electrónico de Resíduos (SIRER), bem como com o Decreto-Lei n.º 33/2007, de 15 de Fevereiro, diploma que veio simplificar o procedimento de concessão do incentivo fiscal ao abate a VFV, alterando o Decreto-Lei n.º 292-A/2000, de 15 de Novembro.

Na medida em que as regras e procedimentos a seguir na emissão de certificados de destruição qualificada de veículos em fim de vida são estabelecidas e actualizadas no âmbito da presente alteração, é revogado o Decreto-Lei n.º 292-B/2000, de 15 de Novembro.

Procede-se ainda à clarificação de algumas obrigações inerentes às operações de desmantelamento e fragmentação, tendo em vista a garantia de que as mesmas decorrem em condições ambientalmente adequadas, bem como à simplificação de procedimentos administrativos, designadamente em matéria de documentação que acompanha o transporte de VFV desmantelados.

Aproveita-se ainda a oportunidade para actualizar o diploma em apreço, designadamente incorporando alterações entretanto efectuadas à directiva comunitária através das Decisões n.ºs 2005/438/CE e 2005/437/CE, de 15 de Junho, e 2002/525/CE, de 27 de Junho, e à legislação nacional conexa, bem como as que decorreram de processos de reestruturação da Administração Pública entretanto consumados.

Procede-se, ainda, à alteração das normas relativas às contra-ordenações, adaptando-as ao regime das contra-ordenações ambientais constante da Lei n.º 50/2006, de 29 de Agosto.

Foram ouvidos a Associação Nacional de Municípios Portugueses e os órgãos do governo próprio das Regiões Autónomas.

Assim:

Nos termos da alínea *a*) do n.º 1 do artigo 198.º da Constituição, o Governo decreta o seguinte:

Artigo 1.º

Alteração ao Decreto-Lei n.º 196/2003, de 23 de Agosto

1 — Os artigos 1.º, 2.º, 4.º, 5.º, 7.º, 9.º, 11.º, 12.º, 13.º, 14.º, 16.º, 17.º, 18.º, 19.º, 20.º, 21.º, 23.º, 24.º, 25.º, 26.º e 27.º do Decreto-Lei n.º 196/2003, de 23 de Agosto, com as alterações introduzidas pelo Decreto-Lei n.º 178/2006, de 5 de Setembro, passam a ter seguinte redacção:

«Artigo 1.º

[...]

- 1 —
- 2 —

3 —

4 — *(Revogado.)*

5 — São aplicáveis a «outros veículos», nos termos da definição constante da alínea *s*) do artigo 2.º do presente decreto-lei, as disposições constantes do artigo 3.º, dos n.ºs 1, 2, 3, 5 e 6 do artigo 5.º, dos n.ºs 7 e 8 do artigo 7.º, e dos artigos 17.º a 20.º, com as necessárias adaptações.

Artigo 2.º

[...]

.....

a)

b)

c) «Eliminação» qualquer das operações aplicáveis aos VFV e seus componentes previstas no anexo III da Portaria n.º 209/2004, de 3 de Março;

d)

e) «Informações de desmantelamento» todas as informações necessárias ao tratamento adequado e compatível com o ambiente de um VFV;

f) «Operadores» os fabricantes, os importadores e os distribuidores de veículos, os fabricantes e fornecedores de materiais e componentes, as entidades que procedem à reparação e manutenção de veículos, os municípios, as autoridades policiais, as companhias de seguro automóvel, os transportadores de VFV e seus componentes, os operadores de centros de recepção, de desmantelamento, de fragmentação, de valorização e de outras instalações de tratamento de VFV, incluindo os seus componentes e materiais;

g) *[Anterior alínea f).]*

h) *[Anterior alínea g).]*

i) «Retalhadora» qualquer dispositivo utilizado para corte ou fragmentação de VFV, inclusivamente para a obtenção directa de sucata de metal reutilizável;

j) *[Anterior alínea h).]*

l) «Salvado» o veículo que, em consequência de acidente, tenha sofrido danos que impossibilitem definitivamente a sua circulação ou afectem gravemente as suas condições de segurança, e que integre a esfera jurídica patrimonial de uma companhia de seguros por força de um contrato de seguro automóvel, nos termos do artigo 13.º do Decreto-Lei n.º 44/2005, de 23 de Fevereiro, e que constitui um resíduo nos termos da alínea *u*) do artigo 3.º do Decreto-Lei n.º 178/2006, de 5 de Setembro;

m) *[Anterior alínea j).]*

n) *[Anterior alínea l).]*

o) *[Anterior alínea m).]*

p) «Valorização» qualquer das operações aplicáveis aos VFV e seus componentes previstas no anexo III da Portaria n.º 209/2004, de 3 de Março;

q) *[Anterior alínea n).]*

r) *[Anterior alínea p).]*

s) «Outros veículos» quaisquer veículos classificados em categorias diferentes das indicadas na definição de veículo constante da alínea *r*);

t) «Veículo em fim de vida (VFV)» um veículo que constitui um resíduo de acordo com a definição constante da alínea *u*) do artigo 3.º do Decreto-Lei n.º 178/2006, de 5 de Setembro.

Artigo 4.º

[...]

- 1 —
 2 —
 3 —

4 — Os objectivos quantitativos constantes dos números anteriores devem ser revistos em resultado da evolução das normas de direito comunitário.

5 — Para efeitos do cumprimento dos objectivos de gestão definidos nos n.ºs 2 e 3, todos os VFV devem ser transferidos para centros de recepção ou operadores de desmantelamento licenciados nos termos do presente diploma e demais legislação aplicável.

6 — (*Anterior n.º 5.*)

Artigo 5.º

[...]

- 1 —

2 — Os operadores de reparação e manutenção de veículos são responsáveis pelo adequado encaminhamento para tratamento dos componentes ou materiais que constituam resíduos e que sejam resultantes de intervenções por si realizadas em veículos, sem prejuízo da aplicação de outros regimes legais, designadamente em matéria de gestão de óleos usados, de acumuladores usados e de pneus usados, e nos termos do disposto no artigo 9.º do Decreto-Lei n.º 178/2006, de 5 de Setembro.

- 3 —

4 — Os fabricantes ou importadores de veículos são responsáveis, directamente ou através de entidades gestoras, por assegurar a recepção de VFV nos centros de recepção e nos operadores de desmantelamento, nos termos dos n.ºs 7 e 10 do artigo 14.º

- 5 —

- 6 —

Artigo 7.º

[...]

- 1 —
 2 —
 3 —
 4 —
 5 —
 6 —

7 — Sempre que tenham qualquer intervenção num processo que leve à declaração de perda total de um veículo interveniente num acidente nos termos do artigo 41.º do Decreto-Lei n.º 291/2007, de 21 de Agosto, as empresas de seguros informam o respectivo proprietário da obrigatoriedade de apresentação de um certificado de destruição para efeitos de cancelamento da matrícula e do registo e de quem é responsável por essa apresentação, sendo que este só poderá ser emitido por operadores licenciados para o efeito nos termos do presente diploma.

8 — A informação referida no número anterior é prestada pelas companhias de seguros no âmbito das comunicações previstas na alínea c) do n.º 4 do artigo 41.º do Decreto-Lei n.º 291/2007, de 21 de Agosto.

9 — (*Anterior n.º 7.*)

Artigo 9.º

[...]

- 1 —
 2 —
 3 —

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

Artigo 11.º

[...]

- 1 —

a) Organizar uma rede de centros de recepção e de operadores de tratamento licenciados, os quais selecciona e contrata para a recepção e tratamento de VFV por forma a dar cumprimento aos objectivos estabelecidos no artigo 4.º, devendo os critérios da selecção privilegiar os operadores que utilizem sistemas de gestão ambiental devidamente certificados;

b)

c)

d)

- 2 —

Artigo 12.º

[...]

- 1 —
 2 —
 3 —
 4 —

5 — O valor da prestação financeira pode ser actualizado nomeadamente através de proposta da entidade gestora, a apresentar à Agência Portuguesa do Ambiente (APA) até 30 de Setembro do ano imediatamente anterior àquele a que diz respeito, e aprovado por despacho conjunto dos membros do Governo responsáveis pelas áreas do ambiente e da economia.

Artigo 13.º

[...]

1 — Para tomar a seu cargo a gestão de VFV ao abrigo do sistema integrado, a entidade gestora carece de licença a conceder por despacho conjunto dos membros do Governo responsáveis pelas áreas do ambiente, da economia e dos transportes.

2 — Para efeitos do estabelecido no número anterior, a entidade gestora, através de requerimento, solicita a respectiva licença à APA, a quem compete instruir e coordenar o respectivo procedimento.

- 3 —

- 4 —

Artigo 14.º

[...]

1 — A adesão dos fabricantes ou importadores de veículos ao sistema integrado efectua-se através da celebração do contrato previsto no n.º 3 do artigo 9.º

- 2 —
- 3 —
- 4 — Sempre que se verifiquem situações de abandono de veículos, nos termos do artigo 165.º do Código da Estrada, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 114/94, de 3 de Maio, na redacção dada pelo Decreto-Lei n.º 44/2005, de 23 de Fevereiro, as autoridades municipais ou policiais competentes procedem ao respectivo encaminhamento para um centro de recepção ou um operador de desmantelamento, sendo os custos decorrentes dessa operação da responsabilidade do proprietário do veículo abandonado.
- 5 —
- 6 —
- 7 —
- 8 —
- 9 —
- 10 —
- 11 —

Artigo 16.º

[...]

