

sitos descritos no n.º 6. Relativamente aos bioensaios com células, os requisitos específicos estão fixados no n.º 7.3 e, relativamente aos bioensaios com *kits*, no n.º 7.4.

É necessária informação sobre o número de falsos positivos e falsos negativos de um conjunto grande de amostras abaixo e acima do nível máximo ou do nível de acção, em comparação com o teor de TEQ conforme determinado por um método de análise de confirmação. As taxas efectivas de falsos negativos deverão ser inferiores a 1%. A taxa de amostras com falsos positivos deve ser suficientemente baixa para poder recorrer-se vantajosamente ao instrumento de pré-selecção.

Os resultados positivos têm sempre de ser confirmados por um método de análise de confirmação (CGER/EMER). Além disso, deviam confirmar-se por CGER/EMER as amostras de uma ampla gama de TEQ (aproximadamente 2% a 10% das amostras negativas). Deverá ser disponibilizada informação sobre a correspondência entre os resultados do bioensaio e os de CGER/EMER.

7.3 — Requisitos específicos destinados a bioensaios com células — quando se procede a um bioensaio, cada teste exige uma série de concentrações de referência de TCDD ou uma mistura de dioxina/furano (curva de dose-resposta completa com um $R^2 > 0,95$). No entanto, para efeitos de pré-selecção, pode usar-se uma curva expandida de baixo nível para analisar as amostras de baixo nível.

Devia usar-se uma concentração de referência de TCDD (cerca de 3 vezes o limite de quantificação) relativa a uma ficha de controlo de qualidade para o resultado do bioensaio durante um período de tempo constante. Como alternativa, podia utilizar-se a resposta relativa de uma amostra de referência por comparação com a recta de calibração de TCDD, uma vez que a resposta das células pode depender de muitos factores.

Devem registar-se e verificar-se os gráficos de controlo de qualidade (CQ) para cada tipo de material de referência, a fim de garantir que o resultado está conforme com as directrizes definidas.

Em especial para os cálculos quantitativos, a indução da diluição da amostra utilizada deve encontrar-se dentro da porção linear da curva de resposta. As amostras que se encontrem acima da porção linear da curva de resposta devem ser diluídas e testadas de novo. Assim, recomenda-se a realização simultânea de testes com, pelo menos, três ou mais diluições.

O desvio-padrão percentual não deve ser superior a 15% numa determinação em triplicado para cada diluição da amostra e não superior a 30% entre três experiências independentes.

O limite de detecção pode ser fixado como 3 vezes o desvio-padrão da solução em branco de solvente ou da resposta de base. Outra abordagem consiste em aplicar uma resposta que seja superior a base (factor de indução 5 vezes superior ao da solução em branco de solvente) calculada a partir da curva de calibração do dia. O limite de quantificação pode ser fixado como 5 a 6 vezes o desvio-padrão da solução em branco de solvente ou da resposta de base ou aplicar uma resposta que seja superior a base (factor de indução 10 vezes superior ao da solução em branco de solvente) calculada a partir da curva de calibração do dia.

7.4 — Requisitos específicos destinados a bioensaios com *kits* ⁽¹⁾:

Devem ser respeitadas as instruções do fabricante no que se refere à preparação da amostra e às análises;

Não devem ser utilizados os *kits* depois do prazo de validade;

Não devem ser utilizados materiais ou componentes concebidos para serem usados com outros *kits*;

Os *kits* devem ser mantidos dentro dos limites especificados para a temperatura de armazenamento e utilizados à temperatura de funcionamento especificada;

O limite de detecção para os imunoensaios é determinado como 3 vezes o desvio-padrão, com base em 10 repetições da análise em branco, a ser dividido pelo valor da curva da equação de regressão linear;

Devem ser utilizados padrões de referência para testes no laboratório a fim de se garantir que a capacidade de resposta ao padrão se encontra numa gama aceitável.

8 — Notificação do resultado — na medida em que o procedimento analítico utilizado o permita, os resultados analíticos devem conter os níveis de PCDD/F individual e de congéneres PCB e serem indicados como limites mínimos, limites máximos e limites médios, a fim de se incluir o máximo de informações possível na notificação dos resultados e, deste modo, permitir a interpretação dos resultados de acordo com requisitos específicos.

