

**INSTITUTO SUPERIOR DE CIÊNCIAS POLICIAIS E
SEGURANÇA INTERNA**



“ABANDONO DE VEÍCULOS NA VIA PÚBLICA”

Trabalho de Investigação Final

3.º Curso de Comando e Direção Policial

Autor: Joaquim Manuel de Oliveira Santos

(Comissário)

ESTUDO DE CASO

Lisboa, 28 de junho de 2019



Índice

Resumo.....	vii
Abstract	viii
1. Introdução.....	9
2. Desenvolvimento	11
2.1 Enquadramento histórico-legal	11
3. Abandono de Veículos	19
3.1 Notícias relacionadas com o abandono de veículos	28
4. Entrega de um veículo em fim de vida.....	31
5. Veículos em fim de vida dados estatísticos.....	33
6. Conclusões.....	43
Bibliografia.....	47
Anexo A - Código da Estrada.....	53
Anexo B – Regime Jurídico de Gestão de Resíduos	59
Anexo C – Regime Jurídico a que fica sujeita a gestão de veículos e veículos em fim de vida	61

Índice de Tabelas

Tabela 1 - Taxas devidas pelo bloqueamento, remoção e depósito de veículos ...	17
Tabela 2 - Número de veículos removidos pela PMA	26
Tabela 3 - Número de veículos sinalizados pela PSP de Aveiro	26
Tabela 4 - Número de veículos removidos pela CMM	27
Tabela 5 - Veículos rebocados pela CMS, proprietários e enviados para desmantelamento	27
Tabela 6 - Veículos abandonados na via pública, devolvidos ou doados	28
Tabela 7 - Número de matrículas canceladas entre 2014 e 2017	33
Tabela 8 - Autos de notícia por contraordenação da PSP, por VFV	34
Tabela 9 - Centros de receção de veículos da rede Valorcar	34
Tabela 10 - Composição típica de um VFV, em peso, em 2015	36
Tabela 11 - Número de veículos abatidos	37
Tabela 12 - Lista dos componentes e características de perigosidade dos VFV	39

“Quando questionados sobre os seus problemas, os residentes dos bairros mais problemáticos das cidades europeias e norte-americanas mencionam carros abandonados, a prostituição, os «grafitis», os «gangues» juvenis e outros fenómenos similares”.
(Giddens, 2007, p.226)

ABANDONO DE VEÍCULOS NA VIA PÚBLICA

ABANDONO DE VEÍCULOS NA VIA PÚBLICA

Resumo

O presente estudo teve como objetivo identificar os problemas causados às pessoas, ao ambiente, à segurança e saúde públicas pelos veículos, sobretudo os veículos em fim de vida (VFV), que são abandonados na via pública. A metodologia geral adotada para o referido estudo assentou na pesquisa bibliográfica descritiva e quantitativa; na análise documental, técnica e legal, disponível pelos organismos oficiais; e na consulta das “fontes abertas”, relativas a esta matéria. Com este estudo, verificou-se a existência de uma preocupação por parte da maioria dos proprietários, detentores de veículos e de VFV, em promoverem a sua entrega em centros de recepção e desmantelamento, preservando assim o ambiente, dando dessa forma origem a que os componentes dos veículos que reúnam condições possam ser reutilizados e/ou reciclados, valorizando esses resíduos. Concluiu-se, assim, que apesar dos muitos procedimentos corretos por parte dos proprietários, detentores de veículos e de VFV, ainda se continuam a verificar muitos abandonos na via pública, apesar da perigosidade dos seus componentes e das consequências legais decorrentes do incumprimento da legislação em vigor que se resumem à aplicação de uma coima e ao pagamento do Imposto Único de Circulação, enquanto não for promovido o cancelamento da respetiva matrícula.

Palavras-chave: Abandono; detentor; proprietário; veículo e VFV.

Abstract

The present study aimed to identify the problems for people, the environment, public health and safety caused by vehicles and end-of-life vehicles (ELV), which are abandoned on public roads. The general methodology adopted for this study was based on the descriptive, quantitative bibliographic research and analysis, documental, technical and legal, available from official organisms and the consultation of the "open sources", in this matter. From this study, there is already awareness on the part of the majority of owners, vehicle owners and ELV owners, to promote their delivery to reception and dismantling centers, thus preserving the environment, and enabling the components of vehicles that subject to certain conditions can be reused and / or recycled, giving value to such waste. It is concluded that although there are many correct procedures on the part of the owners, there are still many abandoned vehicles on public roads, despite the danger of their components and the legal consequences of non-compliance with legislation, which are limited to the application of a fine and payment of the Single Circulation Tax, as long as the cancellation of the respective registration is not completed.

Keywords: Abandonment; holder; owner; vehicle and ELV

1. Introdução

“A teoria dos vidros partidos, desenvolvida há cerca de duas décadas (Wilson e Kelling, 1982) defende que existe uma relação direta entre a aparência de desordem e o aparecimento da delinquência, se uma janela partida permanece sem ser reparada num dado bairro, tal constitui uma mensagem aos delinquentes de que nem a polícia nem os residentes se preocupam com manter a comunidade em boas condições. Com o tempo irão ser acrescentados outros sinais de desordem à janela partida – grafitis, lixo, vandalismo e veículos abandonados” (Guiddens, 2007, p. 216).

A Constituição da República Portuguesa (CRP), estabelece no seu artigo 66.º, n.º 1, com a epígrafe “Ambiente e qualidade de vida”, o direito de todos os cidadãos a um ambiente de vida humano, sadio e ecologicamente equilibrado e o dever de o defender.

O direito ao ambiente é indissociável de outros direitos fundamentais, amplamente reconhecidos como sejam o direito à saúde e o direito à vida e encontra-se inserido na Parte I, Direitos e deveres fundamentais, Título III, Direitos e deveres económicos, sociais e culturais, Capítulo II, Direitos e deveres sociais da CRP.

Ao longo do último século, a indústria automóvel tem sido caracterizada por um crescimento notável na sua produção, sendo de destacar o consumo intensivo de recursos naturais desta indústria (Jody *et al.*, 2010). Apenas entre os anos 2007 e 2017, ocorreu um crescimento de 26% na produção mundial de veículos motorizados, sendo que, em 2007, eram produzidos 73,1 milhões de veículos, segundo a European Automobile Manufacturers' Association (ACEA, 2008). Por sua vez, o ano de 2017 apresentou uma produção de 98,9 milhões de veículos motorizados, sendo a União Europeia responsável por aproximadamente 20% desses veículos fabricados, ou seja, cerca de 19,6 milhões. A Grande China e a

América do Norte constituem os maiores adversários da União Europeia no mercado de fabrico de veículos de passageiros, uma vez que contribuem com cerca de 29,1 e 17,6 milhões de veículos produzidos, em 2017, respetivamente (ACEA, 2018).

Constata-se, frequentemente, o abandono de veículos e VFV, na via pública, por parte dos proprietários, detentores destes, que, facilmente, aí os depositam, no fim da sua vida útil, umas vezes no início da sua degradação, outras, já em avançado estado de degradação, sem quaisquer preocupações, quanto aos riscos que os mesmos potenciam face aos seus componentes corrosivos, tóxicos, explosivos e outros.

Pretende-se, também, demonstrar o modo como os proprietários, detentores destes veículos, podem promover a sua entrega num centro de receção e desmantelamento, sem quaisquer custos.

O método seguido neste estudo, baseou-se na pesquisa de bibliografia descritiva, quantitativa e análise documental, técnica e legal disponível pelos organismos oficiais, relativa a esta matéria, bem como da consulta das “fontes abertas”.

O estudo está estruturado de forma a apontar o início da preocupação de Portugal, quanto a esta matéria, e da União Europeia, da evolução legislativa interna em consonância com diretrizes comunitárias, a existência de inúmeros centros de abate de veículos e VFV, em Portugal e nas ilhas, que contribuem para a solução destes problemas ambientais, de segurança e saúde públicas, devido aos materiais e componentes perigosos que possuem, apresentando-se, finalmente, conclusões e algumas sugestões como forma de, eventualmente, poderem ajudar a mitigar este problema.

2. Desenvolvimento

Portugal aborda a problemática do abandono de veículos desde 1976 e a União Europeia desde 2000, o que vem demonstrar preocupação no sentido de se minimizar o impacto ambiental negativo causado pelos veículos e VFV, legislando e obrigando os Estados-Membros a legislar no sentido de contribuírem para a proteção e melhoria da qualidade do ambiente e para a poupança de energia, determinando que devem ser abrangidos os veículos e VFV, incluindo os seus componentes e materiais, peças sobressalentes de substituição sem prejuízo dos níveis de segurança, das emissões para a atmosfera e do controlo de ruídos.

Pois àquela data os VFV criavam anualmente na Comunidade entre 8 e 9 milhões de toneladas de resíduos, que tinham de ser corretamente geridos, considerando que constituíam um princípio fundamental a reutilização e valorização dos resíduos.

“Para que os impactes ambientais destes resíduos possam ser controlados e minimizados torna-se fundamental garantir a recolha e o tratamento adequado destes veículos. Caso contrário na presença de uma gestão insuficiente ou deficiente destes resíduos, surgem externalidades ambientais negativas, nomeadamente o abandono das viaturas em locais públicos e privados, a ocorrência de poluição ambiental resultante de desmantelamento inapropriado e ainda a colocação em aterro de resíduos de fragmentação” (Zoboli et al., 2000).

2.1 Enquadramento histórico-legal

Pretende-se contextualizar historicamente o início da referência a abandono de veículos, ocorrida em Portugal, até ao momento em que ocorre na União Europeia a alteração do paradigma com a publicação da Diretiva n.º 2000/53/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, em 18 de setembro de 2000, sendo 2002 o ano limite para que ocorresse a sua transposição para a legislação interna dos Estados-Membros.

Há 43 anos, em 22 de janeiro de 1976, foi publicado o Decreto-Lei n.º 57/76, que veio estabelecer normas relativas ao estacionamento abusivo e remoção de veículos, referindo já a tendência acentuada para o abandono de veículos na via pública, como decorre do seu preâmbulo:

“O reconhecido aumento da densidade do parque de veículos motorizados, com a conseqüente rarefação do espaço solicitado pelas necessidades de circulação e estacionamento, em especial nos grandes centros urbanos, bem como a tendência cada vez mais acentuada para abandonar os veículos na via pública, são causa de situações perniciosas que solicitam imediato remédio.