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

2 —

Artigo 17.º

[...]

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

2 —

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

b)

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

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

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

cula ou o título do registo de propriedade e o documento de identificação do veículo foram remetidos ao IMTT.

6 —

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

8 —

a)

b)

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

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

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

11 — (*Anterior n.º 10.*)

12 —

Artigo 18.º

Actividade de transporte de VFV

1 — A actividade de transporte de VFV só pode ser realizada por operadores registados no Sistema Integrado de Registo Electrónico de Resíduos (SIRER) ao abrigo da alínea b) do artigo 48.º do Decreto-Lei n.º 178/2006, de 5 de Setembro.

2 — O transporte de VFV a partir dos operadores de desmantelamento é acompanhado de cópia do respectivo certificado de destruição ou de um documento único que contenha informação relativa aos VFV transportados, nomeadamente a matrícula, o número de chassis e o número do respectivo certificado de destruição.

3 —

4 — O movimento transfronteiriço de VFV está sujeito ao disposto no Regulamento (CE) n.º 1013/2006, da Comissão, de 14 de Junho, e à legislação nacional que estabelece as respectivas regras de execução na ordem jurídica nacional.

5 — O transporte de VFV está sujeito ao cumprimento dos requisitos técnicos fixados no anexo v do presente diploma, do qual faz parte integrante.

6 — O transporte de VFV pode ser realizado por entidades licenciadas para a actividade de pronto-socorro, desde que os veículos de pronto-socorro tenham uma capacidade máxima de transporte de três VFV.

7 — As disposições referidas nos números anteriores não são aplicáveis às situações em que o veículo é conduzido pelo respectivo proprietário ou detentor para um centro de recepção ou para operador de desmantelamento.

Artigo 19.º

[...]

1 — Os centros de recepção de VFV estão sujeitos a licenciamento simplificado nos termos da alínea d)

do n.º 1 do artigo 32.º do Decreto-Lei n.º 178/2006, de 5 de Setembro.

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

3 — *(Revogado.)*

4 — *(Revogado.)*

5 —

Artigo 20.º

[...]

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

2 —

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

4 — *(Anterior n.º 3.)*

5 — *(Anterior n.º 4.)*

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

7 — *(Anterior n.º 5.)*

8 — *(Anterior n.º 6.)*

9 — É proibida a aceitação de VFV para efeitos de fragmentação que não tenham sido previamente sujeitos às operações descritas nos n.ºs 2.1 e 2.2 do anexo IV do presente diploma.

Artigo 21.º

[...]

1 — A entidade gestora fica obrigada a enviar à APA um relatório anual de actividade, até 31 de Março do ano imediato àquele a que se reporta, demonstrativo das acções levadas a cabo e dos resultados obtidos no âmbito das obrigações previstas no artigo 11.º

2 —

3 —

4 — Os fabricantes de materiais e de equipamentos para veículos ficam obrigados a enviar anualmente à APA, até 31 de Março do ano imediato àquele a que se reporta, um relatório relativo às acções levadas a cabo no âmbito do disposto no n.º 1 do artigo 6.º

Artigo 23.º

[...]

1 — A fiscalização do cumprimento das disposições constantes do presente diploma compete à Inspeção-Geral do Ambiente e do Ordenamento do Território (IGAOT), sem prejuízo do exercício das competências próprias da Autoridade de Segurança Alimentar e Económica (ASAE), das autoridades policiais e das demais entidades intervenientes no processo.

2 — Compete especialmente à ASAE a fiscalização do disposto no artigo 7.º e nos n.ºs 1 e 5 do artigo 14.º,

sem prejuízo das competências atribuídas por lei a outras entidades.

3 — Compete especialmente à IGAOT a fiscalização do disposto nos artigos 18.º a 21.º

4 — É competente para a instrução do processo de contra-ordenação a entidade que tenha procedido ao levantamento do auto de notícia, excepto no caso de o auto de notícia ter sido levantado pelas autoridades policiais, nomeadamente a Guarda Nacional Republicana e a Polícia de Segurança Pública, em que a autoridade competente para a instrução do processo é a IGAOT.

5 — A aplicação das coimas e sanções acessórias cabe à Comissão de Aplicação de Coimas em Matéria Económica e Publicidade e ao inspector-geral do Ambiente e do Ordenamento do Território, consoante os processos tenham sido instruídos pela ASAE ou pelas demais entidades, respectivamente.

Artigo 24.º

Classificação das contra-ordenações

1 — Constituem contra-ordenações ambientais muito graves nos termos da Lei n.º 50/2006, de 29 de Agosto:

a) A violação do disposto no n.º 4 do artigo 5.º;

b) *[Anterior alínea d).]*

c) *[Anterior alínea g).]*

d) O exercício da actividade em violação do disposto nos n.ºs 1 e 3 do artigo 19.º e nos n.ºs 1, 2, 3, 7, 8 e 9 do artigo 20.º;

e) *(Revogada.)*

2 — Constituem contra-ordenações ambientais graves nos termos da Lei n.º 50/2006, de 29 de Agosto:

a) A violação do disposto nos n.ºs 2, 3 e 6 do artigo 5.º;

b) *[Anterior alínea b) do n.º 1.]*

c) *[Anterior alínea f) do n.º 1.]*

d) *[Anterior alínea h) do n.º 1.]*

e) *[Anterior alínea i) do n.º 1.]*

f) *[Anterior alínea l) do n.º 1.]*

g) O exercício da actividade em violação do disposto no n.º 2 do artigo 19.º, nos n.ºs 4, 5 e 6 do artigo 20.º e nos n.ºs 1, 3, 5 e 6 do artigo 18.º;

h) *[Anterior alínea p) do n.º 1.]*

3 — Constituem contra-ordenações ambientais leves nos termos da Lei n.º 50/2006, de 29 de Agosto:

a) *[Anterior alínea c) do n.º 1.]*

b) *[Anterior alínea j) do n.º 1.]*

c) *[Anterior alínea n) do n.º 1.]*

d) *[Anterior alínea o) do n.º 1.]*

e) O exercício da actividade em violação do disposto no n.º 2 do artigo 18.º

4 — *(Anterior n.º 2.)*

Artigo 25.º

Sanções acessórias e apreensão cautelar

1 — Relativamente às infracções muito graves e graves previstas no artigo anterior, pode a autoridade competente, simultaneamente com a coima, determinar a aplicação das sanções acessórias que se mostrem

adequadas, nos termos previstos na Lei n.º 50/2006, de 29 de Agosto.

2 — Pode ser objecto de publicidade, nos termos do disposto no artigo 38.º da Lei n.º 50/2006, de 29 de Agosto, a condenação pela prática das infracções muito graves previstas no n.º 1 do artigo 24.º, bem como a condenação pela prática das infracções graves previstas no n.º 2 do mesmo artigo, quando a medida concreta da coima aplicada ultrapasse metade do montante máximo da coima abstractamente aplicável.

3 — A autoridade administrativa pode ainda, sempre que necessário, determinar a apreensão provisória de bens e documentos, nos termos previstos no artigo 42.º da Lei n.º 50/2006, de 29 de Agosto.

Artigo 26.º

[...]

1 — O produto das coimas aplicadas ao abrigo do presente diploma, independentemente da fase em que

se torne definitiva ou transite em julgado a decisão condenatória, é repartido nos termos do disposto no artigo 73.º da Lei n.º 50/2006, de 29 de Agosto.

2 — (Revogado.)

Artigo 27.º

[...]

1 — A APA, em articulação com a Comissão de Acompanhamento da Gestão de Resíduos (CAGER), criada pelo Decreto-Lei n.º 178/2006, de 5 de Setembro, elabora de três em três anos um relatório técnico de aplicação do disposto no presente diploma, o qual será disponibilizado ao público.