O relatório deverá também incluir o teor de lípidos da amostra, bem como o método utilizado para a respectiva extracção.

As recuperações de cada padrão interno devem ser disponibilizadas no caso de as recuperações estarem fora da gama mencionada no n.º 6, no caso de o limite máximo ser excedido e noutros casos mediante pedido.

⁽¹⁾ Não foram ainda apresentadas quaisquer provas de *kits* comercialmente disponíveis com base em bioensaios suficientemente sensíveis e fidedignos para serem utilizados na pré-selecção da presença de dioxinas aos níveis exigidos em amostras de géneros alimentícios e de alimentos para animais.

MINISTÉRIO DAS CIDADES, ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO E AMBIENTE

Decreto-Lei n.º 196/2003

de 23 de Agosto

O Decreto-Lei n.º 239/97, de 9 de Setembro, veio estabelecer as regras básicas para a gestão de resíduos, designadamente para a sua recolha, transporte, armazenagem, tratamento, valorização e eliminação, por forma a evitar a produção de perigos ou de danos na saúde humana e no ambiente. Nesse diploma foram consagrados como objectivos gerais da gestão a preferência pela prevenção ou redução da produção ou nocividade dos resíduos, nomeadamente através da reutilização e da alteração dos processos produtivos, por via da adopção de tecnologias mais limpas, bem como da sensibilização dos agentes económicos e dos consumidores. Subsidiariamente, estatuiu-se que a gestão de resíduos visava assegurar a sua valorização, nomeadamente através de reciclagem ou da sua eliminação adequada.

Com a entrada em vigor da Directiva n.º 2000/53/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 18 de Setem-

bro, firmou-se no ordenamento jurídico comunitário o regime aplicável à gestão de veículos em fim de vida (VFV), tendo em vista, sobretudo, a prevenção da produção de resíduos provenientes de veículos e a promoção da reutilização, da reciclagem e de outras formas de valorização de VFV. Como objectivos consequentes e acessórios, este diploma comunitário estabeleceu a redução da quantidade de resíduos a eliminar e a melhoria do desempenho ambiental de todos os operadores intervenientes durante o ciclo de vida dos veículos, sobretudo daqueles directamente envolvidos em operações de tratamento de VFV.

Os objectivos que acabam de se enunciar, sendo genericamente válidos para a globalidade dos resíduos, constituem, também, uma condição indispensável para um desenvolvimento sustentável. E a importância deste desiderato assume-se como tanto mais relevante quanto os veículos incorporam, pela sua própria natureza, uma grande variedade de materiais, componentes e substâncias cuja adequada gestão e tratamento se torna imperioso implantar, no mais breve prazo possível, no nosso país.

O presente diploma vem, desta forma, transpor para a ordem jurídica interna a Directiva n.º 2000/53/CE e estabelecer um conjunto de normas de gestão que visa a criação de circuitos de recepção de VFV, o seu correcto transporte, armazenamento e tratamento, designadamente no que respeita à separação das substâncias perigosas neles contidas e ao posterior envio para reutilização ou reciclagem, desencorajando, sempre que possível, o recurso a formas de eliminação tais como a sua deposição em aterros.

A prossecução destes objectivos passa, então, pela responsabilização dos fabricantes ou importadores de veículos pela sua gestão quando estes encerram o seu ciclo de vida útil, sem prejuízo do envolvimento de outros intervenientes no circuito de gestão de resíduos de veículos e de VFV, tais como os consumidores, os detentores, os distribuidores, os municípios e outras entidades públicas, os operadores de recepção, de armazenamento e de tratamento.

Para o efeito — e sem prejuízo do recurso a outros tipos de sistemas, desde que plenamente eficazes na consecução dos objectivos deste diploma —, prevê-se a constituição de um sistema integrado de gestão, no âmbito do qual deverá ser promovida uma articulação de actuações entre os vários intervenientes no ciclo de vida dos veículos.

Foram ouvidos a Associação Nacional de Municípios Portugueses, as entidades representativas dos sectores de actividade económica abrangidos pelo âmbito do presente diploma 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:

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 — Os operadores de tratamento de VFV abrangidos pelo presente diploma ficam excluídos do âmbito de aplicação dos Decretos-Leis n.ºs 268/98, de 28 de Agosto, e 292-B/2000, de 15 de Novembro.