Se a utilização dos veículos em geral implica a circulação, o estacionamento e a recolha, a imobilização do veículo por longos períodos pode constituir como que a apropriação individual de uma área que deveria estar ao serviço da coletividade. São estes casos que se classificam de estacionamento abusivo.

Cria-se, deste modo, um conjunto de disposições legais que, prevendo as situações de estacionamento abusivo, do estacionamento de modo a constituir evidente perigo ou grave perturbação para o trânsito, do abandono de veículos e do bloqueamento e remoção dos mesmos da via pública, virá preencher uma lacuna existente na legislação rodoviária portuguesa. No que respeita ao estacionamento abusivo, estabelece-se uma diferenciação de períodos de ocupação permitida, consoante as situações, períodos que poderão vir a ser alterados em face da evolução do problema do trânsito rodoviário e dos ensinamentos da experiência. No que respeita ao estacionamento em infração, precisam-se alguns dos casos em que se considera que o mesmo constitui evidente perigo ou grave perturbação para o trânsito.”

O Decreto-Lei n.º 488/1985, de 25 de novembro, veio estabelecer normas sobre os resíduos sólidos, demonstrando, o legislador, preocupações com a saúde humana e o ambiente, conforme revela o artigo primeiro desse diploma:

“O detentor de resíduos, qualquer que seja a sua natureza e origem, deve promover a sua recolha, armazenagem, transporte e eliminação ou utilização de tal forma que não ponham em perigo a saúde humana nem causem prejuízo ao ambiente.”

Posteriormente, foi publicado o Decreto-Lei n.º 310/1995, de 20 de novembro, que estabelece as regras a que fica sujeita a gestão de resíduos, nomeadamente a sua recolha, armazenagem, transporte, tratamento, valorização e eliminação, de forma a não causarem prejuízo para a saúde humana, nem para os componentes ambientais definidos na Lei n.º 11/1987, de 7 de abril, designadamente a água, o ar, o solo, a fauna, a flora, a paisagem e o património natural e construído e transpõe as Diretivas n.ºs. 91/156/CEE, de 18 de março, e 91/689/CEE, de 12 de dezembro, do Conselho.

O Decreto-Lei n.º 239/1997, 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 danos na saúde humana e no ambiente. Nesse diploma foram consagrados como objetivos gerais da gestão a preferência pela prevenção ou redução da produção ou nocividade dos resíduos.

Como resultado da preocupação pelo impacto ambiental e económico dos resíduos de VFV, a União Europeia criou a Diretiva n.º 2000/53/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 18 de setembro, que entrou em vigor em 21 de outubro de 2000 e que veio definir o regime aplicável à gestão de VFV, tendo como objetivo a prevenção da produção de resíduos provenientes de veículos e a promoção da reutilização, da reciclagem e de outras formas de valorização destes veículos. Este aspeto assume-se relevante, porquanto os veículos incorporam, pela sua própria natureza, uma grande variedade de materiais, componentes e substâncias, cuja adequada gestão e tratamento se tornava imperioso implantar, no nosso país.

A referida Diretiva inclui diversas disposições referentes à gestão daqueles resíduos, impondo regras a operadores económicos (inclui os produtores, os dismanteladores, os fragmentadores e todos os outros agentes com participação nas fases de conceção dos veículos novos e a sua comercialização, bem como os intervenientes na sua gestão após o seu fim de vida) e aos proprietários:

“Os últimos proprietários devem proceder à entrega dos veículos, após a sua vida útil, nos sistemas de recolha estabelecidos, sem quaisquer encargos.”

A nível nacional e para transposição daquela Diretiva, foi publicado o Decreto-Lei n.º 196/2003, de 23 de agosto, que estabeleceu o regime jurídico a que fica sujeita a gestão de vários fluxos específicos de resíduos, entre os quais os veículos e VFV (entretanto revogado pelo Decreto-Lei n.º 152-D/2017 de 11 de dezembro).

Esse Decreto-Lei vem transpor para a ordem jurídica interna a Diretiva n.º 2000/53/CE e estabelecer um conjunto de normas de gestão que visam a criação de circuitos de receção de VFV, o seu correto 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, como, por exemplo, a deposição em aterros.

A prossecução desses objetivos passa, então, por responsabilizar os 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 VFV, tais como os consumidores, os detentores, os distribuidores, os municípios e outras entidades públicas, os operadores de receção, de armazenamento e de tratamento.

A título de exemplo, referem-se alguns dos diplomas que foram publicados na sequência do Decreto-Lei n.º 196/2003, de 23 de agosto, que, pela sua natureza, assumem especial relevância no contexto da gestão de VFV:

- Decreto-Lei n.º 178/2006, de 5 de setembro, que estabelece o regime geral da gestão de resíduos;
- Lei n.º 33/2006, de 28 de junho, que altera o Código do IVA, estabelecendo regras especiais em matéria da tributação de desperdícios, resíduos e sucatas recicláveis e de certas prestações de serviços relacionadas;
- Decreto-Lei n.º 33/2007, de 15 de fevereiro, que alterou o regime e os requisitos exigíveis para beneficiar do incentivo fiscal à destruição de automóveis ligeiros em fim de vida;
- Lei n.º 22-A/2007, de 29 de junho, procede à reforma global da tributação automóvel, aprovando o Código do Imposto sobre Veículos e Código do Imposto Único de Circulação, e abolindo, em simultâneo, o imposto automóvel, o imposto municipal sobre veículos, o imposto de circulação e o imposto de camionagem.

A dispensa do pagamento do Imposto Único de Circulação apenas é possível através do cancelamento da matrícula o que, conseqüentemente, incentiva à entrega dos veículos nos centros de receção ou operadores de desmantelamento e previne a prática do abandono;

- Decreto-Lei n.º 78/2008, de 6 de maio, estabeleceu um regime transitório e excepcional, até ao dia 31 de dezembro de 2008, para o cancelamento de matrículas de veículos que não dispunham de certificado de destruição;
- A Lei n.º 82-D/2014, de 31 de dezembro (Lei da “Fiscalidade Verde”), alterada pela Lei n.º 7-A/2016, de 30 de março (Orçamento de Estado para 2016), que criou um regime excepcional de atribuição de um subsídio para a destruição de veículos automóveis ligeiros em fim de

vida, com a introdução no consumo de um veículo elétrico novo sem matrícula, a vigorar até 31 de dezembro de 2017;

Este subsídio foi suportado pelo Estado Português, através do orçamento do Fundo Português de Carbono, como medida tendente à emissão de gases com efeito de estufa.

Era preconizado que, no que respeitava ao VFV a abater, deveria o mesmo reunir, cumulativamente, as seguintes condições: ser propriedade do beneficiário, pelo menos, nos seis meses anteriores à data da apresentação do pedido de subsídio, a comprovar pelo certificado de matrícula; possuir certificado de matrícula há, pelo menos, 10 anos e estar livre de ónus e encargos; estar em condições de circular pelos seus próprios meios, ou, quando não seja esse o caso, ter todos os seus componentes e ser entregue para destruição nos centros e nas condições legalmente previstas para esse efeito.

Em Portugal, o Código da Estrada, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 114/1994, de 3 de maio, na sua redação atual, determina regras para os veículos em estado de abandono na via pública e a respetiva tramitação processual, estabelecendo, nomeadamente, a presunção de abandono, sendo o regime jurídico de gestão de resíduos aprovado pelo Decreto-Lei n.º 178/2006, de 5 de setembro, e o atual regime jurídico a que fica sujeita a gestão de VFV aprovado pelo Decreto-Lei n.º 152-D/2017, de 11 de novembro, alterado pela Lei n.º 69/2018, de 26 de dezembro (Sistema de incentivo à devolução de embalagens de bebidas em plástico, vidro, metais ferrosos e alumínio) e pela Lei n.º 41/2019 de 21 de junho (Elimina o prazo para o desmantelamento dos VFV nos centros de abate) que preveem os procedimentos administrativos referentes a esses veículos e a veículos abandonados na via pública. Diplomas que irão ser individualmente abordados, na parte que interessa, de modo a apresentar as regras legais, aliás, demonstrativas do processo burocrático, moroso e complexo, que vai desde a remoção e entrega nos centros de receção e desmantelamento até à emissão do certificado de destruição e do seu envio para o Instituto da Mobilidade e dos Transportes (IMT I.P.), para cancelamento da matrícula.

Abandono de veículos na via pública

As medidas referidas nestes diplomas pretendem condicionar fortemente a entrega em locais devidamente licenciados, promovendo a consolidação de um circuito com controlo para os veículos e VFV, desmotivando também a existência de sucatas ilegais.

Quanto às sanções legalmente previstas por abandono de veículos na via pública, as mesmas estão previstas na Portaria n.º 1424/2001, de 31 de dezembro, que define as condições e taxas devidas pelo bloqueamento, remoção e depósito de veículos, alterada pela Portaria n.º 1334-F/2010, de 31 de dezembro.

Tabela 1 - Taxas devidas pelo bloqueamento, remoção e depósito de veículos

	Taxa de Bloqueamento	Taxa de remoção			Taxa de depósito
		Dentro da localidade	Fora da localidade	Acima de 10 Km ^{a)}	Por cada 24 horas ^{b)}
Ciclomotores e motociclos	36€	36€	53€	6€	12€
Veículos ligeiros	68€	84€	100€	7€	20€
Veículos pesados	133€	164€	197€	8€	36€

a) Por cada km percorrido para além dos primeiros 10 km;

b) Por cada período de 24 horas, ou parte deste período, se ele não chegar a completar-se.

Os valores das taxas previstas na Portaria são atualizadas automaticamente, a 1 de março de cada ano, em função da variação – quando esta for positiva – do índice médio dos preços no consumidor, excluindo a habitação, no continente, relativo ao ano anterior e publicado pelo Instituto Nacional de Estatística, arredondam-se os resultados obtidos, por excesso, para a unidade superior.

A abordagem ao Código da Estrada, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 114/1994, de 3 de maio, na sua redação atual, faz-se no intuito de se identificarem conceitos e conhecer os procedimentos legais quanto ao abandono de veículos na via pública e constam do Anexo A.