2 —

3 —

2 — É alterado o anexo I do Decreto-Lei n.º 196/2003, de 23 de Agosto, que passa a ter a seguinte redacção:

«ANEXO I

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

Materiais e componentes	Âmbito e data do termo da isenção	Devem ser rotulados ou identificados de qualquer outro modo adequado
Chumbo como elemento de liga		
1 — Aço para fins de maquinagem e aço galvanizado com um teor de chumbo igual ou inferior a 0,35 % em massa.		
2 — a) Alumínio para fins de maquinagem com um teor de chumbo igual ou inferior a 1,5 % em massa.	1 de Julho de 2008.	
2 — b) Alumínio para fins de maquinagem com um teor de chumbo igual ou inferior a 0,4 % em massa.		
3 — Liga de cobre com um teor de chumbo igual ou inferior a 4 % em massa.		
4 — Capas dos apoios e pistões	1 de Julho de 2008.	
Chumbo e compostos de chumbo em componentes		
5 — Baterias		X
6 — Amortecedores de vibrações		X
7 — a) Vulcanizantes e estabilizadores para elastómeros em aplicações de manipulação de fluidos e do grupo motopropulsor com um teor de chumbo igual ou inferior a 0,5 % em massa.	1 de Julho de 2006.	
7 — b) Aglutinantes para elastómeros em aplicações do grupo motopropulsor com um teor de chumbo igual ou inferior a 0,5 % em massa.		
8 — Soldaduras em placas de circuitos electrónicos e outras aplicações eléctricas.		(¹) X
9 — Cobre em materiais de fricção de calços de travões com um teor de chumbo superior a 0,4 % em massa.	1 de Julho de 2007.	X
10 — Sedes de válvulas	Tipos de motores desenvolvidos antes de 1 de Julho de 2003: 1 de Julho de 2007.	
11 — Componentes eléctricos com chumbo fixados num composto de matriz de vidro ou de cerâmica, excepto vidro em lâmpadas e vidro de velas de ignição.		(²) X (para componentes com excepção de componentes piezoeléctricos em motores)
12 — Iniciadores pirotécnicos	Veículos homologados antes de 1 de Julho de 2006 e iniciadores de substituição para esses veículos.	
Crómio hexavalente		
13 — a) Revestimentos anticorrosivos	1 de Julho de 2007	
13 — b) Revestimentos anticorrosivos relacionados com conjuntos de parafusos e porcas para aplicações em <i>chassis</i> .	1 de Julho de 2008.	
14 — Frigoríficos de absorção em caravanas de campismo		X
Mercurio		
15 — Lâmpadas de descarga e mostradores do painel de comando		X

Materiais e componentes	Âmbito e data do termo da isenção	Devem ser rotulados ou identificados de qualquer outro modo adequado
Cádmio		
16 — Pastas para películas espessas	1 de Julho de 2006.	
17 — Baterias para veículos eléctricos	Após 31 de Dezembro de 2008, a colocação no mercado de baterias de <i>NiCd</i> apenas será permitida como peças de substituição para veículos colocados no mercado antes dessa data	X
18 — Componentes ópticos em matriz de vidro utilizados para sistemas de assistência ao condutor.	1 de Julho de 2007.	X

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

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

Notas

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

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

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

3 — É alterado o n.º 2.1 do anexo IV do Decreto-Lei n.º 196/2003, de 23 de Agosto, que passa a ter a seguinte redacção:

«ANEXO IV

[...]

1 —

2 —

2.1 — Operações de tratamento para despoluição dos VFV:

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

Remoção ou neutralização dos componentes pirotécnicos (por exemplo, *air-bags* e pré-tensores dos cintos de segurança);

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

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

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

2.2 —

3 —

Artigo 2.º

Aditamento ao Decreto-Lei n.º 196/2003, de 23 de Agosto

É aditado o anexo V ao Decreto-Lei n.º 196/2003, de 23 de Agosto, com a seguinte redacção:

«ANEXO V

Condições técnicas para a actividade de transporte rodoviário de veículos em fim de vida (VFV)

1 — Os veículos afectos ao exercício da actividade de transporte de veículos em fim de vida devem estar dotados de sistema adequado para contenção de eventuais derrames ou escorrências, de forma a impedir a afectação de solos e águas, tendo em vista a protecção do ambiente.

2 — A manutenção dos veículos afectos ao exercício da actividade deve ser realizada em condições que cumpram todos os requisitos de segurança com vista à protecção da saúde e do ambiente.

3 — Os reboques e semi-reboques afectos ao transporte de VFV não podem ser utilizados para o transporte de mercadorias que, pela sua natureza, venham a ser integradas na cadeia alimentar humana ou animal.

4 — Os diferentes elementos de um carregamento de VFV são convenientemente escorados, para que sejam evitadas deslocações entre si ou contra as paredes do veículo, bem como a contaminação de outras mercadorias.

5 — É proibido proceder a alterações à forma física dos VFV durante a carga, transporte e ou descarga daqueles resíduos, designadamente:

a) Por utilização de pinças metálicas para as operações de carga e descarga, devendo ser utilizadas cintas ou guinchos no caso dos porta-carros, ou outros métodos equivalentes;

b) Por sobreposição directa dos VFV de vida nas galeras, durante a carga, transporte e descarga, devendo ser utilizado um sistema de separação entre camadas.

6 — Em cada unidade de transporte de VFV estão disponíveis os meios adequados de combate a incêndio, bem como os produtos absorventes e adsorventes em quantidade adequada à dimensão da carga.

7 — Quando durante a carga, o transporte ou a descarga de VFV se verificar um derrame de fluidos, a zona contaminada é imediatamente limpa com recurso

a produtos absorventes ou adsorventes e os resíduos resultantes da limpeza obrigatoriamente encaminhados para um destino licenciado para o respectivo tratamento, valorização ou eliminação, nos termos do Decreto-Lei n.º 178/2006, de 5 de Setembro.»

Artigo 3.º

Disposições transitórias

1 — O presente decreto-lei aplica-se aos procedimentos de licenciamento em curso à data da sua entrada em vigor.

2 — Os operadores já autorizados ou licenciados para a gestão de outros veículos em fim de vida ficam obrigados a demonstrar junto da entidade licenciadora, no prazo máximo de 60 dias após entrada em vigor do presente decreto-lei, que detêm as condições indispensáveis ao cumprimento dos requisitos técnicos constantes do anexo IV do Decreto-Lei n.º 196/2003, de 23 de Agosto.

Artigo 4.º

Norma revogatória

1 — São revogados o n.º 4 do artigo 1.º, os n.ºs 3 e 4 do artigo 19.º, o artigo 22.º, a alínea e) do n.º 1 do artigo 24.º e o n.º 2 do artigo 26.º do Decreto-Lei n.º 196/2003, de 23 de Agosto.

2 — É revogado o Decreto-Lei n.º 292-B/2000, de 15 de Novembro, e o despacho n.º 9390/2004 (2.ª série), de 12 de Maio.

Artigo 5.º

Republicação

É republicado, em anexo, que faz parte integrante do presente decreto-lei, o Decreto-Lei n.º 196/2003, de 23 de Agosto, com a redacção actual.

Visto e aprovado em Conselho de Ministros de 14 de Fevereiro de 2008. — *José Sócrates Carvalho Pinto de Sousa* — *Manuel Lobo Antunes* — *Fernando Teixeira dos Santos* — *Rui Carlos Pereira* — *Alberto Bernardes Costa* — *Humberto Delgado Ubach Chaves Rosa* — *António José de Castro Guerra* — *Mário Lino Soares Correia*.

Promulgado em 28 de Março de 2008.

Publique-se.

O Presidente da República, ANÍBAL CAVACO SILVA.

Referendado em 31 de Março de 2008.

O Primeiro-Ministro, *José Sócrates Carvalho Pinto de Sousa*.

ANEXO

Republicação do Decreto-Lei n.º 196/2003, de 23 de Agosto

CAPÍTULO I

Disposições gerais

Artigo 1.º

Objecto e âmbito

1 — O presente diploma estabelece o regime jurídico a que fica sujeita a gestão de veículos e de veículos em fim de

vida, adiante designados abreviadamente por VFV, e seus componentes e materiais, transpondo para o ordenamento jurídico interno a Directiva n.º 2000/53/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 18 de Setembro.

2 — O disposto no número anterior é aplicável independentemente do modo como o veículo tenha sido mantido ou reparado e de estar equipado com componentes fornecidos pelo fabricante ou com outros componentes, como peças sobressalentes ou de substituição, cuja montagem cumpra o disposto na legislação aplicável.

3 — O presente regime não prejudica a aplicação da legislação relativa a segurança, emissões para a atmosfera, controlo do ruído, protecção do solo e das águas e gestão de óleos usados, de acumuladores usados e de pneus usados.

4 — *(Revogado.)*

5 — São aplicáveis a «outros veículos» nos termos da definição constante da alínea s) do artigo 2.º do presente decreto-lei, as disposições constantes do artigo 3.º, dos n.ºs 1, 2, 3, 5 e 6 do artigo 5.º, dos n.ºs 7 e 8 do artigo 7.º, do artigo 17.º, do artigo 18.º, do artigo 19.º e do artigo 20.º, com as necessárias adaptações.