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 II-A da Decisão n.º 96/350/CE, da Comissão Europeia, de 24 de Maio;
- d*) «Fragmentação» a operação de corte e ou retalhamento de VFV;
- e*) «Operadores» os fabricantes, os importadores e os distribuidores de veículos, os fabricantes e fornecedores de materiais e componentes, 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;
- f*) «Prevenção» as medidas destinadas a reduzir a quantidade e a perigosidade para o ambiente de VFV, seus materiais e substância;
- g*) «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;
- h*) «Reutilização» qualquer operação através da qual os componentes de VFV sejam utilizados para o mesmo fim para que foram concebidos;
- i*) «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 16.º do Decreto-Lei n.º 2/98, de 3 de Janeiro, com a redacção dada pelo Decreto-Lei n.º 265-A/2001, de 28 de Setembro, e que constitui um resíduo na acepção da alínea a) do artigo 3.º do Decreto-Lei n.º 239/97, de 9 de Setembro;

- j) «Sistema integrado» o sistema através do qual é transferida a responsabilidade pela gestão de VFV para uma entidade gestora devidamente licenciada;
- l) «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;
- m) «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;
- n) «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;
- o) «Valorização» qualquer das operações aplicáveis aos VFV e seus componentes previstas no anexo II-B da Decisão n.º 96/350/CE, da Comissão Europeia, de 24 de Maio;
- p) «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;
- q) «Veículo em fim de vida (VFV)» um veículo que constitui um resíduo na acepção da alínea a) do artigo 3.º do Decreto-Lei n.º 239/97, de 9 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 sempre que necessário, com base em razões tecnológicas, de mercado ou em resultado da evolução das normas de direito comunitário, através de portaria conjunta dos Ministros da Economia, das Obras Públicas, Transportes e Habitação e das Cidades, Ordenamento do Território e Ambiente.

5 — 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

mento 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 7.º do Decreto-Lei n.º 239/97, de 9 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 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 descuidando 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 ao 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 ao 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 — 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, a qual deverá estar constituída e operacional em 1 de Janeiro de 2004.

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 accio-

nistas, 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) Diligenciar no sentido da progressiva constituição de uma rede de centros de recepção e de operadores de tratamento autorizados, 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 desmantelamento 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 ao Instituto dos Resíduos até 30 de Setembro do ano imediatamente anterior àquele a que diz respeito, e aprovado por despacho conjunto dos Ministros da Economia e das Cidades, Ordenamento do Território e Ambiente.

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 Ministros da Economia, das Obras Públicas, Transportes e Habitação e das Cidades, Ordenamento do Território e Ambiente.

2 — Para efeitos do estabelecido no número anterior, a entidade gestora, através de requerimento a entregar até 1 de Outubro de 2003, solicita a respectiva licença ao Instituto dos Resíduos, 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 — Após a concessão da licença à entidade gestora, os fabricantes ou importadores de veículos dispõem de três meses a contar da data da concessão para aderir ao sistema integrado, 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, conforme previstas no artigo 171.º do Código da Estrada, as autoridades municipais ou policiais competentes procederão 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 do Instituto dos Resíduos, 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 a Direcção-Geral de Viação (DGV), 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 documento de identificação do veículo e o título de registo de propriedade;
- b) Requerer o cancelamento da respectiva matrícula, através do preenchimento de impresso de modelo legal, que será disponibilizado pelo centro de recepção ou operador de desmantelamento.

3 — Quando se trate de veículos abandonados que se encontrem na posse das autoridades municipais ou policiais competentes nos termos do artigo 171.º do Código da Estrada, estas ficarão dispensadas da apresentação da documentação referida no n.º 2.

4 — Quando se trate de salvados, a companhia de seguros fica dispensada de apresentar a documentação referida no n.º 2, devendo apenas fazer prova de que remeteu o respectivo documento de identificação do veículo à DGV e o título do registo de propriedade à Conservatória do Registo Automóvel (CRA), nos termos do n.º 6 do artigo 119.º do Código da Estrada.