3. Abandono de Veículos

Tem como objetivo demonstrar que os veículos são, frequentemente, abandonados na via pública, a forma como se chegou a essa conclusão, bem como os números obtidos através de dados públicos e de entidades oficiais.

Da consulta das fontes abertas, acessíveis através da internet, foi possível apurar que inúmeros municípios do Continente e Ilhas, viram necessidade de regulamentar a remoção e recolha de veículos, por forma a agilizar procedimentos devido ao aumento desmesurado de abandono de veículos na via pública e fazer face aos problemas associados a este comportamento. Muitos desses municípios, apresentaram notas justificativas para a sua elaboração, onde identificam os motivos da tomada de posição relativamente a este assunto.

“O número e o volume de VFV conjugados com a sua composição complexa e perigosa vieram despertar a atenção para este fluxo de resíduos, colocando-os no centro de preocupações e discussões ambientais” (Zorpas & Inglezakis, 2012).

No estudo, como forma demonstrativa desta problemática que é transversal a todos os municípios, irão ser referidas algumas dessas abordagens; salientam-se os regulamentos seguintes:

O Regulamento Municipal de Posturas de Trânsito e Estacionamento do Concelho do Nordeste, n.º 637/2016, publicado no Diário da República n.º 130/2016, Série II de 2016-07-08, no seu preâmbulo preconizou:

“Integram-se ainda neste Regulamento as regras e princípios para a remoção e recolha de veículos abandonados, imobilizados por acidente ou avariados ou em estacionamento abusivo, dentro da área de jurisdição do Município.”

Na senda da regulamentação, também a Câmara Municipal de Ponte de Lima, aprovou o Regulamento Municipal de Viaturas Abandonadas, onde em nota justificativa, apresenta os seguintes argumentos:

“A Câmara Municipal de Ponte de Lima pretende, no âmbito da defesa do ambiente, desenvolver um conjunto de ações junto dos munícipes do seu concelho. Entre essas ações, e porque são frequentes os casos ocorridos na área concelhia, deseja sensibilizar os munícipes quanto ao abandono de automóveis na via pública.”

Também o Município de Esposende aprovou o Edital n.º 983/2018, publicado no Diário da República n.º 203/2018, Série II de 2018-10-22, a “Versão Final do Regulamento Municipal de Remoção e Recolha de Veículos”, tecendo em nota justificativa as seguintes considerações:

“Assim, a Câmara Municipal de Esposende promoverá campanhas de informação e sensibilização que alertem para a importância, em matéria ambiental, do tratamento devido dos veículos em fim de vida, e informem sobre os objetivos do presente Regulamento, nomeadamente quanto a uma eficaz gestão da ocupação da via pública e que atraiam a colaboração dos seus proprietários para o cumprimento dos mesmos.

Pelo que se pretende com o presente Regulamento harmonizar os diferentes dispositivos legais e estabelecer uma regulamentação capaz de responder aos problemas criados pelos veículos abandonados no Município de Esposende, cumprindo a legislação ambiental, o Código da Estrada e demais legislação aplicável em vigor.”

No Regulamento de Resíduos Sólidos do Município de Gondomar, que data de 16-08-2017, com o título de “Viaturas Abandonadas e Sucatas de Automóveis” é referido:

“Serão objeto de remoção para o parque, municipal todas as viaturas abandonadas e as sucatas de automóveis que se encontrem espalhadas pelo Concelho, em contravenção ao legalmente estabelecido.

Fica proibido o abandono e/ou vazamento de qualquer tipo de sucata de automóvel na via pública, em terrenos privados, bermas de estradas, encostas, cursos de água e quaisquer outros espaços públicos.”

Através do Edital n.º 105/2010, de 20 de outubro, o Município de Azambuja aprovou o Regulamento de Remoção de Viaturas da via pública, onde evidencia em nota justificativa o seguinte:

“O Regulamento de Remoção de Viaturas da Via Pública do Município de Azambuja foi recentemente alterado tendo em vista responsabilizar os proprietários de viaturas em fim de vida, bem como todos os intervenientes com competências para a fiscalização, promovendo a qualidade de vida, a defesa do meio ambiente e a consciência rodoviária.”

Por seu turno, a Câmara Municipal de Odivelas, na nota justificativa do seu Regulamento Municipal de Veículos Estacionados Abusiva e/ou indevidamente na via pública, de 06-03-2012, apresenta os seguintes argumentos:

“Tal como se fez referência no preâmbulo do regulamento que ora se substitui, o aumento do parque automóvel do Município de Odivelas, associado com a escassez e o crescente abandono de veículos na via pública ou parques de estacionamento, bem como a utilização de tais infraestruturas para o comércio de viaturas, obriga a que as autoridades autárquicas criem os instrumentos normativo-jurídicos, ao seu alcance por forma a disciplinar com maior rigor e eficácia comportamentos infracionais a colocarem muitas vezes em causa a qualidade de vida dos cidadãos, produzindo igualmente um aumento de riscos associados à saúde pública, ao ambiente e à segurança.”

A Câmara Municipal do Montijo, no seu Projeto Municipal de Remoção de Veículos Abandonados, através de uma nota justificativa, refere:

“Tem vindo a crescer o número de veículos abandonados em circunstâncias que causam dificuldades para a normal circulação e estacionamento neste concelho.

Pretende-se, responsabilizar a autarquia, os munícipes e as restantes autoridades competentes, por forma que, com a colaboração de todos os intervenientes, seja possível garantir a disponibilidade de lugares de estacionamento disponíveis, e que se encontram abusivamente ou indevidamente ocupados promovendo assim a qualidade de vida, e a defesa do meio ambiente.”

Também a Câmara Municipal de Mértola, em Assembleia Municipal de 03-02-2017, aprovou o Regulamento Municipal de Remoção e Recolha de Veículos da Via Pública, com referência ao seguinte:

“O presente regulamento tem com objetivo criar condições efetivas para o cumprimento das exigências ambientais, harmonizando-as com as regras constantes do Código da Estrada e demais legislação em vigor.

Esta preocupação ambiental conjuga-se com a melhoria do estacionamento, saúde pública, segurança e circulação de peões e automobilistas.”

O município de Vila Franca de Xira, através do Aviso n.º 5589/2016, publicado no Diário da República n.º 83/2016, Série II de 2016-04-29, publicou o Projeto de Regulamento Municipal para Veículos abandonados e em fim de vida, referindo na sua nota justificativa:

“Pese embora os custos que a remoção e o depósito de veículos operada pelo presente Regulamento possa trazer aos proprietários dos mesmos, o benefício que advém desta postura municipal sobrepõe-se a esse interesse, uma vez que vem o presente regulamento harmonizar, na área territorial do concelho de Vila Franca de Xira, a mobilidade dos seus cidadãos, entendida nos diversos meios de

transporte e locomoção, incluindo as necessidades de estacionamento, a preservação patrimonial e as exigências ambientais e de salubridade urbana, garantindo uma maior qualidade de vida para todos.”

A Câmara Municipal de Silves, no seu Regulamento Municipal de Remoção de Veículos Abandonados, aborda a questão do abandono de veículos na via pública da seguinte forma:

“Atualmente, perante uma sociedade com mais acesso a um conjunto de bens, entre os quais o automóvel, verifica-se na área territorial do Município de Silves um crescente abandono ou estacionamento indevido ou abusivo de veículos, causando, assim, dificuldades para a normal circulação e estacionamento, e, concomitantemente, prejuízos de ordem ambiental com a degradação de veículos em locais públicos.

A maioria das remoções de veículos realizadas pelos serviços municipais deve-se ao seu abandono na via pública, circunstância esta que se tem tornado um problema gravoso para um ambiente sadio no meio urbano, bem como para a plena fruição e correta gestão do espaço público municipal; isto porque o abandono de veículos gera a diminuição da mobilidade dos cidadãos, tendo impacto ambiental negativo na urbe e absorve recursos financeiros públicos.

Com efeito, o abandono de veículos no espaço público pode ser avaliado enquanto fator de agressão ambiental, porque prejudica a qualidade de vida do meio urbano, constituindo um foco de poluição que degrada a paisagem urbana; enquanto fator de ordem social, na medida em que consome espaço, obstruindo a mobilidade na via pública e diminuindo a capacidade de estacionamento existente; enquanto fator de natureza criminal, em virtude de atrair o vandalismo e a pilhagem de bens com valor económico; e também enquanto fator de desbaratamento de meios, porque consome recursos da comunidade, nomeadamente desperdício de tempo e dinheiro pelas autoridades públicas administrativas que procedem à remoção e ao armazenamento de veículos abandonados.”

O Município de Ponta Delgada, publicou o Regulamento municipal sobre o bloqueamento, remoção, depósito e abandono de veículos estacionados, indevida ou abusivamente na via ou lugares públicos, com o n.º 162/2015, no Diário da República n.º 65/2015, Série II de 2015-04-02, justificando a sua publicação da seguinte forma:

“O aumento do parque automóvel tem sido uma tendência nacional como aliás o demonstram os dados dos Censos do INE: «O automóvel é o meio de transporte mais utilizado pela população nas deslocações casa-trabalho ou casa-estudo. Cerca de 62% da população, que diariamente se desloca para a realização das suas atividades, opta pelo automóvel, quer como condutor, quer como passageiro, mais 16 pontos percentuais do que em 2001. Essa realidade é também a de Ponta Delgada e o aumento do parque rodoviário do município, provocado pelo aumento do número de viaturas, ocasiona o registo de fatores perversos associados à circulação rodoviária, dos quais se destaca a problemática relativa à existência crescente de viaturas abandonadas ou estacionadas indevida ou abusivamente na via pública cujo estado de degradação é por vezes alarmante.