Artigo 2.º

Definições

Para efeitos do presente diploma, entende-se por:

a) «Centro de recepção» a instalação destinada à recepção e à armazenagem temporária de VFV, com o objectivo do seu posterior encaminhamento para desmantelamento;

b) «Desmantelamento» a operação de remoção e separação dos componentes de VFV, com vista à sua despoluição e à reutilização, valorização ou eliminação dos materiais que os constituem;

c) «Eliminação» qualquer das operações aplicáveis aos VFV e seus componentes previstas no anexo III da Portaria n.º 209/2004, de 3 de Março;

d) «Fragmentação» a operação de corte e ou retalhamento de VFV;

e) «Informações de desmantelamento» todas as informações necessárias ao tratamento adequado e compatível com o ambiente de um VFV;

f) «Operadores» os fabricantes, os importadores e os distribuidores de veículos, os fabricantes e fornecedores de materiais e componentes, as entidades que procedem à reparação e manutenção de veículos, os municípios, as autoridades policiais, as companhias de seguro automóvel, os transportadores de VFV e seus componentes, os operadores de centros de recepção, de desmantelamento, de fragmentação, de valorização e de outras instalações de tratamento de VFV, incluindo os seus componentes e materiais;

g) «Prevenção» as medidas destinadas a reduzir a quantidade e a perigosidade para o ambiente de VFV, seus materiais e substância;

h) «Reciclagem» o reprocessamento, no âmbito de um processo de produção, de materiais resultantes de VFV para o fim para que foram concebidos ou para outros fins, com exclusão da valorização energética;

i) «Retalhadora», qualquer dispositivo utilizado para corte ou fragmentação de VFV, inclusivamente para a obtenção directa de sucata de metal reutilizável;

j) «Reutilização» qualquer operação através da qual os componentes de VFV sejam utilizados para o mesmo fim para que foram concebidos;

l) «Salvado» o veículo que, em consequência de acidente, tenha sofrido danos que impossibilitem definitivamente a sua circulação ou afectem gravemente as suas condições de segurança e que integre a esfera jurídica patrimonial de uma companhia de seguros por força de um contrato de seguro automóvel, nos termos do artigo 13.º do Decreto-Lei n.º 44/2005, de 23 de Fevereiro, e que constitui um resíduo nos termos da alínea u) do artigo 3.º do Decreto-Lei n.º 178/2006, de 5 de Setembro;

m) «Sistema integrado» o sistema através do qual é transferida a responsabilidade pela gestão de VFV para uma entidade gestora devidamente licenciada;

n) «Substância perigosa» qualquer substância considerada perigosa nos termos do disposto no Decreto-Lei n.º 82/95, de 22 de Abril, e na Portaria n.º 732-A/96, de 11 de Dezembro, e legislação complementar;

o) «Tratamento» qualquer actividade realizada após a entrega de VFV numa instalação para fins de desmantelamento, fragmentação, valorização ou preparação para a eliminação dos resíduos fragmentados e quaisquer outras operações realizadas para fins de valorização e ou eliminação de VFV e dos seus componentes;

p) «Valorização» qualquer das operações aplicáveis aos VFV e seus componentes previstas no anexo III da Portaria n.º 209/2004, de 3 de Março;

q) «Valorização energética» a utilização de resíduos combustíveis como meio de produção de energia, através de incineração directa com ou sem outros resíduos mas com recuperação do calor;

r) «Veículo» qualquer veículo classificado nas categorias M1 (veículos a motor destinados ao transporte de passageiros com oito lugares sentados, no máximo, além do lugar do condutor) ou N1 (veículos a motor destinados ao transporte de mercadorias, com peso máximo em carga tecnicamente admissível não superior a 3,5 t) definidas no anexo II do Decreto-Lei n.º 72/2000, de 6 de Maio, bem como os veículos a motor de três rodas definidos no Decreto-Lei n.º 30/2002, de 16 de Fevereiro, com exclusão dos triciclos a motor;

s) «Outros veículos» quaisquer veículos classificados em categorias diferentes das indicadas na definição de veículo constante da alínea r);

t) «Veículo em fim de vida (VFV)» um veículo que constitui um resíduo de acordo com a definição constante da alínea u) do artigo 3.º do Decreto-Lei n.º 178/2006, de 5 de Setembro.

CAPÍTULO II

Gestão de VFV

Artigo 3.º

Princípios de gestão

1 — Constituem princípios fundamentais da gestão de veículos e de VFV a prevenção da produção de resíduos provenientes de veículos, particularmente reduzindo a incorporação de substâncias perigosas no seu fabrico, bem como o recurso a sistemas de reutilização, de reciclagem e a outras formas de valorização, com vista a reduzir a quantidade e a perigosidade dos resíduos a eliminar.

2 — São, nomeadamente, objectivos do presente regime legal:

a) Reduzir a quantidade de resíduos a eliminar provenientes de veículos e de VFV;

b) A melhoria contínua do desempenho ambiental de todos os operadores intervenientes no ciclo de vida dos veículos e, sobretudo, dos operadores directamente envolvidos no tratamento de VFV.

Artigo 4.º

Objectivos de gestão

1 — Os fabricantes ou importadores de veículos devem adoptar as medidas tidas por necessárias para que sejam garantidos os princípios de gestão definidos no artigo anterior.

2 — Até 1 de Janeiro de 2006 deve ser garantido pelos operadores que:

a) Para veículos produzidos até 1980, exclusive:

i) A reutilização e a valorização de todos os VFV aumentem para um mínimo de 75 % em peso, em média, por veículo e por ano;

ii) A reutilização e a reciclagem de todos os VFV aumentem para um mínimo de 70 % em peso, em média, por veículo e por ano;

b) Para veículos produzidos a partir de 1980:

i) A reutilização e a valorização de todos os VFV aumentem para um mínimo de 85 % em peso, em média, por veículo e por ano;

ii) A reutilização e a reciclagem de todos os VFV aumentem para um mínimo de 80 % em peso, em média, por veículo e por ano.

3 — Até 1 de Janeiro de 2015 deve ser garantido pelos operadores que:

a) A reutilização e a valorização de todos os VFV aumentem para um mínimo de 95 % em peso, em média, por veículo e por ano;

b) A reutilização e a reciclagem de todos os VFV aumentem para um mínimo de 85 % em peso, em média, por veículo e por ano.

4 — Os objectivos quantitativos constantes dos números anteriores devem ser revistos em resultado da evolução das normas de direito comunitário.

5 — Para efeitos do cumprimento dos objectivos de gestão definidos nos n.ºs 2 e 3, todos os VFV devem ser transferidos para centros de recepção ou operadores de desmantelamento licenciados nos termos do presente diploma e demais legislação aplicável.

6 — O disposto nos n.ºs 2 e 3 do presente artigo não é aplicável aos veículos destinados a fins especiais (autocaravanas, ambulâncias, veículos funerários e veículos blindados), previstos e definidos no artigo 9.º e no anexo XI do Decreto-Lei n.º 72/2000, de 6 de Maio, nem aos veículos a motor de três rodas previstos no Decreto-Lei n.º 30/2002, de 16 de Fevereiro.

Artigo 5.º

Responsabilidade

1 — Todos os operadores são responsáveis pela gestão dos VFV, seus componentes e materiais.

2 — Os operadores de reparação e manutenção de veículos são responsáveis pelo adequado encaminhamento para tratamento dos componentes ou materiais que constituam resíduos e que sejam resultantes de intervenções por si realizadas em veículos, sem prejuízo da aplicação de outros regimes legais, designadamente em matéria de gestão de óleos usados, de acumuladores usados e de pneus usados, e nos termos do disposto no artigo 9.º do Decreto-Lei n.º 178/2006, de 5 de Setembro.

3 — Os proprietários e ou detentores de VFV são responsáveis pelo seu encaminhamento para um centro de recepção ou para um operador de desmantelamento.

4 — Os fabricantes ou importadores de veículos são responsáveis, directamente ou através de entidades gestoras, por assegurar a recepção de VFV nos centros de recepção e nos operadores de desmantelamento, nos termos dos n.ºs 7 e 10 do artigo 14.º

5 — Os operadores de recepção, transporte e tratamento de VFV são responsáveis por desenvolver a sua actividade sem colocar em perigo a saúde pública e o ambiente, nos termos dos artigos 18.º, 19.º e 20.º do presente diploma.

6 — Os operadores são responsáveis por adoptar as medidas adequadas para privilegiar a reutilização efectiva dos componentes reutilizáveis, a valorização dos não passíveis de reutilização, com preferência pela reciclagem, sempre que viável do ponto de vista ambiental, não descurando os requisitos de segurança dos veículos e do ambiente, tais como o controlo do ruído e das emissões para a atmosfera.

Artigo 6.º

Prevenção

1 — Com vista à promoção da prevenção e da valorização dos resíduos de veículos e de VFV, os fabricantes de veículos, em colaboração com os fabricantes de materiais e equipamentos, devem:

a) Controlar e reduzir a utilização de substâncias perigosas nos veículos, a partir da fase da sua concepção, com vista a evitar a sua libertação para o ambiente, a facilitar a reciclagem e a evitar a necessidade de eliminar resíduos perigosos;

b) Nas fases de concepção e de produção de novos veículos, tomar em consideração a necessidade de desmantelamento, reutilização e valorização, especialmente a reciclagem, de VFV, bem como dos seus componentes e materiais;

c) Integrar, progressivamente, uma quantidade crescente de materiais reciclados nos veículos, seus componentes ou outros produtos, com vista ao desenvolvimento do mercado de materiais reciclados.

2 — Os fabricantes ou importadores de veículos e os fabricantes de materiais e de equipamentos para veículos devem adoptar as medidas necessárias para que, a partir de 1 de Setembro de 2003, os materiais e os componentes dos veículos introduzidos no mercado não contenham chumbo, cádmio, mercúrio e crómio hexavalente, excepto nos casos expressamente admitidos pelo anexo I do presente diploma e que dele faz parte integrante, e nas condições aí especificadas.

3 — O disposto no presente artigo não é aplicável aos veículos a motor de três rodas definidos no Decreto-Lei n.º 30/2002, de 16 de Fevereiro.