5 — Quando se trate de VFV cujo possuidor não deva ter em seu poder 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 documento de identificação do veículo foi remetido à DGV e o título do registo de propriedade para à CRA, nos termos do n.º 2 do artigo 16.º e do n.º 3 do artigo 17.º do Decreto-Lei n.º 2/98, de 3 de Janeiro.

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 deverá proceder à sua identificação, conferir a respectiva documentação e proceder à emissão do certificado de destruição, cujo modelo legal será aprovado por despacho do presidente 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, à DGV.

9 — Logo que receba a documentação mencionada na alínea c) do n.º 8, a DGV procede ao cancelamento da matrícula, com base no requerimento a que se refere a alínea b) do n.º 2 ou oficiosamente se aquele requerimento não integrar a documentação apresentada, e comunica tal facto à CRA, para os efeitos previstos na legislação que rege o registo de automóveis.

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

11 — Sem prejuízo do cumprimento do sistema de monitorização a implementar no sistema integrado, os operadores de desmantelamento poderão delegar o procedimento referido nos n.ºs 7 e 8 numa associação representativa do sector e acreditada para o efeito pela DGV.

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

Transporte

1 — A actividade de transporte de VFV só pode ser realizada por operadores com número de registo atribuído pelo Instituto dos Resíduos, o qual só será concedido mediante comprovação da adequabilidade dos meios envolvidos, nomeadamente com vista à protecção da saúde e do ambiente.

2 — O transporte de VFV a partir dos operadores de desmantelamento é acompanhado de cópia 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 (CEE) n.º 259/93, de 1 de Fevereiro, e no Decreto-Lei n.º 296/95, de 17 de Novembro.

Artigo 19.º

Centros de recepção

1 — O funcionamento dos centros de recepção fica sujeito ao cumprimento dos requisitos técnicos mínimos constantes do n.º 1 do anexo IV ao presente diploma, e que dele faz parte integrante, sem prejuízo da observância do disposto na demais legislação aplicável.

2 — A entrada em funcionamento dos centros de recepção depende de decisão favorável do Instituto dos Resíduos após a realização de uma vistoria a requerimento do interessado, interposto com uma antecedência mínima de 30 dias úteis relativamente à data prevista para o início da respectiva laboração.

3 — A vistoria será levada a cabo, nomeadamente, pelo Instituto dos Resíduos e pela comissão de coordenação e desenvolvimento regional territorialmente competente, dela sendo lavrado um auto a assinar pelos intervenientes e do qual deverá constar a avaliação da conformidade da instalação para com os requisitos técnicos mínimos a que se refere o n.º 1.

4 — Lavrado o auto, a respectiva decisão final é comunicada ao interessado no prazo de 15 dias úteis.

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 autorização prévia nos termos do disposto no Decreto-Lei n.º 239/97, de 9 de Setembro, e na Portaria n.º 961/98, de 10 de Novembro, bem como à observância dos requisitos técnicos mínimos constantes dos n.ºs 2 e 3 do anexo IV, sem prejuízo da legislação sobre o licenciamento industrial, a avaliação de impactes ambientais e o licenciamento ambiental.

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 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.

4 — 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.

5 — 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.

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

Artigo 21.º

Obrigações de comunicação de dados

1 — A entidade gestora fica obrigada a enviar ao Instituto dos Resíduos 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 ao Instituto dos Resíduos, 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

Comissão de acompanhamento

1 — É criada a comissão de acompanhamento da gestão de VFV, adiante designada por CAVFV, a quem cabe zelar pelo cumprimento das disposições do presente diploma.

2 — A CAVFV é uma entidade de consulta técnica que funciona junto dos Ministros da Economia, das Obras Públicas, Transportes e Habitação e das Cidades, Ordenamento do Território e Ambiente, competindo-lhe elaborar o seu regulamento interno, preparar as decisões a adoptar superiormente, acompanhar a execução de acções inerentes aos sistemas de gestão de VFV, bem como dar parecer em todos os domínios de aplicação do presente diploma em que seja chamada a pronunciar-se, assegurando a ligação entre as autoridades públicas e os diversos agentes económicos abrangidos pelo presente diploma.