Tudo conjugado, importa prejuízo para o interesse público e o estacionamento indevido e abusivo, a que se associa também o abandono de veículos, é a causa de três consequências prejudiciais, cuja mitigação é também desiderato deste regulamento:

- a) A nível de estacionamento: a profusão de viaturas em condição de estacionamento indevido, abusivo ou de abandono tem por consequência a diminuição de lugares de estacionamento, com consequente prejuízo para os utentes das vias, em geral e para os moradores em especial;*
- b) A nível de salubridade: a existência de algumas viaturas que se encontram em estado de degradação elevado, provocando deterioração ambiental com a acumulação de lixo, detritos e constituindo perigo do incêndio ou explosão, bem como potencial perigo ambiental de derramarem óleos ou ácidos;*

c) *A nível de ocupações indesejáveis: a ocupação caótica, por vezes em fila e em baía de estacionamento, de viaturas abandonadas, ou expostas para fins comerciais, causa uma ocupação desregrada do espaço público e uma utilização indevida das infra-estruturas.*”

O Município de Câmara de Lobos, através do Regulamento n.º 263/2012, publicado no Diário da República n.º 136/2012, Série II de 2012-07-16, aprovou o Regulamento Municipal de remoção de recolha de veículos da via pública e no seu preâmbulo refere:

“O presente regulamento tem como objetivo criar condições efetivas para o cumprimento das exigências ambientais, harmonizando-as com as regras constantes do Código da Estrada e demais legislação em vigor. Esta preocupação ambiental conjuga-se com a melhoria do estacionamento, segurança e circulação de peões e automobilistas.”

O Distrito de Aveiro tem uma área de 2 798, 54 Km² e 741 200 habitantes, distribuídos por dezanove municípios. Por seu turno o concelho de Aveiro tem 197,6 Km², destes 81,740 Km² estão inseridos na área de responsabilidade da Polícia de Segurança Pública (PSP) de Aveiro, com 54 398 habitantes (www.cm-aveiro.pt/).

Foi possível apurar que a nível do concelho de Aveiro e da iniciativa da Polícia Municipal de Aveiro (PMA), nos anos de 2015 e 2016, aquela polícia, removeu 84 veículos em estado de abandono na via pública:

Abandono de veículos na via pública

Tabela 2 - Número de veículos removidos pela PMA

Ano	N.º de veículos removidos
2015 ^{a)}	3
2016	81
Total	84

a) Somente iniciaram as remoções em 25/11/2015

Não há dados de outros anos, por falta de capacidade de remoção e recolha.

Fonte: Polícia Municipal de Aveiro

Foram sinalizados à PMA, pela PSP de Aveiro, nos anos de 2015, 2016, 2017 e 2018, 66 veículos estacionados na via pública em estado de abandono:

Tabela 3 - Número de veículos sinalizados pela PSP de Aveiro

Ano	N.º de veículos sinalizados
2015	20
2016	18
2017	15
2018	13
Total	66

Fonte: Polícia Municipal de Aveiro

Por seu turno, a Câmara Municipal da Maia (CMM), www.cm-maia.pt, anuncia o número de veículos que a autarquia removeu, entre 2015 e 2019 (até 21-06-2019), por se encontrarem abandonados na via pública:

Abandono de veículos na via pública

Tabela 4 - Número de veículos removidos pela CMM

Ano	N.º de veículos removidos
2015	53
2016	30
2017	25
2018	22
2019	13
Total	143

Fonte: www.cm-maia.pt,

Já a Câmara Municipal do Seixal (CMS), em www.cm-seixal.pt/limpeza-urbana/viaturas-abandonadas, refere que “o abandono de viaturas contribui para a redução da qualidade de vida da população, provocando falta de estacionamento, insalubridade, problemas ambientais e insegurança” e publica os dados seguintes:

Tabela 5 - Veículos rebocados pela CMS, proprietários e enviados para desmantelamento

Ano	Veículos rebocados pela autarquia	Veículos removidos pelos proprietários	Veículos enviados para desmantelamento
2007	301	392	221
2008	255	318	237
2009	702	000	193
2010	363	585	241
2011	218	780	219
Total	1839	2075	1111

Fonte: www.cm-seixal.pt/limpeza-urbana/viaturas-abandonadas

Abandono de veículos na via pública

Nesta câmara, foram ainda identificados por se encontrarem abandonados na via pública e conseqüentemente devolvidos aos proprietários ou doados, por estes, à autarquia, os seguintes veículos:

Tabela 6 - Veículos abandonados na via pública, devolvidos ou doados

Ano	Veículos identificados na via pública
2006	596
2007	489
2008	610
2009	709
Total	2404

Fonte: www.cm-seixal.pt/limpeza-urbana/viaturas-abandonadas

Constatou-se ainda que para além destes municípios, outros há que aprovaram regulamentos para a remoção de veículos em situação de abandono, nomeadamente, os concelhos do Barreiro, Barcelos, Braga, Cinfães, Constância, Gaia, Moura, Portimão, Póvoa do Varzim, Ribeira Brava, Santa Cruz, Santa Maria da Feira, Torres Vedras e Trofa, manifestando as suas preocupações quanto ao crescente abandono de veículos na via pública e os diversos problemas que daí podem advir para o ambiente, saúde, ordem, segurança e tranquilidade públicas.

3.1 Notícias relacionadas com o abandono de veículos

Procura-se evidenciar as notícias existentes em várias fontes de informação, jornais e outras, sobre o abandono de veículos na via pública, por todo o país e que foram motivo de análise.

Lisboa: Cinco mil carros abandonados na rua por falta de espaço no parque municipal (www.publico.pt, 08 -05-2003)

Câmara de Coimbra quer mil carros abandonados fora da via pública (www.publico.pt, 15-03-2004)

Carros abandonados roubam lugares para estacionar em Braga (www.cmjornal.pt, 02-01-2006)

Polícia Municipal vai remover 1964 viaturas abandonadas em Lisboa (www.publico.pt, 10-04-2008)

A Voz de Trás-os-Montes – Carros abandonados já começam a ser retirados da via pública (www.avozdetrasosmontes.pt, 13-08-2009)

Câmara declara guerra ao estacionamento abusivo – Braga (www.correiodominho.pt, 09-09-2010)

Ruas de Lisboa “entupidas” por três mil carros abandonados (www.dn.pt, 18-10-2010)

Polícia Municipal removeu 818 carros abandonados na cidade – Lisboa (www.cmjornal.pt, 11-11-2011)

Carros abandonados em Lisboa enchiam um campo de futebol (www.sol.sapo.pt, 11-11-2011)

Câmara Municipal e PSP removem veículos abandonados – Município de Barcelos (www.barcelos.pt, 09-01-2014)

Comércio e Notícias – Câmara do Cartaxo com solução para a reciclagem de veículos abandonados (www.comercioenoticias.pt, 11-02-2015)

Carro abandonado arde no centro de Gaia (www.cmjornal.pt, 05-01-2016)

Polícia Municipal de Famalicão notifica 100 proprietários de carros abandonados (www.rtp.pt, 22-02-2016)

António Miguel Pina (Presidente da Câmara Municipal de Olhão) preocupado com carros abandonados na via pública (www.postal.pt, 14-04-2016)

Valorcar lança app para ajudar a remover carros abandonados (www.netresiduos.com, 28-04-2016)

Pelo ambiente, autarquia de Viseu retira carros abandonados – Alive Fm (www.alivefm.pt, 13-05-2016)

Câmara de Viseu removeu das ruas 90% dos carros abandonados (www.cmjornal.pt, 14-12-2016)

Sintra Resolve passa a integrar carros abandonados... (www.sintranoticias.pt, 14-06-2017)

O MIRANTE – Carros abandonados são dor de cabeça em Vila Franca (www.omirante.pt, 03-08-2018)

Gaia sem espaço para tantos carros abandonados – Jornal de Notícias
Nos últimos cinco anos, as câmaras da área Metropolitana do Porto retiraram das ruas 4280 carros abandonados (www.jn.pt, 18-11-2018)

Câmara Municipal recolhe veículos abandonados na via pública – Aveiro – (www.cm-aveiro.pt, 20-03-2019)

Viaturas abandonadas têm os dias contados (Viseu) – Diário de Coimbra (www.diariocoimbra.pt, 06-04-2019)

4. Entrega de um VFV

Findo o seu período de utilidade, um veículo deve ser entregue num centro de receção, que se encarregará do encaminhamento para um centro de desmantelamento, ou diretamente entregue num centro de desmantelamento para que a sua matrícula possa ser cancelada e este resíduo possa ser tratado, evitando danos ambientais.

Os centros de desmantelamento, ao receberem um veículo, iniciam o processo de cancelamento do registo do veículo, emitindo um certificado de destruição para o último proprietário. Em Portugal é exigida a apresentação de cartão de cidadão ou bilhete de identidade e a entrega dos originais do livrete e do título de registo de propriedade do veículo, ou o certificado de matrícula, sendo ainda necessário preencher o impresso *modelo 9* do IMT, I.P. De seguida, o centro de abate emite o certificado de destruição e entrega-o imediatamente ao proprietário/detentor, que fica assim livre de responsabilidades. Por fim, o centro de abate remete ao IMT, I.P. uma cópia do certificado de destruição, acompanhada da documentação do veículo e do seu proprietário, que por sua vez irá proceder ao cancelamento da matrícula e comunicar tal facto à Conservatória do Registo Automóvel, para que se proceda também ao cancelamento do registo de propriedade (www.valorcar.pt/).

No Anexo B, referem-se os principais artigos que se relacionam com veículos e VFV, no Regime Jurídico de Gestão de Resíduos, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 178/2005, de 5 de setembro.

Quanto ao regime jurídico a que fica sujeita a gestão de veículos e VFV, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 152-D/2017, de 11 de dezembro, na sua redação atual, abordam-se os artigos respeitantes a este assunto, de forma a demonstrar quais os procedimentos legais nesta matéria e que constam no Anexo C.

5. VFV Dados Estatísticos

Pretende-se divulgar os dados estatísticos obtidos através de entidades oficiais e fontes abertas, relacionados com VFV.

Através do Instituto Nacional de Estatística, foi possível apurar que entre os anos de 2014 e 2017, foram canceladas 617 923 matrículas de veículos:

Tabela 7 - Número de matrículas canceladas entre 2014 e 2017

Ano	N.º de matrículas canceladas
2014	184 889
2015	159 836
2016	133 167
2017	140 031
Total	617 923

Fonte: www.ine.pt

Através da consulta do Sistema Estratégico de Informação (SEI), da PSP, apurou-se que entre 2014 e 2018, foram registados 337 autos de notícia por contraordenação por abandono de VFV na via pública, comportamento punido nos termos do Decreto-Lei n.º 50/2006, de 29 de agosto que aprova a Lei Quadro das Contraordenações Ambientais, como contraordenação grave, com coimas de 12 500 € a 16 000€, no caso de negligência e de 17 500€ a 22 500€ em caso de dolo, quando o autor do abandono for pessoa singular e de 25 000€ a 34 000 € no caso de negligência e de 42 000 € a 48 000 € em caso de dolo, quando o autor do abandono seja pessoa coletiva.