Artigo 7.º

Codificação e informação

1 — Com vista a facilitar a identificação dos componentes e materiais passíveis de reutilização e de valorização, os fabricantes ou importadores de veículos devem utilizar, para rotulagem e identificação de componentes e materiais de veículos, a partir de 1 de Setembro de 2003, em colaboração com os fabricantes de materiais e de equipamentos, a nomenclatura das normas ISO de codificação referidas no anexo II do presente diploma e que dele faz parte integrante.

2 — Os fabricantes ou importadores de veículos fornecerão informações de ordem ambiental aos eventuais compradores, devendo as mesmas ser incluídas em publicações ou em meios electrónicos de carácter publicitário utilizados na comercialização do novo veículo e referir-se:

a) À concepção dos veículos e seus componentes, tendo em vista a sua susceptibilidade de valorização, especialmente de reciclagem;

b) Ao correcto tratamento de VFV e, em especial, à remoção de todos os fluidos e ao desmantelamento;

c) Ao desenvolvimento e optimização de formas de reutilização e de valorização, especialmente de reciclagem, de VFV e dos seus componentes;

d) Aos progressos realizados em matéria de valorização, especialmente de reciclagem, no sentido de reduzir a quantidade de resíduos a eliminar e aumentar as taxas correspondentes.

3 — Os operadores de tratamento deverão fornecer aos fabricantes ou importadores de veículos as informações previstas nas alíneas c) e d) do n.º 2.

4 — Os fabricantes ou importadores de veículos fornecerão, no prazo máximo de seis meses após o início da sua comercialização, informações de desmantelamento para cada tipo de novo veículo colocado no mercado, devendo as mesmas identificar os diferentes componentes e materiais, bem como a localização de todas as substâncias perigosas dos veículos, na medida do necessário para que as instalações de tratamento possam cumprir as disposições estabelecidas no presente diploma e, nomeadamente, para que sejam atingidos os objectivos previstos no artigo 4.º

5 — As informações de desmantelamento referidas no número anterior serão, nomeadamente, disponibilizadas pelos fabricantes ou importadores de veículos ou de peças, sob a forma de manuais ou meios electrónicos (por exemplo, CD-ROM e serviços em linha), às instalações de tratamento autorizadas.

6 — Sem prejuízo do segredo comercial e industrial, os fabricantes de componentes utilizados em veículos facultarão às instalações de tratamento, na medida em que estas o solicitem, as devidas informações sobre o desmantelamento, a armazenagem e o controlo dos componentes que podem ser reutilizados.

7 — Sempre que tenham qualquer intervenção num processo que leve à declaração de perda total de um veículo interveniente num acidente nos termos do artigo 41.º do Decreto-Lei n.º 291/2007, de 21 de Agosto, as empresas de seguros informam o respectivo proprietário da obrigatoriedade de apresentação de um certificado de destruição para efeitos de cancelamento da matrícula e do registo, e de quem é responsável por essa apresentação, sendo que este só poderá ser emitido por operadores licenciados para o efeito nos termos do presente diploma.

8 — A informação referida no número anterior é prestada pelas companhias de seguros no âmbito das comunicações previstas na alínea *c*) do n.º 4 do artigo 41.º do Decreto-Lei n.º 291/2007, de 21 de Agosto.

9 — O disposto no presente artigo não é aplicável aos fabricantes ou importadores de veículos que fabriquem ou importem exclusivamente veículos produzidos em pequenas séries, homologados de acordo com o disposto no artigo 24.º do Decreto-Lei n.º 72/2000, de 6 de Maio, nem aos veículos a motor de três rodas, previstos no Decreto-Lei n.º 30/2002, de 16 de Fevereiro.

Artigo 8.º

Gestão de VFV

1 — Para efeitos do cumprimento das obrigações estabelecidas no presente diploma, designadamente no n.º 1 do artigo 3.º, os fabricantes ou importadores de veículos ficam obrigados a submeter a gestão de VFV a um sistema integrado ou a um sistema individual.

2 — Só poderão ser colocados no mercado nacional e comercializados os veículos cujos fabricantes ou importadores tenham adoptado um dos dois sistemas previstos no número anterior para a gestão de VFV.

CAPÍTULO III

Sistema integrado e sistema individual

SUBCAPÍTULO I

Sistema integrado

Artigo 9.º

Sistema integrado

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

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

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

a) Os tipos, as quantidades e as características dos veículos abrangidos;

b) A previsão da quantidade de VFV a retomar anualmente pela entidade gestora;

c) As acções de controlo a desenvolver pela entidade gestora, por forma a verificar o cumprimento das condições estipuladas no contrato;

d) As prestações financeiras devidas à entidade gestora e a forma da sua actualização, tendo em conta as respectivas obrigações definidas no presente diploma.

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

Artigo 10.º

Entidade gestora

1 — A entidade gestora é uma pessoa colectiva, sem fins lucrativos, sendo os seus resultados contabilísticos obrigatoriamente reinvestidos ou utilizados na sua actividade ou actividades conexas, de acordo com o disposto na alínea *d*) do n.º 1 e na alínea *d*) do n.º 2 do artigo 11.º, podendo ser constituídos em provisões ou reservas para operações futuras, sendo expressamente vedada a distribuição de resultados, dividendos ou lucros pelos accionistas, sócios ou associados, responsável pela gestão de VFV.

2 — Na composição da entidade gestora poderão figurar, além dos fabricantes ou importadores de veículos, os fabricantes de materiais e de equipamentos para veículos, os distribuidores, os operadores de reparação e manutenção de veículos, bem como os operadores que exerçam a sua actividade na área da recepção, do transporte e do tratamento de VFV.

Artigo 11.º

Competências da entidade gestora

A entidade gestora do sistema integrado assegura os objectivos de gestão previstos no presente diploma, devendo, para o efeito:

1 — Até 31 de Dezembro de 2006:

a) Organizar uma rede de centros de recepção e de operadores de tratamento licenciados, os quais selecciona e contrata para a recepção e tratamento de VFV por forma a dar cumprimento aos objectivos estabelecidos no artigo 4.º, devendo os critérios da selecção privilegiar os operadores que utilizem sistemas de gestão ambiental devidamente certificados;

b) Assegurar que a recepção de VFV, seus componentes e materiais, cumpre o disposto na alínea *a*) do n.º 7 do artigo 14.º;

c) Preparar a monitorização do sistema integrado, nomeadamente no que diz respeito ao fluxo de VFV e dos materiais resultantes do seu tratamento;

d) Promover a investigação e o desenvolvimento de novos métodos e ferramentas de desmantelamento, de separação dos materiais resultantes da fragmentação e de soluções de reciclagem dos componentes e materiais de VFV, especialmente dos não metálicos, adequados à realidade nacional.

2 — A partir de 1 de Janeiro de 2007, e sem prejuízo do cumprimento das obrigações previstas nas alíneas *a*), *b*) e *d*) do n.º 1:

a) Assegurar que a recepção de VFV, seus componentes e materiais, cumpre o disposto na alínea *b*) do n.º 7 do artigo 14.º;

b) Organizar uma rede nacional de operadores por si seleccionados e contratados para a recepção, transporte e tratamento de VFV, a qual deverá comportar:

i) Até 1 de Abril de 2007, pelo menos três centros de recepção ou operadores de desmantelamento por cada circunscrição territorial distrital com mais de 700 000 veículos ligeiros matriculados, dois centros de recepção ou operadores de desmantelamento por cada circunscrição territorial distrital com mais de 200 000 veículos ligeiros matriculados e um centro de recepção ou operador de desman-

telamento por cada circunscrição territorial distrital com menos de 200 000 veículos ligeiros matriculados;

ii) Até 31 de Dezembro de 2009, o número de centros de recepção ou operadores de desmantelamento que garanta uma adequada cobertura territorial, o qual será definido nos termos da licença prevista no n.º 1 do artigo 13.º;

c) Assegurar a monitorização do sistema integrado, nomeadamente no que diz respeito ao fluxo de VFV e dos materiais resultantes do seu tratamento;

d) Promover a sensibilização e a informação públicas sobre os procedimentos a adoptar em termos de gestão de resíduos de veículos e de VFV, seus componentes e materiais, bem como sobre os perigos de uma eliminação incontrolada destes resíduos.

Artigo 12.º

Financiamento da entidade gestora

1 — A entidade gestora é financiada, nomeadamente, através de uma prestação financeira a suportar pelos fabricantes ou importadores por cada veículo introduzido no mercado nacional.

2 — O valor da prestação financeira é determinado em função das características dos veículos e deverá reflectir os princípios gerais estabelecidos neste diploma, nomeadamente a utilização de substâncias perigosas, a incorporação de materiais reciclados e a sua susceptibilidade para o desmantelamento, a reutilização e a valorização.

3 — Caberá à entidade gestora propor, quando do pedido de atribuição de licença previsto no artigo 13.º, o valor da prestação financeira.

4 — O valor exacto da prestação financeira a suportar por cada fabricante ou importador de veículos será estabelecido na licença atribuída à entidade gestora.