3 — A CAVFV é composta pelos seguintes membros:

- a) Um representante do Ministério das Finanças;
- b) Um representante do Ministério da Administração Interna;
- c) Um representante do Ministério da Economia;
- d) Um representante do Ministério das Obras Públicas, Transportes e Habitação;
- e) Um representante do Ministério das Cidades, Ordenamento do Território e Ambiente, que preside;
- f) Um representante dos órgãos do governo próprio de cada uma das Regiões Autónomas;
- g) Um representante da Associação Nacional dos Municípios Portugueses;
- h) Um representante de cada associação representativa dos sectores económicos envolvidos;
- i) Um representante do Automóvel Club de Portugal;
- j) Um representante da Confederação das Associações de Defesa do Ambiente;
- l) Um representante das entidades que procedem às operações de tratamento de VFV;
- m) Um representante de cada entidade gestora prevista no artigo 10.º;
- n) Um representante de cada fabricante ou importador de veículos que tenha constituído um sistema individual nos termos do artigo 16.º

4 — Os representantes dos Ministérios previstos nas alíneas a) a e) são designados através de despacho do respectivo Ministro.

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 Inspecção-Geral do Ambiente, sem prejuízo do exercício das competências próprias da Inspecção-Geral das Actividades Económicas (IGAE), das autoridades policiais e das demais entidades intervenientes no processo.

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

3 — Compete especialmente à Inspecção-Geral do Ambiente a fiscalização do disposto no artigo 9.º, no n.º 1 do artigo 13.º e 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 Inspecção-Geral do Ambiente.

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

Artigo 24.º

Contra-ordenações

1 — Constitui contra-ordenação, punível com coima de € 250 a € 3740, no caso de pessoas singulares, e de € 500 a € 44 800, no caso de pessoas colectivas:

- a) A violação do disposto nos n.ºs 2, 3, 4, 5 e 6 do artigo 5.º;
- b) A violação do disposto no artigo 6.º;
- c) A não rotulagem e identificação de componentes e materiais de veículos e a não prestação das informações previstas no artigo 7.º;
- d) A introdução no mercado de veículos em violação do disposto no n.º 2 do artigo 8.º;
- e) A não constituição da entidade gestora em violação do disposto no n.º 4 do artigo 9.º;
- f) A violação do disposto no n.º 1 do artigo 10.º;
- g) O não cumprimento das obrigações previstas para a entidade gestora no artigo 11.º;
- h) O incumprimento das condições constantes da licença prevista no n.º 1 do artigo 13.º;
- i) 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;
- j) A omissão do valor da contribuição financeira, em violação do disposto no artigo 15.º;
- l) A violação do disposto no artigo 17.º;
- m) O exercício de actividade em violação do disposto nos artigos 18.º, 19.º e 20.º;
- n) A não comunicação dos relatórios referidos no artigo 21.º ou a prestação de informações incorrectas;

- o) A violação do disposto no n.º 1 do artigo 29.º;
p) O impedimento do exercício de fiscalização.

2 — A tentativa e a negligência são puníveis.

Artigo 25.º

Sanções acessórias

A entidade competente para a aplicação das coimas previstas no artigo anterior pode determinar ainda a aplicação das seguintes sanções acessórias, nos termos da lei geral:

- a) Interdição do exercício de uma profissão ou actividade;
b) Privação do direito a subsídio ou benefício outorgado por entidades ou serviços públicos;
c) Suspensão de autorizações, licenças e alvarás.

Artigo 26.º

Produto das coimas

1 — A afectação do produto das coimas previstas no artigo 24.º é estabelecida da seguinte forma:

- a) 10% para a entidade fiscalizadora que tenha levantado o auto de notícia;
b) 30% para a entidade fiscalizadora que decidiu da aplicação da coima;
c) 60% para os cofres do Estado.

2 — O produto das coimas resultantes das contra-ordenações previstas no artigo 24.º e o produto das taxas previstas no artigo 28.º constitui receita própria das Regiões Autónomas quando aplicadas no seu território.