Abandono de veículos na via pública

Tabela 8 - Autos de notícia por contraordenação da PSP, por VFV

Ano	Autos de Notícia por contraordenação VFV
2014	85
2015	76
2016	87
2017	61
2018	28
Total	337

Fonte: SEI/PSP

Não é aplicável aos processos instaurados e decididos nos termos desta lei a proibição do *reformatio in pejus*, devendo essa informação constar de todas as decisões finais que admitam impugnação ou recurso. Ou seja, permite serem agravadas as sanções constantes da decisão recorrida, demonstrando que a punição das infrações ambientais é de grande importância na defesa dos valores constitucionais do direito do ambiente, à qualidade de vida e ao desenvolvimento sustentável.

De acordo com a legislação em vigor, o cancelamento da matrícula de um VFV só é efetuado pelo IMT, I.P. desde que seja apresentado um certificado de destruição emitido por um operador de desmantelamento autorizado.

No que respeita a centros de receção de VFV, a rede *Valorcar* tem 163 centros em todos os distritos de Portugal continental e nas ilhas dos Açores e Madeira, sendo de salientar que o distrito do Porto detém o maior número de centros, 27, seguindo-se-lhe o distrito de Leiria com 16 centros, distribuídos da seguinte forma:

Tabela 9 - Centros de receção de veículos da rede Valorcar

Localização	N.º de centros
-------------	----------------

Abandono de veículos na via pública

Açores	11
Aveiro	14
Beja	3
Braga	11
Bragança	4
Castelo Branco	3
Coimbra	7
Évora	3
Faro	10
Guarda	2
Leiria	16
Lisboa	15
Madeira	3
Portalegre	3
Porto	27
Santarém	7
Setúbal	10
Viana do Castelo	3
Vila Real	6
Viseu	5
Total	163

Fonte: www.valorcar.pt/

Considerando que VFV corresponde genericamente aos veículos que não apresentando condições para a circulação, em consequência de acidente, avaria,

Abandono de veículos na via pública

mau estado ou outro motivo, chegaram ao fim da respetiva vida útil, passando a constituir resíduo, sendo a sua composição em materiais e componentes, em percentagem de peso a constante da Tabela 10:

Tabela 10 - Composição típica de um VFV, em peso, em 2015

Material / Componente	% em peso
Metais ferrosos	66%
Metais não-ferrosos	9%
Plásticos e polímeros processados	12%
Pneus	3%
Vidro	2%
Bateria	1%
Fluidos	2%
Têxteis	1%
Borracha	1%
Outros	3%
Total	100%

Fonte: GHK/BIOS e Comissão Europeia

“A inexistência de instalações adequadas e de equipamentos apropriados, nas companhias de desmantelamento, facilitava a ocorrência de danos ambientais em consequência de, por exemplo, derrames de óleos e fluídos que se infiltravam no solo” (Smink, 2007).

A Valorcar – Sociedade de Gestão de Veículos em Fim de Vida, Ld.^a, entidade licenciada, com maior projeção a nível nacional, entre 2006 e 2018,

Abandono de veículos na via pública

reciclou 686 322 VFV e os demais centros licenciados reciclaram no mesmo período 174 116 VFV, num total de 860 438:

Tabela 11 - Número de veículos abatidos

Ano	N.º de veículos abatidos na Valorcar	N.º de veículos abatidos noutros centros	Total
2006	20 020	0	20 020
2007	44 892	932	45 824
2008	87 676	3904	91 580
2009	81 964	10 061	92 025
2010	78 402	16 372	94 774
2011	50 782	12 678	63 460
2012	56 815	13 854	70 669
2013	57 780	17 704	75 484
2014	51 181	16 604	67 785
2015	49 091	17 115	66 206
2016	45 034	17 374	62 388
2017	51 461	17 980	69 441
2018	77 565	29 644	107 209
Total	686 322	174 116	860 438

Fonte: www.valorcar.pt/

Assim, o proprietário de um VFV deve entregá-lo num centro de receção ou num operador de desmantelamento autorizado, competindo a estas entidades encaminhar o pedido de cancelamento definitivo da matrícula do veículo para os serviços do IMT, I.P..

Os veículos e os VFV abandonados na via pública pelos seus detentores e proprietários causam impacto para o ambiente, segurança e saúde públicas, desde logo, pelos materiais e componentes perigosos que possuem na sua composição, que ficam aí depositados e ao alcance de todos, nomeadamente, os corrosivos, os inflamáveis, os tóxicos, os explosivos, os metais ferrosos, os metais não ferrosos, os plásticos e polímeros processados, os pneus, os vidros, as baterias, os fluídos, os têxteis e as borrachas, para além dos resíduos perigosos como o chumbo, o mercúrio, o cádmio ou o cádmio hexavalente (O artigo 4.º, n.º 2, alínea a), da Diretiva 2000/53/CE, proíbe a utilização destes, nos materiais componentes dos veículos comercializados a partir de 1 de julho de 2003), cuja libertação para os solos e águas, causam riscos para a saúde pública e contaminam o ambiente.

Na tabela seguinte, pretende-se demonstrar quais os componentes e as características da perigosidade desses componentes dos VFV:

Abandono de veículos na via pública

Tabela 12 - Lista dos componentes e características de perigosidade dos VFV

Componentes perigosos	Características de perigosidade
Bateria de arranque (SLI)	Corrosivo
Bateria de tração (veículos hídricos e elétricos)	Corrosivo, inflamável e eletrocutável
Componentes identificados como contendo mercúrio	Tóxico
Fluido do ar condicionado	Tóxico, nocivo e inflamável
Depósito de gás de petróleo	Nocivo e inflamável
Óleos lubrificantes (do motor e da caixa de velocidades)	Tóxico e inflamável
Óleo da direção assistida	Tóxico e inflamável
Óleo dos amortecedores	Tóxico e inflamável
Fluido dos travões	Tóxico, corrosivo e inflamável
Combustível	Nocivo e inflamável
Líquido de arrefecimento	Tóxico
Filtro do óleo	Tóxico e inflamável
Componentes pirotécnicos (airbags e pré-tensores de cintos de segurança)	Explosivo
Resíduos de fragmentação	Inflamável

Fonte: www.valorcar.pt/

O abandono de veículos e de VFV na via pública é também um problema para os cidadãos que veem um espaço da via pública ocupado, indevidamente, por estes veículos que, por vezes já se encontram em avançado estado de degradação e aí permanecem por vários dias, meses e até anos, agravando-se, assim, o seu estado e o potencial perigo.

Estes veículos tornam-se também focos de insegurança e incomodidade, pois são utilizados, muitas vezes, para as mais diversas práticas marginais, transformando-se em locais de consumo de estupefacientes, prática de atos sexuais e até depósito de todo o tipo de lixo e detritos.

“Após o seu abandono, as viaturas podem tornar-se o refúgio de diferentes espécies de animais, em particular, de espécies tipicamente associadas à proliferação de doenças, como é o caso dos ratos” (SIC s.d.).

Acresce que estes veículos são também alvos de atos de vandalismo, quebra de vidros, bem como de furtos das suas peças e acessórios, nomeadamente, chapas de matrícula, espelhos, rodas e outros.

“Uma vez abandonados poderá suceder a lixiviação de componentes como fluídos, óleos e ácido de baterias, conduzindo à contaminação dos solos e dos lençóis freáticos, colocando, assim, a saúde humana em risco. Os veículos abandonados são também responsáveis pela degradação da paisagem, uma vez que originam um impacte visual negativo” (Vieira, 2013).

Para as autoridades policiais, são estes veículos também um problema, porquanto causam incomodidade aos cidadãos que, nestas circunstâncias, os sinalizam pelo abandono, degradação, prática de incivilidades, vandalismo e até crimes.

Por vezes, as autoridades policiais não estão dotadas dos meios humanos e materiais necessários para promover uma resposta imediata a este tipo de reclamações, levando a que desde a sinalização à remoção decorra ainda algum tempo, o que deixa os cidadãos reclamantes desagradados e as autoridades policiais impotentes para solucionar inúmeras sinalizações que incomodam, efetivamente, as pessoas que têm por perto estes veículos e que os pretendem ver rapidamente removidos dos locais onde se encontram.

Porém, da remoção e recolha até à conclusão do processo administrativo, decorre um longo período de tempo, o que por vezes impede as autoridades policiais, também, por falta de espaços para estacionamento, de promoverem as remoções, facto que contribui para a morosidade da solução e para a falta de resposta imediata.

Julga-se que o abandono de veículos no final da sua vida útil fica a dever-se ao desconhecimento do procedimento a adotar pelos proprietários, até porque, enquanto não for cancelada a matrícula, tem que ser pago o IUC, mas também ao comodismo, sendo o modo mais fácil para o proprietário se livrar do veículo, abandoná-lo na via pública.

6. Conclusões

Do presente estudo, podem tirar-se algumas conclusões que importa salientar e sugerir algumas propostas de melhoria que, eventualmente, poderiam ajudar a mitigar o problema do abandono de veículos na via pública.

A questão do abandono de veículos na via pública persiste com os diversos riscos associados a esta prática.

Os veículos abandonados na via pública *de per si* são um problema para a sociedade, face aos potenciais perigos que encerram, nomeadamente, pelos componentes perigosos, corrosivos, inflamáveis e até explosivos.

Regista-se uma elevada consciência cívica e responsabilidade na esmagadora maioria dos proprietários dos veículos que não apresentam condições para circulação em consequência de acidente, avaria, mau estado ou por outro motivo, chegam ao fim da sua vida útil e são entregues a operadores de centros de receção ou de desmantelamento de veículos.

Constata-se, também, que outros proprietários há que simplesmente abandonam os veículos na via pública, sem quaisquer preocupações com este tipo de comportamento, nem com o risco que potenciam, apesar das consequências legais, mesmo sendo as coimas aplicadas de elevado valor.

A nível nacional, a legislação acompanhou sempre esta problemática, até antes das exigências comunitárias relativas a esta matéria.