5 — O valor da prestação financeira pode ser actualizado nomeadamente através de proposta da entidade gestora, a apresentar à Agência Portuguesa do Ambiente (APA) até 30 de Setembro do ano imediatamente anterior àquele a que diz respeito, e aprovado por despacho conjunto dos membros do Governo responsáveis pelas áreas do ambiente e da economia.

Artigo 13.º

Licenciamento da entidade gestora

1 — Para tomar a seu cargo a gestão de VFV ao abrigo do sistema integrado, a entidade gestora carece de licença a conceder por despacho conjunto dos membros do Governo responsáveis pelas áreas do ambiente, da economia e dos transportes.

2 — Para efeitos do estabelecido no número anterior, a entidade gestora, através de requerimento, solicita a respectiva licença à APA, a quem compete instruir e coordenar o respectivo procedimento.

3 — O requerimento mencionado no n.º 2 é acompanhado de um caderno de encargos que deve incluir, de forma detalhada, o sistema logístico definido para a gestão de VFV, nomeadamente:

a) Tipos, quantidades e características técnicas dos veículos abrangidos;

b) Previsão das quantidades de VFV a retomar anualmente;

c) Proposta do valor a atribuir à prestação financeira e respectiva fórmula de cálculo, explicitando os critérios

tidos em consideração, como sejam os tipos, as quantidades e as características de VFV e as operações de recepção, transporte e tratamento a que deverão ser submetidos;

d) Procedimentos previstos para a selecção de operadores de recepção, transporte e tratamento, bem como para o acompanhamento do desempenho das respectivas actividades;

e) Condições de articulação da actividade da entidade gestora com os operadores de recepção, transporte e tratamento por ela seleccionados e com as demais entidades que assegurem a recolha de resíduos de veículos e de VFV, nomeadamente as seguradoras e as autoridades municipais e policiais;

f) Definição de uma verba destinada ao financiamento de cada uma das actividades previstas na alínea d) do n.º 1 e na alínea d) do n.º 2 do artigo 11.º;

g) Descrição do circuito económico concebido para a recepção, transporte e tratamento de VFV, evidenciando as bases para o cálculo das contrapartidas financeiras a prestar pela entidade gestora a esses operadores nos casos em que os VFV tenham um valor de mercado negativo ou nulo.

4 — A concessão da licença depende da verificação das capacidades técnicas e financeiras da entidade gestora para as operações em causa, bem como da apreciação do caderno de encargos previsto no número anterior.

Artigo 14.º

Funcionamento do sistema integrado

1 — A adesão dos fabricantes ou importadores de veículos ao sistema integrado efectua-se através da celebração do contrato previsto no n.º 3 do artigo 9.º

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

3 — Quando se trate de veículo inutilizado, nos termos do n.º 2 do artigo 119.º do Código da Estrada, o proprietário é responsável pelo seu encaminhamento, e respectivos custos, para um centro de recepção ou para um operador de desmantelamento, no prazo máximo de 30 dias a contar da data em que o veículo fique inutilizado, com excepção dos casos previstos nas alíneas a) e b) do artigo 1.º do Decreto-Lei n.º 31/85, de 25 de Janeiro.

4 — Sempre que se verifiquem situações de abandono de veículos, nos termos do artigo 165.º do Código da Estrada, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 114/94, de 3 de Maio, na redacção dada pelo Decreto-Lei n.º 44/2005, de 23 de Fevereiro, as autoridades municipais ou policiais competentes procedem ao respectivo encaminhamento para um centro de recepção ou um operador de desmantelamento, sendo os custos decorrentes dessa operação da responsabilidade do proprietário do veículo abandonado.

5 — Quando se trate de salvados que integrem a esfera patrimonial de uma companhia de seguros, esta fica responsável pelo seu encaminhamento, e custos do mesmo, para um centro de recepção ou para um operador de desmantelamento, no prazo máximo de 30 dias a contar da data em que o veículo seja considerado salvado.

6 — Até 31 de Dezembro de 2006, os custos do transporte e tratamento de VFV que tenham sido introduzidos no mercado antes de 1 de Julho de 2002 e que possuam

um valor de mercado negativo ou nulo são suportados pelo seu proprietário ou detentor.

7 — Sem prejuízo do disposto no n.º 10, a entrega de um VFV num centro de recepção ou num operador de desmantelamento designado pelo fabricante ou importador de veículos ou pela entidade gestora é efectuada sem custos para o seu proprietário ou detentor, ainda que esse VFV tenha um valor de mercado negativo ou nulo:

a) A partir de 1 de Julho de 2002, em relação aos veículos introduzidos no mercado a partir dessa data;

b) A partir de 1 de Janeiro de 2007, em relação aos veículos introduzidos no mercado antes de 1 de Julho de 2002.

8 — Os fabricantes ou importadores de veículos suportarão os custos das operações de transporte a partir do centro de recepção e tratamento dos VFV, seus componentes e materiais, decorrentes do eventual valor de mercado negativo ou nulo a que se refere o número anterior.

9 — Entende-se existir valor de mercado negativo ou nulo, conforme referido nos n.ºs 6, 7 e 8 do presente artigo, quando a diferença entre os custos com a recepção, o transporte a partir do centro de recepção e o tratamento de um VFV for superior ao valor dos seus materiais e componentes, a definir nos termos da licença referida no n.º 1 do artigo 13.º

10 — A entrega de um VFV num centro de recepção ou num operador de desmantelamento não é, contudo, livre de encargos se:

a) O VFV em causa foi equipado de origem com motores, veios de transmissão, caixa de velocidades, catalisadores, unidades de comando electrónico e carroçaria mas não contiver algum destes componentes; ou

b) Ao VFV em causa tiverem sido acrescentados resíduos.

11 — A responsabilidade dos fabricantes ou importadores de veículos cessa mediante a entrega de VFV a operadores de tratamento que exerçam a sua actividade de harmonia com o artigo 20.º, sem prejuízo das respectivas obrigações financeiras.

Artigo 15.º

Especificações do sistema integrado

1 — Quando da comercialização de um veículo novo, os fabricantes ou importadores e os distribuidores discriminarão, num ponto específico a consagrar na respectiva factura, o valor correspondente à prestação financeira fixada a favor da entidade gestora.

2 — O disposto no número anterior só é aplicável a partir de data a estabelecer na licença prevista no n.º 1 do artigo 13.º

SUBCAPÍTULO II

Sistema individual

Artigo 16.º

Sistema individual

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

forem garantidas as obrigações previstas para o sistema integrado.

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

CAPÍTULO IV

Certificado de destruição

Artigo 17.º

Cancelamento da matrícula e emissão do certificado de destruição

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

CAPÍTULO V

Operações de gestão de VFV

Artigo 18.º

Actividade de transporte de VFV

1 — A actividade de transporte de VFV só pode ser realizada por operadores registados no Sistema Integrado de Registo Electrónico de Resíduos (SIRER) ao abrigo da alínea b) do artigo 48.º do Decreto-Lei n.º 178/2006, de 5 de Setembro.

2 — O transporte de VFV a partir dos operadores de desmantelamento é acompanhado de cópia do respectivo certificado de destruição ou de um documento único que contenha informação relativa aos VFV transportados, nomeadamente a matrícula, o número de chassis e o número do respectivo certificado de destruição.

3 — O transporte de VFV está sujeito ao regime constante da Portaria n.º 335/97, de 16 de Maio, sem prejuízo da demais legislação aplicável.

4 — O movimento transfronteiriço de VFV está sujeito ao disposto no Regulamento (CE) n.º 1013/2006, da Comissão, de 14 de Junho, e à legislação nacional que estabelece as respectivas regras de execução na ordem jurídica nacional.

5 — O transporte de VFV está sujeito ao cumprimento dos requisitos técnicos fixados no anexo v do presente diploma do qual faz parte integrante.

6 — O transporte de VFV pode ser realizado por entidades licenciadas para a actividade de pronto-socorro, desde que os veículos de pronto-socorro tenham uma capacidade máxima de transporte de três VFV.

7 — As disposições referidas nos números anteriores não são aplicáveis às situações em que o veículo é conduzido pelo respectivo proprietário ou detentor para um centro de recepção ou para operador de desmantelamento.

Artigo 19.º

Centros de recepção

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

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

3 — *(Revogado.)*

4 — *(Revogado.)*

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

Artigo 20.º

Operadores de desmantelamento e de fragmentação

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Artigo 21.º

Obrigações de comunicação de dados

1 — A entidade gestora fica obrigada a enviar à APA um relatório anual de actividade, até 31 de Março do ano imediato àquele a que se reporta, demonstrativo das acções

levadas a cabo e dos resultados obtidos no âmbito das obrigações previstas no artigo 11.º

2 — Este relatório deverá identificar os fabricantes e importadores de veículos que lhe transferiram a sua responsabilidade e os operadores de recepção, transporte e tratamento de VFV com quem tem contrato, indicar os tipos, as quantidades e as características dos veículos comercializados, demonstrar os resultados obtidos em matéria de gestão de VFV e discriminar a respectiva afectação de recursos financeiros.