CAPÍTULO VII

Disposições finais e transitórias

Artigo 27.º

Relatório

1 — O Instituto dos Resíduos, em colaboração com a CAVFV, elaborará, 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

Taxas

1 — É devido o pagamento de taxas, a realizar em prazo a fixar pelo Instituto dos Resíduos, pelos seguintes actos:

- a) Concessão do registo de transporte referido n.º 1 do artigo 18.º;

- b) Concessão da autorização de funcionamento referida no n.º 2 do artigo 19.º;
c) Concessão da autorização prévia das operações referidas no n.º 1 do artigo 20.º

2 — Os montantes das taxas previstas no número anterior são definidos por portaria conjunta dos Ministros das Finanças e das Cidades, Ordenamento do Território e Ambiente.

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.

Visto e aprovado em Conselho de Ministros de 26 de Junho de 2003. — *José Manuel Durão Barroso* — *Maria Manuela Dias Ferreira Leite* — *António Manuel de Mendonça Martins da Cruz* — *António Jorge de Figueiredo Lopes* — *João Luís Mota de Campos* — *Carlos Manuel Tavares da Silva* — *António Pedro de Nobre Carmona Rodrigues* — *Amílcar Augusto Contel Martins Theias*.

Promulgado em 6 de Agosto de 2003.

Publique-se.

O Presidente da República, JORGE SAMPAIO.

Referendado em 8 de Agosto de 2003.

O Primeiro-Ministro, *José Manuel Durão Barroso*.

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 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 peso.		
2 — a) Alumínio para fins de maquinaria com um teor de chumbo igual ou inferior a 2 % em peso.	1 de Julho de 2005 ⁽¹⁾ .	
2 — b) Alumínio para fins de maquinaria com um teor de chumbo igual ou inferior a 1 % em peso.	1 de Julho de 2008 ⁽¹⁾ .	
3 — Liga de cobre com um teor em chumbo igual ou inferior a 4 % em peso.		
4 — Capas dos apoios e pistões em chumbo/bronze		
Chumbo e compostos de chumbo em componentes		
5 — Acumuladores		X
6 — Amortecedores de vibrações		X
7 — Peso de equilíbrio das rodas	Veículos homologados antes de 1 de Julho de 2003 e pesos de equilíbrio das rodas destinados à manutenção destes veículos: 1 de Julho de 2005 ⁽²⁾ .	X
8 — Vulcanizantes e estabilizadores para elastómeros em aplicações de manipulação de fluidos e do grupo motopropulsor.	1 de Julho de 2005 ⁽¹⁾ .	
9 — Estabilizador de tintas de protecção	1 de Julho de 2005.	
10 — Escovas de carbono para motores eléctricos	Veículos homologados antes de 1 de Julho de 2003 e escovas de carbono para motores eléctricos destinadas à manutenção destes veículos: 1 de Janeiro de 2005.	
11 — Soldaduras em placas de circuitos electrónicos e outras aplicações eléctricas.		⁽³⁾ X
12 — Cobre em calços de travões com um teor de chumbo superior a 0,5 % em peso.	Veículos homologados antes de 1 de Julho de 2003 e manutenção destes veículos: 1 de Julho de 2004.	X
Chumbo e compostos de chumbo em componentes		
13 — Sedes de válvulas	Tipos de motores desenvolvidos antes de 1 de Julho de 2003: 1 de Julho de 2006.	
14 — Componentes eléctricos com chumbo fixados num composto de matriz de vidro ou de cerâmica, excepto vidro em lâmpadas e vidro de velas de ignição.		⁽⁴⁾ X (para componentes, com excepção de componentes piezoeléctricos em motores).
15 — Vidro em lâmpadas e vidro de velas de ignição	1 de Janeiro de 2005.	
16 — Iniciadores pirotécnicos	1 de Julho de 2007.	
Crómio hexavalente		
17 — Revestimentos anticorrosivos	1 de Julho de 2007.	
18 — Frigoríficos de absorção em caravanas de campismo		X
Mercúrio		
19 — Lâmpadas de descarga e mostradores do painel de comando		X
Cádmio		
20 — Pastas para películas espessas	1 de Julho de 2006.	
21 — Acumuladores para veículos eléctricos	31 de Dezembro de 2005 ⁽⁵⁾ . Após 31 de Dezembro de 2005, a colocação no mercado de acumuladores de NiCd apenas será permitida como peças de substituição para veículos colocados no mercado antes dessa data.	X

⁽¹⁾ Até 1 de Janeiro de 2005, a Comissão Europeia avaliará se a eliminação progressiva prevista para esta entrada deve ser revista face à disponibilidade de substitutos para o chumbo, tendo em conta os objectivos estabelecidos no n.º 2 do artigo 6.º

⁽²⁾ Até 1 de Janeiro de 2005, a Comissão Europeia avaliará esta exclusão relativamente aos aspectos da segurança rodoviária.