Foi possível concluir que também os municípios são sensíveis às questões do ambiente, da segurança e saúde públicas, no que tange a veículos abandonados, pois muitos municípios, além da regulamentação local, dos regimes de remoção e recolha a que ficam sujeitos os veículos em estado de abandono, promovem, com

meios humanos e materiais próprios, a remoção e recolha, e elaboram os processos até ao abate dos veículos.

O número de processos registados na PSP, por abandono de veículos, não tem correspondência com os dados que foram apurados. Julga-se que outros processos existem, porém não são registados no SEI, como processos de VFV, o que inviabiliza a sua pesquisa, pois são registados através de autos de notícia ou participações diversas, sem o adequado enquadramento, o que, por um lado, poderá ficar a dever-se ao facto de não haver sensibilidade policial para este assunto, e, por outro, por falta de meios materiais, nomeadamente, reboques e meios humanos habilitados para a condução dos mesmos, torna o desenvolvimento deste trabalho bastante difícil, com prejuízos notórios para os cidadãos, o ambiente, a saúde e segurança públicas e para a própria Instituição.

O processo é extenso, burocrático, absorve meios humanos, materiais, tempo, recursos financeiros e logísticos.

Agilizar o processo de forma a obter respostas mais rápidas, de modo a que para o ambiente, cidadãos e autoridades policiais o impacte fosse o menor possível, seria uma boa medida.

Considerando que a PSP tem responsabilidades no âmbito da fiscalização rodoviária e na conseqüente remoção e recolha destes veículos, torna-se importante a articulação com outras entidades oficiais, com vista a obter uma maior rentabilização dos meios humanos e materiais ao seu dispor para atuar no âmbito dos veículos abandonados e VFV, bem como na criação de espaços adequados para a recolha destes.

O regresso do incentivo fiscal ao abate de VFV poderia ser também fator para motivar a sua entrega nos centros de receção ou operadores de desmantelamento em detrimento do abandono.

Maior sensibilização das autoridades policiais para a sinalização destes veículos, remoção imediata e tramitação dos processos, de modo a libertar a via pública, dando assim um sinal de operacionalidade e proteção dos cidadãos e do ambiente.

No presente estudo, não se constatou a existência de informação, campanhas ou outros meios de sensibilização para esta temática, pelo que a realização de campanhas destinadas a sensibilizar os cidadãos a promover o abate dos veículos, face à importância da reutilização e reciclagem dos seus componentes seria uma boa prática.

Estamos cientes de que este estudo apresenta limitações, nomeadamente, pelos poucos dados existentes, relativos a esta matéria, e também pelo número máximo de palavras estipulado para a elaboração do trabalho.

Apesar das limitações identificadas e de outras que possam vir a ser apontadas, considera-se que o estudo realizado permitiu explorar melhor os problemas associados ao abandono de veículos na via pública.

De qualquer modo, longe de estar concluído, inscreve-se numa investigação que, constituindo apenas um contributo para o conhecimento desta problemática, poderá, certamente, ser melhorado no futuro.

Bibliografia

ACEA – European Automobile Manufacturers Association (2008). The Automobile Industry Pocket Guide 2008. Brussels. Disponível em https://www.acea.be/uploads/publications/POCKET_GUIDE_2008.pdf .

Anthony Giddens, Sociologia, Fundação Calouste Gulbenkian, Serviço de Educação e Bolsas, 5ª. Edição, Lisboa, 2007.

Constituição da República Portuguesa.

Decisão 2014/955/EU de 18 de dezembro.

Decreto-Lei n.º 57/1976, de 22 de janeiro.

Decreto-Lei n.º 31/1985, de 25 de janeiro.

Decreto-Lei n.º 488/1985, de 25 de novembro.

Decreto-Lei n.º 114/1994, de 3 de maio.

Decreto-Lei n.º 310/1995, de 20 de novembro.

Decreto-Lei n.º 239/1997, de 7 de abril.

Decreto-Lei n.º 196/2003, de 23 de agosto.

Decreto-Lei n.º 178/2005, de 5 de setembro.

Decreto-Lei n.º 50/2006, de 29 de agosto.

Decreto-Lei n.º 178/2006, de 5 de setembro.

Decreto-Lei n.º 32/2007, de 15 de fevereiro.

Decreto-Lei n.º 297/2007, de 21 de agosto.

Decreto-Lei n.º 78/2008, de 6 de maio.

Decreto-Lei n.º 152-D/2017, de 11 de dezembro.

Diretiva n.º 2000/53/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 18 de setembro.

GHK, & Bio Intelligence Service. (2006). A Study to Examine the Benefits of the End of Life Vehicles Directive and the Costs and Benefits of a Revision of the 2015 Targets for Recycling, Re-Use and Recovery Under the ELV Directive – Final Report to DG Environment. Birmingham. Disponível em http://ec.europa.eu/environment/waste/pdf/study/final_report.pdf.

Jody, B. S., Daniels, E. S. Duranceau, C. M. Pomykala, J. A., Jr. & Spangenberg, J. S. (2010). End-of-Life Vehicle Recycling : The State of the Art of Resource Recovery from Shredder Residue. Disponível em <https://publications.anl.gov/anlpubs/2007/02/58559.pdf>.

Lei n.º 11/1987, de 7 de abril.

Lei n.º 33/2006, de 28 de junho.

Lei n.º 22-A/2007, de 29 de junho.

Lei n.º 82-D/2014, de 31 de dezembro.

Lei n.º 7-A/2016, de 29 de junho.

Lei n.º 69/2018, de 26 de dezembro.

Lei n.º 41/2019, de 21 de junho.

Portaria n.º 1424/2001, de 31 de dezembro.

Portaria n.º 1334-F/2010, de 31 de dezembro.

<https://www.alivefm.pt>. FM Alive (2016, maio 13).

<https://www.avozdetrsoismontes.pt> Meireles M. (2009, agosto 13).

<https://www.cm-aveiro.pt> Aveiro CM (2019, março 20).

<https://www.cm-barcelos.pt> Barcelos M. (2014, janeiro 9).

<https://www.cmjornal.pt> Resende A. (2006, janeiro 1).

<https://www.comercioenoticias.pt> Araújo P. (2015, fevereiro 11).

<https://www.correiodominho.pt> Redação (2010, setembro 9).

<https://www.cm-seixal.pt/limpeza-urbana/viaturas-abandonadas> Seixal M. (2011, janeiro 6).

<http://www.diariaodecoimbra.pt> Fonseca J. (2016, abril 29).

<https://www.dn.pt> Padrão I. (2010, outubro 18).

<https://www.dre.pt>

<https://www.ine.pt>

<https://www.netresíduos.com> Netresíduos (2016, abril 28).

<https://www.omirante.pt> Mirante O (2018, agosto 3).

<https://www.portocanal.sapo.pt> Canal P. (2016, dezembro 14).

<https://www.postal.pt> Redação (2016, abril 13).

<https://www.publico.pt> Clifford D. (2003, maio 8).

<https://www.publico.pt> Garrido N. (2008, abril 10).

<https://www.publico.pt/local> Veludo F. (2004, março 15).

<https://www.rtp.pt> Lusa (2016, fevereiro 22).

<https://www.sintranoticias.pt> Notícias S. (2017, junho 14).

<https://www.sol.sapo.pt> Sol L. (2011, novembro 11).

<https://www.valorcar.pt>

SIC – Shetland Islands Council. (s.d.) Environmental Health: Abandoned Vehicles. Disponível em <https://www.shetland.gov.uk/environmenalhealth/abandonedvehicles.asp>

Smink, C. K. (2007). Vehicle recycling regulation: lessons from Denmark. *Journal of Cleaner Production*, 15 (11-12), 1135 – 1146. <https://doi.org/10.1016/j.jclepro.2006.05.028>

Vieira, F. J. C. (2013). O desafio dos VFV: da problemática à solução. Dissertação de Mestrado. Escola Superior de Tecnologia e Gestão do Instituto Politécnico de Leiria.

Zoboli, R., Barbilori, G., Leoncini, R., Mazzanti, M., & Montresor, S. (2000). Regulation and innovation in the area of end-of-life vehicles. Milan. Disponível em <ftp://jrc.es/pub/EURdoc/eur19598en.pdf>

Zorpas, A. A., & Inglezakis, V. J. (2012). Automotive industry challenges in meeting EU 2015 environmental standard. *Technology in Society*, 34(1), 55-83. <https://doi.org/10.1016/j.techsoc.2011.12.006>

Anexo A - Código da Estrada

A abordagem ao Código da Estrada, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 114/1994, de 3 de maio, na sua redação atual, faz-se no intuito de se identificarem conceitos e conhecer os procedimentos legais quanto ao abandono de veículos na via pública.

Definições legais

Para efeitos do disposto no Código da Estrada e legislação complementar, os termos seguintes têm o significado:

Parque de estacionamento: local exclusivamente destinado ao estacionamento de veículos;

Passeio: superfície da via pública, em geral sobrelevada, especialmente destinada ao trânsito de peões e que ladeia a faixa de rodagem;

Localidade: zona com edificações e cujos limites estão assinalados com sinais regulamentares;

Via pública: via de comunicação terrestre afeta ao trânsito público;

Zona de estacionamento: local da via pública especialmente destinado, por construção ou sinalização, ao estacionamento de veículos.

Âmbito de aplicação

O disposto no Código da Estrada é aplicável ao trânsito nas vias do domínio público do Estado, das Regiões Autónomas e das autarquias locais.

O Código da Estrada é também aplicável nas vias do domínio privado, quando abertas ao trânsito público, em tudo o que não estiver especialmente regulado por

acordo celebrado entre as entidades referidas no parágrafo anterior e os respetivos proprietários.

Classificação dos veículos automóveis

Automóvel é o veículo com motor de propulsão, dotado de pelo menos quatro rodas, com tara superior a 550 kg, cuja velocidade máxima é, por construção, superior a 25 km/h e que se destina, pela sua função, a transitar na via pública, sem sujeição a carris.

Classes e tipos de automóveis, os automóveis classificam-se em:

- Ligeiros: veículos com peso bruto igual ou inferior a 3500 kg ou com lotação não superior a nove lugares, incluindo o condutor.
- Pesados: veículos com peso bruto superior a 3500kg ou com lotação superior a nove lugares, incluindo o condutor.