3 — O disposto no número anterior é aplicável com as necessárias adaptações aos fabricantes ou importadores de veículos que tenham optado pela constituição de sistemas individuais nos termos do artigo 16.º

4 — Os fabricantes de materiais e de equipamentos para veículos ficam obrigados a enviar anualmente à APA, até 31 de Março do ano imediato àquele a que se reporta, um relatório relativo às acções levadas a cabo no âmbito do disposto no n.º 1 do artigo 6.º

Artigo 22.º

(Revogado.)

CAPÍTULO VI

Fiscalização e sanções

Artigo 23.º

Fiscalização e processamento das contra-ordenações

1 — A fiscalização do cumprimento das disposições constantes do presente diploma compete à Inspeção-Geral do Ambiente e do Ordenamento do Território (IGAOT), sem prejuízo do exercício das competências próprias da Autoridade de Segurança Alimentar e Económica (ASAE), das autoridades policiais e das demais entidades intervenientes no processo.

2 — Compete especialmente à ASAE a fiscalização do disposto no artigo 7.º e nos n.ºs 1 e 5 do artigo 14.º, sem prejuízo das competências atribuídas por lei a outras entidades.

3 — Compete especialmente à IGAOT a fiscalização do disposto nos artigos 18.º a 21.º

4 — É competente para a instrução do processo de contra-ordenação a entidade que tenha procedido ao levantamento do auto de notícia, excepto no caso de o auto de notícia ter sido levantado pelas autoridades policiais, nomeadamente a Guarda Nacional Republicana e a Polícia de Segurança Pública, em que a autoridade competente para a instrução do processo é a IGAOT.

5 — A aplicação das coimas e sanções acessórias cabe à Comissão de Aplicação de Coimas em Matéria Económica e Publicidade e ao inspector-geral do Ambiente e do Ordenamento do Território, consoante os processos tenham sido instruídos pela ASAE ou pelas demais entidades, respectivamente.

Artigo 24.º

Classificação das contra-ordenações

1 — Constituem contra-ordenações ambientais muito graves nos termos da Lei n.º 50/2006, de 29 de Agosto:

- a) A violação do disposto no n.º 4 do artigo 5.º;
- b) A introdução no mercado de veículos em violação do disposto no n.º 2 do artigo 8.º;

c) O não cumprimento das obrigações previstas para a entidade gestora no artigo 11.º;

d) O exercício da actividade em violação do disposto nos n.ºs 1 e 3 do artigo 19.º e nos n.ºs 1, 2, 3, 7, 8 e 9 do artigo 20.º;

e) (Revogada.)

2 — Constituem contra-ordenações ambientais graves nos termos da Lei n.º 50/2006, de 29 de Agosto:

a) A violação do disposto nos n.ºs 2, 3 e 6 do artigo 5.º;

b) A violação do disposto no artigo 6.º;

c) A violação do disposto no n.º 1 do artigo 10.º;

d) O incumprimento das condições constantes da licença prevista no n.º 1 do artigo 13.º;

e) O não encaminhamento de VFV para um operador autorizado, em violação do disposto nos n.ºs 2 a 5 e nos n.ºs 6, 7, 8 e 11 do artigo 14.º;

f) A violação do disposto no artigo 17.º;

g) O exercício da actividade em violação do disposto no n.º 2 do artigo 19.º, nos n.ºs 4, 5 e 6 do artigo 20.º e nos n.ºs 1, 3, 5 e 6 do artigo 18.º;

h) O impedimento do exercício de fiscalização.

3 — Constituem contra-ordenações ambientais leves nos termos da Lei n.º 50/2006, de 29 de Agosto:

a) A não rotulagem e identificação de componentes e materiais de veículos e a não prestação das informações previstas no artigo 7.º;

b) A omissão do valor da contribuição financeira, em violação do disposto no artigo 15.º;

c) A não comunicação dos relatórios referidos no artigo 21.º ou a prestação de informações incorrectas;

d) A violação do disposto no n.º 1 do artigo 29.º;

e) O exercício da actividade em violação do disposto no n.º 2 do artigo 18.º

4 — A tentativa e a negligência são puníveis.

Artigo 25.º

Sanções acessórias e apreensão cautelar

1 — Relativamente às infracções muito graves e graves previstas no artigo anterior, pode a autoridade competente, simultaneamente com a coima, determinar a aplicação das sanções acessórias que se mostrem adequadas, nos termos previstos na Lei n.º 50/2006, de 29 de Agosto.

2 — Pode ser objecto de publicidade, nos termos do disposto no artigo 38.º da Lei n.º 50/2006, de 29 de Agosto, a condenação pela prática das infracções muito graves previstas no n.º 1 do artigo 24.º, bem como a condenação pela prática das infracções graves previstas no n.º 2 do mesmo artigo, quando a medida concreta da coima aplicada ultrapasse metade do montante máximo da coima abstractamente aplicável.

3 — A autoridade administrativa pode ainda, sempre que necessário, determinar a apreensão provisória de bens e documentos, nos termos previstos no artigo 42.º da Lei n.º 50/2006, de 29 de Agosto.

Artigo 26.º

Produto das coimas

1 — O produto das coimas aplicadas ao abrigo do presente diploma, independentemente da fase em que se torne

definitiva ou transite em julgado a decisão condenatória, é repartido nos termos do disposto no artigo 73.º da Lei n.º 50/2006, 29 de Agosto.

2 — *(Revogado.)*

CAPÍTULO VII

Disposições finais e transitórias

Artigo 27.º

Relatório

1 — A APA em articulação com a Comissão de Acompanhamento da Gestão de Resíduos (CAGER), criada pelo Decreto-Lei n.º 178/2006, de 5 de Setembro, elabora, de três em três anos, um relatório técnico de aplicação do disposto no presente diploma, o qual será disponibilizado ao público.

2 — O relatório referido no número anterior será elaborado com base no questionário adoptado pela Decisão n.º 2001/753/CE, da Comissão, de 17 de Outubro, e será enviado à Comissão Europeia no prazo de nove meses a contar do final do período de três anos a que se refere.

3 — O relatório tem como objectivo criar bases de dados sobre os VFV e o respectivo tratamento, devendo ainda conter informações pertinentes sobre eventuais alterações estruturais das empresas dos sectores da distribuição, transporte, desmantelamento, fragmentação, valorização e reciclagem que provoquem distorções concorrenciais entre os Estados membros ou no interior dos mesmos.

Artigo 28.º

(Revogado.)

Artigo 29.º

Disposições transitórias

1 — Os operadores de transporte e os operadores de tratamento de VFV licenciados/autorizados ou com processo de licenciamento em curso à data de entrada em vigor do presente diploma ficam obrigados a comunicar ao Instituto dos Resíduos o âmbito da sua actividade, num prazo máximo de 60 dias a contar da mesma data.

2 — O presente diploma aplica-se aos procedimentos de licenciamento/autorização em curso à data da entrada em vigor do mesmo.

Artigo 30.º

Regiões Autónomas

O regime previsto no presente diploma aplica-se às Regiões Autónomas, com as adaptações determinadas pelo interesse específico das mesmas, cabendo a execução administrativa aos órgãos e serviços das respectivas administrações regionais, sem prejuízo da gestão a nível nacional.

Artigo 31.º

Norma revogatória

Com a constituição da rede nacional de centros de recepção e de operadores de desmantelamento, prevista nos n.ºs 1 e 2 do artigo 11.º do presente diploma, é revogado o disposto no artigo 3.º do Decreto-Lei n.º 292-A/2000, de 15 de Novembro.

Artigo 32.º

Entrada em vigor

O presente diploma entra em vigor no dia imediato ao da sua publicação.

ANEXO I

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

Materiais e componentes	Âmbito e data do termo da isenção	Devem ser rotulados ou identificados de qualquer outro modo adequado
Chumbo como elemento de liga		
1 — Aço para fins de maquinaria e aço galvanizado com um teor de chumbo igual ou inferior a 0,35 % em massa.	1 de Julho de 2008.	
2 — a) Alumínio para fins de maquinaria com um teor de chumbo igual ou inferior a 1,5 % em massa.		
2 — b) Alumínio para fins de maquinaria com um teor de chumbo igual ou inferior a 0,4 % em massa.		
3 — Liga de cobre com um teor de chumbo igual ou inferior a 4 % em massa.	1 de Julho de 2008.	
4 — Capas dos apoios e pistões.		
Chumbo e compostos de chumbo em componentes		
5 — Baterias		X
6 — Amortecedores de vibrações		X
7 — a) Vulcanizantes e estabilizadores para elastómeros em aplicações de manipulação de fluidos e do grupo motopropulsor com um teor de chumbo igual ou inferior a 0,5 % em massa.	1 de Julho de 2006.	
7 — b) Aglutinantes para elastómeros em aplicações do grupo motopropulsor com um teor de chumbo igual ou inferior a 0,5 % em massa.		
8 — Soldaduras em placas de circuitos electrónicos e outras aplicações eléctricas.		(¹) X
9 — Cobre em materiais de fricção de calços de travões com um teor de chumbo superior a 0,4 % em massa.	1 de Julho de 2007.	X
10 — Sedes de válvulas	Tipos de motores desenvolvidos antes de 1 de Julho de 2003; 1 de Julho de 2007.	