⁽³⁾ Desmantelamento obrigatório se for ultrapassado, em relação à entrada 14, 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.

⁽⁴⁾ Desmantelamento obrigatório 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.

⁽⁵⁾ A Comissão Europeia continuará a analisar a substituição progressiva do cádmio, tomando em consideração a necessidade de manutenção da disponibilidade de veículos eléctricos, podendo apresentar uma proposta de prorrogação do prazo.

Notas

Será tolerada uma concentração máxima de 0,1 %, em peso e por material homogéneo, de chumbo, crómio hexavalente e mercúrio e de 0,01 %, em peso por material homogéneo, de cádmio, desde que essas substâncias não sejam introduzidas arbitrariamente. Entende-se

por «introdução arbitrária» a utilização deliberada de uma substância na formulação de um material ou componente, no caso em que a sua presença no produto final é pretendida para fornecer uma característica, aparência ou qualidade específicas. A utilização de materiais reciclados como matéria-prima para o fabrico de novos produtos, em que parte dos materiais reciclados pode conter quantidades de metais regulamentados, não é considerada introdução arbitrária.

Será igualmente tolerada uma concentração máxima de 0,4% em peso de chumbo no alumínio, desde que este não seja introduzido arbitrariamente.

Será tolerada até 1 de Julho de 2007 uma concentração máxima de 0,4% em peso de chumbo no cobre destinado a materiais de fricção em calços de travões, desde que este não seja introduzido arbitrariamente.

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

Até 1 de Julho de 2007, as novas peças de substituição destinadas à reparação de peças de veículos isentas do disposto no n.º 2 do artigo 6.º beneficiam também dessas mesmas isenções (esta cláusula aplica-se a peças de substituição e não a componentes destinados à manutenção normal dos veículos. Não é aplicável a pesos de equilíbrio de rodas, a escovas de carbono para motores eléctricos e a calços de travões, dado que estes componentes 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 «<» e «>» 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 de *châssis*: ...

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 *châssis*, 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 deramamentos, 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 *châssis*, 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 *châssis*);

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 deramamentos, dotado de decantadores e separadores de óleos e gorduras, que permita cumprir a legislação nacional relativa a descarga de águas residuais;

Zona de desmantelamento devidamente coberta de forma a proporcionar protecção suficiente contra a chuva e contra o vento, com superfície impermeável e equipada com sistema de recolha e

tratamento de águas de limpeza e de derramamentos, dotado de decantadores e separadores de óleos e gorduras, que permita cumprir a legislação nacional relativa a descarga de águas residuais;

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

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

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

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

2.1 — Operações de tratamento para despoluição dos VFV:

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

Remoção ou neutralização dos componentes pirotécnicos (p. e. *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.

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 (p. e. 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 dismantelador 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 dismantelador 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.

REGIÃO AUTÓNOMA DA MADEIRA

Assembleia Legislativa Regional

Decreto Legislativo Regional n.º 25/2003/M

Altera o Decreto Legislativo Regional n.º 19/99/M, de 1 de Julho, que transforma a Administração dos Portos da Região Autónoma da Madeira em APRAM — Administração dos Portos da Região Autónoma da Madeira, S. A., e aprova os respectivos Estatutos.

Pelo presente diploma, procede-se à alteração do Decreto Legislativo Regional n.º 19/99/M, de 1 de Julho, que transformou a Administração dos Portos da Região Autónoma da Madeira em APRAM — Administração dos Portos da Região Autónoma da Madeira, S. A., e aprovou os respectivos Estatutos, redefinindo-se a sua área de jurisdição na sequência da avaliação efectuada ao abrigo dos artigos 7.º e 8.º do referido diploma.

Aproveita-se ainda a oportunidade para introduzir algumas alterações pontuais ao quadro normativo vigente, clarificando-se algumas das competências da APRAM — Administração dos Portos da Região Autó-