Os automóveis ligeiros ou pesados incluem-se, segundo a sua utilização, nos seguintes tipos:

- De passageiros: os veículos que se destinam ao transporte de pessoas.
- De mercadorias: os veículos que se destinam ao transporte de carga.

Estacionamento indevido ou abusivo

Considera-se estacionamento indevido ou abusivo o que se verifique por tempo superior a quarenta e oito horas, quando se trate de veículos que apresentem sinais evidentes de abandono, de inutilização ou de impossibilidade de se deslocarem com segurança pelos próprios meios.

Bloqueamento e remoção

Podem ser removidos os veículos que se encontrem estacionados indevida ou abusivamente.

Verificado o estacionamento indevido ou abusivo, as autoridades competentes para a fiscalização podem bloquear o veículo através de dispositivo adequado, impedindo a sua deslocação até que se possa proceder à remoção.

A fiscalização do cumprimento das disposições do Código da Estrada e legislação complementar incumbe (entre outras entidades), à Guarda Nacional Republicana e à Polícia de Segurança Pública, em todas as vias públicas.

O desbloqueamento do veículo só pode ser feito pelas autoridades competentes, sendo qualquer outra pessoa que o fizer sancionada com coima de € 300 a € 1500.

Quem for titular do documento de identificação do veículo é responsável por todas as despesas ocasionadas pela remoção, sem prejuízo das sanções legais aplicáveis, ressalvando-se o direito de regresso contra o condutor.

As condições e taxas devidas pelo bloqueamento, remoção e depósito de veículos são fixadas em regulamento.

As taxas não são devidas quando se verificar que houve errada aplicação das disposições legais.

Presunção de abandono

Removido o veículo, estacionado indevida ou abusivamente, deve ser notificado o titular do documento de identificação do veículo, para a residência constante do respetivo registo, para o levantar no prazo de 45 dias.

Tendo em vista o estado geral do veículo, se for previsível um risco de deterioração que possa fazer rezear que o preço obtido em venda em hasta pública não cubra as despesas decorrentes da remoção e depósito, o prazo de 45 dias é reduzido a 30 dias.

Os prazos referidos contam-se a partir da receção da notificação ou da sua afixação, nos seguintes termos:

Se o veículo não for reclamado dentro dos prazos atrás referidos é considerado abandonado e adquirido por ocupação pelo Estado ou pelas autarquias locais.

O veículo é considerado imediatamente abandonado quando essa for a vontade manifestada expressamente pelo seu proprietário.

Reclamação de veículos

Da notificação do titular do documento de identificação do veículo deve constar a indicação do local para onde o veículo foi removido e, bem assim, que o titular do respetivo documento de identificação o deve retirar dentro dos prazos já referidos (45 ou 30 dias) e após o pagamento das despesas de remoção e depósito, sob pena de o veículo se considerar abandonado.

Nos casos de estacionamento indevido ou abusivo, que se verifique por tempo superior a quarenta e oito horas, quando se trate de veículos que apresentem sinais exteriores evidentes de abandono, de inutilização ou de impossibilidade de se deslocarem pelos seus próprios meios e se o veículo apresentar sinais evidentes de acidente, a notificação deve fazer-se pessoalmente, salvo se o titular do respetivo

documento de identificação não estiver em condições de a receber, sendo então feita em qualquer pessoa da sua residência, preferindo os parentes.

Não sendo possível proceder à notificação pessoal por se ignorar a residência ou a identidade do titular notificação deve ser afixada junto da última residência conhecida ou na câmara municipal da área onde o veículo tiver sido encontrado.

A entrega do veículo ao reclamante depende da prestação de caução de valor equivalente às despesas de remoção e depósito.

Hipoteca

Quando o veículo seja objeto de hipoteca, a remoção deve também ser notificada ao credor, para a residência constante do respetivo registo ou não sendo possível proceder à notificação pessoal por se ignorar a residência ou a identidade do titular do documento de identificação do veículo, a notificação deve ser afixada junto da sua última residência conhecida ou na câmara municipal da área onde o veículo tiver sido encontrado.

Da notificação ao credor deve constar a indicação dos termos em que a notificação foi feita e a data em que termina o prazo (45 ou 30 dias).

O credor hipotecário pode requerer a entrega do veículo como fiel depositário, para caso de, findo o prazo (45 ou 30 dias), o titular do documento de identificação o não levantar.

O requerimento pode ser apresentado no prazo de 20 dias após a notificação ou até ao termo do prazo para o levantamento do veículo pelo titular do documento de identificação, se terminar depois daquele prazo.

O veículo deve ser entregue ao credor hipotecário logo que se mostrem pagas todas as despesas ocasionadas pela remoção e depósito, devendo o pagamento ser

feito dentro dos oito dias seguintes ao termo do último dos prazos de 45 ou 30 dias consoante o caso.

O credor hipotecário tem o direito de exigir do titular do documento de identificação as despesas ocasionadas pela remoção e depósito e as que efetuar na qualidade de fiel depositário.

Penhora

Quando o veículo tenha sido objeto de penhora ou de ato equivalente, a autoridade que procedeu à remoção deve informar o tribunal das circunstâncias que a justificarem.

No caso de o veículo ser objeto de penhora ou equivalente, o veículo deve ser entregue à pessoa que para o efeito o tribunal designar como fiel depositário, sendo dispensado o pagamento prévio das despesas de remoção e depósito.

Na execução, os créditos pelas despesas de remoção e depósito gozam de privilégio mobiliário especial.

Anexo B – Regime Jurídico de Gestão de Resíduos

Referem-se os principais artigos que se relacionam com veículos e VFV, no Regime Jurídico de Gestão de Resíduos, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 178/2005, de 5 de setembro.

Definições:

Centro de receção de resíduos: A instalação onde se procede à armazenagem ou triagem de resíduos inseridos quer em sistemas integrados de gestão de fluxos de resíduos quer em sistemas de resíduos urbanos.

Operador no âmbito dos fluxos de resíduos: quaisquer produtores do produto, embaladores, fabricantes, e fornecedores de materiais e componentes do produto, transformadores do produto e seus componentes, importadores, distribuidores, comerciantes, utilizadores, operadores de recolha de resíduos, operadores de gestão de resíduos, operadores de centros de receção, de desmantelamento, de fragmentação, de valorização e de outras instalações de tratamento de VFV, incluindo os seus componentes e materiais, entidades que procedem à reparação e manutenção de veículos, bem como as autoridades e organismos públicos competentes em razão da matéria, designadamente os municípios, as autoridades policiais e as companhias de seguro automóvel.

VFV: veículo que, para além dos veículos classificados nas categorias M1 (veículos a motor concebidos e construídos para o transporte de passageiros com, pelo menos, quatro rodas) ou N1 (veículos concebidos e construídos para o transporte de mercadorias com massa máxima não superior a 3,5 t), definidas ao anexo II ao Decreto-Lei n.º 16/2010, de 12 de março, bem como os veículos a motor de três rodas (veículos de três rodas simétricas equipados com um motor de cilindrada superior a 50 cm³, caso se trate de motor de combustão interna, e ou com uma velocidade máxima de projeto superior a 45 km/h) definidos no Decreto-Lei n.º 30/2002, de 16 de fevereiro, na sua redação atual, constitui um resíduo de acordo

com a definição constante do Decreto-Lei n.º 178/2006, de 5 de setembro, na sua redação atual.

Assim, naqueles termos, entende-se por «Resíduo» qualquer substância ou objeto de que o detentor se desfaz ou tem intenção ou a obrigação de se desfazer, nomeadamente os identificados na Lista Europeia de Resíduos.

A Lista Europeia de Resíduos – Código LER, publicada através da Decisão 2014/955/EU, contempla, no seu ponto 16, resíduos não especificados em outros capítulos desta lista, nomeadamente com o código 1601, veículos em fim de vida de diferentes meios de transporte (incluindo máquinas de todo o terreno) e resíduos de desmantelamento de veículos em fim de vida e da manutenção de veículos (exceto 13, 14, 1606 e 1608): 16 01 04 (*) Veículos em fim de vida. Sendo que a sua classificação como perigosos implica a atribuição de um código da Lista com asterisco (*).

Abandono: a renúncia ao controlo de resíduo sem qualquer beneficiário determinado, impedindo a sua gestão.

Detentor: a pessoa singular ou coletiva que tenha resíduos, pelo menos na sua simples detenção, nos termos da legislação civil.

Há a salientar a existência do princípio da responsabilidade dos cidadãos, o qual menciona que estes contribuem para a prossecução e para os objetivos referidos: a autossuficiência, a responsabilidade pela gestão, a prevenção e redução, e a hierarquia das operações de gestão de resíduos, adotando comportamentos de caráter preventivo em matéria de produção de resíduos, bem como práticas que facilitem a respetiva reutilização e valorização.

Anexo C – Regime Jurídico a que fica sujeita a gestão de veículos e VFV

Quanto ao regime jurídico a que fica sujeita a gestão de veículos e VFV, abordam-se os artigos respeitantes a este assunto, de forma a demonstrar quais os procedimentos legais nesta matéria.

A nível nacional, o Decreto-Lei n.º 152-D/2017, de 11 de dezembro, entrou em vigor a 1 de janeiro de 2018 e aprova o regime jurídico específico de gestão de VFV, revogando o Decreto-Lei n.º 196/2013, de 23 de agosto, que transpôs para a ordem jurídica interna a Diretiva 2000/53/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 18 de setembro, com as alterações das Diretivas n.ºs 2008/112/CE, de 16 de dezembro, 2011/37/UE, de 30 de março, 2013/28/UE, de 17 de maio, 2016/77/UE, de 18 de maio e 2017/2096/UE, de 15 de novembro.

A gestão de VFV visa a prossecução dos seguintes objetivos:

- Reduzir a quantidade de resíduos a eliminar provenientes de veículos e VFV.
- A melhoria contínua do desempenho ambiental de todos os operadores intervenientes no ciclo de vida dos veículos e, sobretudo, dos operadores diretamente envolvidos no tratamento de VFV.
- Os operadores devem assegurar a reutilização e a valorização de todos os VFV no mínimo de 95% em peso, em média, por veículo e por ano, a reutilização e a reciclagem de todos os VFV no mínimo de 85% em peso, em média, por veículo e por ano.
- Não é aplicável aos veículos destinados a fins especiais, designadamente as autocaravanas, as ambulâncias, os veículos funerários e os veículos blindados, nem aos veículos de três rodas.
- Para efeitos do cumprimento dos objetivos de gestão, atrás referidos, todos os VFV devem ser transferidos para centros de receção ou operadores de desmantelamento licenciados.