Materiais e componentes	Âmbito e data do termo da isenção	Devem ser rotulados ou identificados de qualquer outro modo adequado
11 — Componentes eléctricos com chumbo fixados num composto de matriz de vidro ou de cerâmica, excepto vidro em lâmpadas e vidro de velas de ignição. 12 — Iniciadores pirotécnicos	Veículos homologados antes de 1 de Julho de 2006 e iniciadores de substituição para esses veículos.	(²) X (para componentes com excepção de componentes piezoeléctricos em motores)
Crómio hexavalente		
13 — a) Revestimentos anticorrosivos	1 de Julho de 2007	
13 — b) Revestimentos anticorrosivos relacionados com conjuntos de parafusos e porcas para aplicações em <i>chassis</i> .	1 de Julho de 2008.	
14 — Frigoríficos de absorção em caravanas de campismo		X
Mercurio		
15 — Lâmpadas de descarga e mostradores do painel de comando		X
Cádmio		
16 — Pastas para películas espessas	1 de Julho de 2006.	
17 — Baterias para veículos eléctricos	Após 31 de Dezembro de 2008, a colocação no mercado de baterias de <i>NiCd</i> apenas será permitida como peças de substituição para veículos colocados no mercado antes dessa data	X
18 — Componentes ópticos em matriz de vidro utilizados para sistemas de assistência ao condutor.	1 de Julho de 2007.	X

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

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

Notas

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

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

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

ANEXO II

Normas de codificação de componentes e materiais para veículos

As seguintes nomenclaturas aplicam-se à rotulagem e identificação de componentes e materiais plásticos, com peso superior a 100 g, utilizados em veículos:

ISO 1043-1 plásticos — símbolos e abreviaturas.

Parte 1: polímeros de base e suas características especiais;

ISO 1043-1 plásticos — símbolos e abreviaturas.

Parte 2: cargas e materiais de reforço;

ISO 11469 plásticos — identificação genérica e marcação de produtos plásticos.

A seguinte nomenclatura aplica-se à rotulagem e identificação de componentes e materiais elastómeros, com peso superior a 200 g, utilizados em veículos:

ISO 1629 borracha e látex — nomenclatura. Esta disposição não se aplica à rotulagem de pneus.

Os símbolos «(menor que)» e «(maior que)» utilizados nas normas ISO podem ser substituídos por parêntesis.

ANEXO III

Certificado de destruição

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

Denominação: ...

Endereço: ...

Número da autorização prévia: ...

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

Denominação: ...

Endereço: ...

3 — Proprietário/detentor:

Nome: ...

Endereço: ...

Nacionalidade: ...

4 — Veículo em fim de vida:

Matrícula: ...

Número do quadro: ...

Categoria: ...

Marca: ...

Modelo: ...

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

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

ANEXO IV

Requisitos mínimos para a armazenagem e tratamento de VFV

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

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

Sistema de registo do destinatário dos VFV recepcionados;

Vedação que impeça o livre acesso às instalações;

Equipamento de combate a incêndios;

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

2 — Instalações de desmantelamento de VFV:

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

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

Vedação que impeça o livre acesso às instalações;

Equipamento de combate a incêndios;

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

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

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

Esta zona deverá estar equipada com recipientes adequados e devidamente identificados para o armazenamento separado de acumuladores (com neutralização dos electró-

litos no próprio local ou noutra local), filtros, condensadores contendo PCB, fluidos (separados de acordo com as classes referidas no n.º 2.1 deste anexo) e de componentes destinados a reutilização.

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

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

2.1 — Operações de tratamento para despoluição dos VFV:

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

Remoção ou neutralização dos componentes pirotécnicos (por exemplo, *air-bags* e pré-tensores dos cintos de segurança);

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

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

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

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

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

Remoção dos catalisadores;

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

Remoção de pneus;

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

Remoção dos vidros.

3 — Instalações de fragmentação de VFV:

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

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

Vedação que impeça o livre acesso às instalações;
Equipamento de combate a incêndios;

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

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

ANEXO V

Condições técnicas para a actividade de transporte rodoviário de veículos em fim de vida (VFV)

1 — Os veículos afectos ao exercício da actividade de transporte de veículos em fim de vida devem estar dotados de sistema adequado para contenção de eventuais derrames ou escorrências, de forma a impedir a afectação de solos e águas, tendo em vista a protecção do ambiente.

2 — A manutenção dos veículos afectos ao exercício da actividade deve ser realizada em condições que cumpram todos os requisitos de segurança com vista à protecção da saúde e do ambiente.

3 — Os reboques e semi-reboques afectos ao transporte de VFV não podem ser utilizados para o transporte de mercadorias que, pela sua natureza, venham a ser integradas na cadeia alimentar humana ou animal.

4 — Os diferentes elementos de um carregamento de VFV são convenientemente escorados para que sejam evitadas deslocações entre si ou contra as paredes do veículo, bem como a contaminação de outras mercadorias.

5 — É proibido proceder a alterações à forma física dos VFV durante a carga, transporte e ou descarga daqueles resíduos, designadamente:

a) Por utilização de pinças metálicas para as operações de carga e descarga, devendo ser utilizadas cintas ou guinchos no caso dos porta-carros, ou outros métodos equivalentes;

b) Por sobreposição directa dos VFV nas galeras, durante a carga, transporte e descarga, devendo ser utilizado um sistema de separação entre camadas.

6 — Em cada unidade de transporte de VFV estão disponíveis os meios adequados de combate a incêndio, bem como os produtos absorventes e adsorventes em quantidade adequada à dimensão da carga.

7 — Quando durante a carga, o transporte ou a descarga de VFV se verificar um derrame de fluidos, a zona contaminada é imediatamente limpa com recurso a produtos absorventes ou adsorventes e os resíduos resultantes da limpeza obrigatoriamente encaminhados para um destino licenciado para o respectivo tratamento, valorização ou eliminação, nos termos do Decreto-Lei n.º 178/2006, de 5 de Setembro.

MINISTÉRIO DO TRABALHO E DA SOLIDARIEDADE SOCIAL

Portaria n.º 255/2008

de 8 de Abril

As alterações do contrato colectivo de trabalho celebrado entre a ACIP — Associação do Comércio e da Indústria de Panificação, Pastelaria e Similares e a FESAHT — Federação dos Sindicatos da Agricultura, Alimentação, Bebidas, Hotelaria e Turismo de Portugal e outras (sectores de fabrico, expedição e vendas, apoio e manutenção — Centro), publicadas no *Boletim do Trabalho e Emprego*, 1.ª série, n.º 25, de 8 de Julho de 2007, abrangem as relações de trabalho entre empregadores e trabalhadores representados pelas associações que as outorgaram.

A FESAHT — Federação dos Sindicatos da Agricultura, Alimentação, Bebidas, Hotelaria e Turismo de Portugal requereu a extensão das alterações do CCT às relações de trabalho entre empregadores e trabalhadores não representados pelas associações outorgantes e que, na área da convenção, se dediquem à mesma actividade.

A convenção actualiza as tabelas salariais. O estudo de avaliação do impacte da extensão teve por base as retribuições efectivas praticadas no sector abrangido pela convenção, apuradas pelos quadros de pessoal de 2005 e actualizadas com base no aumento percentual médio das tabelas salariais das convenções publicadas no ano de 2006. Os trabalhadores a tempo completo deste sector, com exclusão dos aprendizes, dos praticantes e do residual (que inclui o ignorado), são cerca de 2696, dos quais 1551 (57,5%) auferem retribuições inferiores às das tabelas salariais da convenção, sendo que 557 (20,7%) auferem retribuições inferiores às convencionais em mais de 6,8%. São as empresas do escalão até 10 trabalhadores que empregam o maior número de trabalhadores com retribuições inferiores às da convenção.

As retribuições fixadas para o nível I da tabela de remunerações mínimas mensais do «Horário especial», bem como para os níveis I a III da tabela de remunerações mínimas mensais do «Horário normal» (anexo IV) são inferiores à retribuição mínima mensal garantida para 2008, sendo, ainda, as retribuições fixadas para o nível I da tabela de remunerações mínimas mensais do «Horário normal» e do «Horário Especial», do mesmo anexo, inferiores à retribuição mínima mensal garantida para 2007. No entanto, a retribuição mínima mensal garantida pode ser objecto de reduções relacionadas com o trabalhador, de acordo com o artigo 209.º da Lei n.º 35/2004, de 29 de Julho. Deste modo, as referidas retribuições apenas são objecto de extensão para abranger situações em que a retribuição mínima mensal garantida resultante da redução seja inferior àquelas.

A convenção actualiza, ainda, outras prestações de conteúdo pecuniário, nomeadamente o prémio por isenção do horário de trabalho, o abono para falhas e o subsídio de refeição com acréscimos, respectivamente, de 2,8%, 2,5% e 2,6%. Não se dispõe de dados estatísticos que permitam avaliar o impacte destas prestações. Considerando a finalidade da extensão e que as mesmas prestações foram objecto de extensões anteriores, justifica-se incluí-las na extensão.

A convenção tem área nacional. No entanto, as extensões anteriores apenas abrangeram os distritos de Coimbra, Aveiro (excepto concelhos de Arouca, Castelo de Paiva,