Responsabilidade

Os operadores de reparação e de 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 das disposições de gestão de óleos usados, de acumuladores usados e de pneus usados.

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

Os fabricantes ou importadores de veículos são responsáveis, diretamente ou através de entidades gestoras, por assegurar a receção de VFV nos centros de receção e nos operadores de desmantelamento.

Os operadores de receção, transporte e tratamento de VFV são responsáveis por desenvolver a sua atividade sem colocar em perigo a saúde pública e o ambiente.

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

Prevenção

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

A partir da fase de conceção, controlar e reduzir a utilização de substâncias perigosas nos veículos, com vista a evitar a sua libertação para o ambiente, a facilitar a reciclagem e a evitar a necessidade de eliminar resíduos perigosos.

Na fase de conceção 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.

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

Os fabricantes ou importadores de veículos e os fabricantes de materiais e de equipamentos para veículos devem adotar as medidas necessárias para que os materiais e os componentes dos veículos introduzidos no mercado não contenham chumbo, cádmio, mercúrio, e crómio hexavalente, exceto nos casos expressamente admitidos pelo anexo XVI do Decreto-Lei n.º 152 – D /2017, de 11 de dezembro e nas condições aí especificadas.

Informação

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 297/2007, de 21 de agosto, na redação atual, as empresas de seguros informam o respetivo proprietário da obrigação de apresentação de um certificado de destruição para efeitos do cancelamento da matrícula e do registo, e de quem é responsável por essa apresentação, o qual só pode ser emitido por operadores licenciados.

Perda total

Entende-se que um veículo interveniente num acidente se considera em situação de perda total, na qual a obrigação de indemnização é cumprida em dinheiro e não através da reparação do veículo, quando se verifique uma das seguintes hipóteses:

- Tenha ocorrido o seu desaparecimento ou a sua destruição total;
- Se constate que a reparação é materialmente impossível ou tecnicamente não aconselhável, por terem sido gravemente afetadas as suas condições de segurança;
- Se constate que o valor estimado para a reparação dos danos sofridos, adicionado do valor do salvado, ultrapassa 100 % ou 120 % do valor venal do veículo, consoante se trate respetivamente de um veículo com menos ou mais de dois anos.

Funcionamento do sistema integrado de VVV

Os proprietários ou detentores de VVV são responsáveis pelo seu encaminhamento para um centro de receção ou para um operador de desmantelamento (devidamente licenciados).

Quando se trate de veículo inutilizado nos termos da alínea b) do n.º 1, do artigo 119.º, do Código da Estrada, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 114/1994, de 3 de maio, na sua redação atual, o proprietário é responsável pelos encargos com o seu encaminhamento para um centro de receção ou para um operador de desmantelamento, no prazo máximo de 30 dias a contar da data em que o veículo fique inutilizado, com exceção dos casos previstos nas alíneas a) e b) do artigo 1.º do Decreto-Lei n.º 31/1985, de 25 de janeiro, na sua redação atual (Apreendidos em processo crime ou de contraordenação que sejam suscetíveis de vir a ser declarados perdidos a favor do Estado; e, declarados perdidos definitivamente a favor do Estado – Diploma que altera as normas sobre a utilização pelo Estado de veículos

automóveis apreendidos em processo crime ou de contraordenação, bem como dos que vierem a ser declarados perdidos ou abandonados em favor do Estado).

Sempre que se verifiquem situações de abandono de veículos, nos termos do artigo 165º. do Código da Estrada (Presunção de abandono), as autoridades municipais ou policiais competentes procedem ao respetivo encaminhamento para um centro de receção ou um operador de desmantelamento, sendo os custos decorrentes dessa operação da responsabilidade do proprietário.

Quando se trate de veículos inutilizados que integrem a esfera jurídica de uma companhia de seguros, esta fica responsável pelos encargos com o seu encaminhamento para um centro de receção ou um operador de desmantelamento, no prazo máximo de 30 dias a contar da data em que o veículo seja considerado inutilizado.

A entrega de um VFV num centro de receção ou num operador de desmantelamento designado pelo fabricante ou importador de veículos ou pela entidade gestora é efetuada sem custos para o seu proprietário ou detentor, ainda que esse VFV tenha um valor de mercado negativo ou nulo.

Os fabricantes ou importadores de veículos suportam os custos das operações de transporte a partir do centro de receção e tratamento dos VFV, seus componentes e materiais, decorrentes do eventual valor de mercado negativo ou nulo.

Entende-se existir valor de mercado negativo ou nulo quando a diferença entre os custos com a receção, transporte a partir do centro de receção e o tratamento de um VFV for superior ao valor dos seus materiais e componentes, a definir nos termos da licença da entidade gestora do sistema integrado de gestão de VFV.

A entrega de um VFV num centro de receção ou num operador de desmantelamento não é livre de encargos nos seguintes casos:

- O VFV em causa foi equipado de origem com motor, veios de transmissão, caixa de velocidades, catalisadores, unidades de comando eletrónico e carroçaria mas não contiver algum destes componentes; ou
- Ao VFV em causa tiverem sido acrescentados resíduos.

A responsabilidade dos fabricantes ou importadores de veículos cessa mediante a entrega de VFV a operadores de tratamento que exerçam a sua atividade, licenciados, sem prejuízo das respetivas obrigações financeiras.

Cancelamento da matrícula e emissão do certificado de destruição

A matrícula deve ser cancelada quando:

- O veículo fique inutilizado ou haja desaparecido,
- Ao veículo for atribuída nova matrícula,
- Quando o veículo faltar à inspeção extraordinária, sem que a falta seja devidamente justificada (sendo proibido o trânsito de veículos que não disponham dos sistemas, componentes ou acessórios com que foram aprovados ou que utilizem sistemas, componentes ou acessórios não aprovados e ainda quando haja fundadas suspeitas sobre as suas condições de segurança ou dúvidas sobre a sua identificação, nomeadamente, em consequência de alterações das suas características construtivas ou funcionais do veículo ou outras causas).

Considera-se inutilizado o veículo que tenha sofrido danos que impossibilitem definitivamente a sua circulação ou afetem gravemente as suas condições de segurança.

Considera-se desaparecido o veículo cuja localização seja desconhecida há mais de seis meses.

O cancelamento da matrícula deve ser requerido pelo proprietário no prazo de 30 dias, quando o veículo fique inutilizado, bem como quando ao veículo for atribuída nova matrícula.

O cancelamento da matrícula deve ser requerido pelo proprietário, quando o veículo haja desaparecido, e este pretender deixar de o utilizar na via pública.

Se o proprietário não for titular do documento de identificação do veículo, o cancelamento deve ser requerido, conjuntamente, pelo proprietário e pelo titular daquele documento.

A matrícula pode ser cancelada oficiosamente, quando o veículo fique inutilizado ou haja desaparecido, ao veículo for atribuída uma nova matrícula, e o veículo falte à inspeção extraordinária, sem que a falta seja devidamente justificada.

Sempre que tenham qualquer intervenção em ato decorrente da inutilização ou desaparecimento de um veículo, as companhias de seguros são obrigadas a comunicar tal facto e a remeter o documento de identificação do veículo e o título de registo de propriedade às autoridades competentes.

Os tribunais, as entidades fiscalizadoras do trânsito ou outras entidades públicas, mesmo nos casos em que o cancelamento da matrícula deva ser requerido pelo proprietário, devem comunicar às autoridades competentes os casos de inutilização de veículos de que tenham conhecimento no exercício das suas funções.

A entidade competente pode autorizar que sejam repostas matrículas canceladas ou, em casos excepcionais, que sejam atribuídas novas matrículas a veículos já anteriormente matriculados em território nacional

Não podem ser repostas ou atribuídas novas matrículas a veículos, quando o cancelamento da matrícula anterior tenha tido por fundamento a destruição do mesmo.

O cancelamento da matrícula de um VFV encontra-se condicionado à exibição, perante o Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P. de um certificado de destruição emitido por um operador de desmantelamento que exerça a respetiva atividade, devidamente licenciado.

Aquando da entrega de um VFV, o seu proprietário ou outros legítimos possuidores devem:

- Entregar o certificado de matrícula ou o documento de identificação do veículo e o título de registo de propriedade;
- Requerer o cancelamento da respetiva matrícula, através do preenchimento do impresso de modelo legal, disponibilizado pelo centro de receção ou operador de desmantelamento.

O centro de receção que recebe o VFV procede à sua identificação, confere a respetiva documentação e remete-a ao operador de desmantelamento, em conjunto com o VFV.

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 receção do VFV:

- O original do certificado de destruição ao proprietário ou legal detentor do VFV;
- Uma cópia do certificado de destruição, acompanhada do certificado de matrícula ou do documento de identificação do veículo e o título de registo de propriedade, o modelo legal do impresso de

requerimento de cancelamento da respetiva matrícula, nos casos que esta deva ser apresentada, ao IMT, I.P.

Logo que recebida esta documentação, o IMT I.P., procede ao cancelamento da matrícula.

A emissão do certificado de destruição não confere ao operador de desmantelamento o direito à receção de qualquer reembolso.

Dispensa de apresentação de documentação

Ficam dispensados da apresentação da documentação:

- As autoridades municipais ou policiais competentes, quando se trate de veículos abandonados que se encontrem na sua posse, nos termos do artigo 165º. do Código da Estrada (Presunção de abandono);
- As companhias de seguros quando se trate de veículos inutilizados e veículos em situação de perda total, devendo apenas fazer prova de que remeteu o respetivo certificado de matrícula ou título de registo de propriedade e o documento de identificação do veículo ao IMT, I.P.;
- O possuidor de VFV que não deva ter em seu poder o certificado de matrícula ou o documento de identificação do veículo e o título de registo de propriedade, devendo apenas fazer prova de que o certificado de matrícula ou o título de registo de propriedade e o documento de identificação do veículo foram remetidos ao IMT, I. P.

É proibida a comercialização de peças usadas integradas em VFV para reutilização que não sejam provenientes de operadores de desmantelamento licenciados.