

do artigo 118.º, todos do Decreto-Lei n.º 202/2004, de 18 de Agosto, com a redacção que lhe foi conferida pelo Decreto-Lei n.º 201/2005, de 24 de Novembro, e com a alteração do Decreto-Lei n.º 9/2009, de 9 de Janeiro, no uso das competências delegadas pelo Ministro da Agricultura, do Desenvolvimento Rural e das Pescas pelo despacho n.º 78/2010, de 5 de Janeiro, e delegadas pela Ministra do Ambiente e do Ordenamento do Território pelo despacho n.º 932/2010, de 14 de Janeiro, manda o Governo, pelos Secretários de Estado das Florestas e Desenvolvimento Rural e do Ambiente, o seguinte:

### Artigo 1.º

#### Renovação

É renovada a concessão da zona de caça turística da Quinta da Marinha (processo n.º 494-AFN) por um período de seis anos, renovável automaticamente, constituída pelo prédio rústico denominado «Quinta da Marinha» (parte), sito na freguesia de Cascais, município de Cascais, com a área de 68 ha, conforme planta anexa à presente portaria e que dela faz parte integrante.

### Artigo 2.º

#### Terrenos em zona de interdição à caça

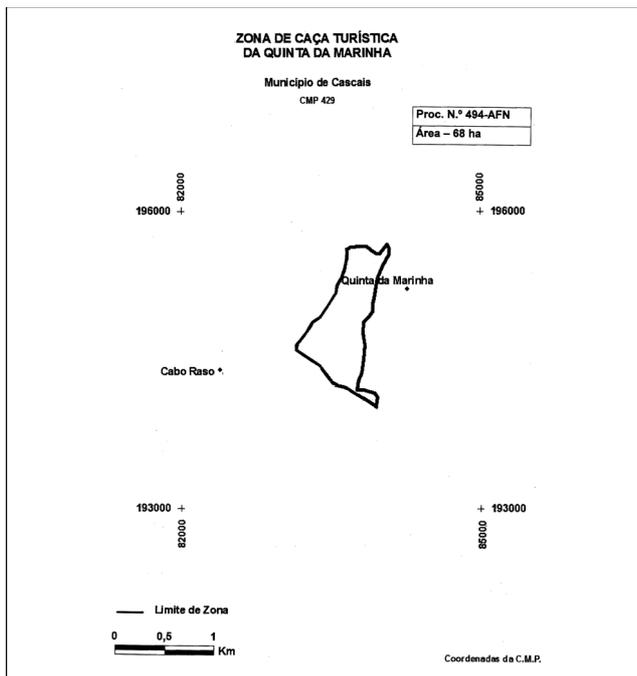
Os terrenos agora renovados e que venham a ser incluídos em zona de interdição à caça decorrendo do processo de revisão da Portaria n.º 415/95, de 8 de Maio, serão excluídos desta zona de caça.

### Artigo 3.º

#### Produção de efeitos

Esta portaria produz efeitos a partir do dia 1 de Junho de 2010.

O Secretário de Estado das Florestas e Desenvolvimento Rural, *Rui Pedro de Sousa Barreiro*, em 20 de Dezembro de 2010. — O Secretário de Estado do Ambiente, *Humberto Delgado Ubach Chaves Rosa*, em 15 de Dezembro de 2010.



## MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES

### Decreto-Lei n.º 140/2010

de 29 de Dezembro

O programa de Governo do XVIII Governo Constitucional estabelece que um dos objectivos para Portugal deve ser «liderar a revolução energética» e estabelece várias metas entre as quais a de liderar globalmente a introdução da mobilidade eléctrica e de veículos «amigos do ambiente» e energeticamente mais eficientes.

Na sequência da Estratégia Nacional para a Energia (ENE 2020), aprovada pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 29/2010, de 15 de Abril, o presente decreto-lei vem estabelecer o enquadramento legal relativo à aquisição ou locação por entidades públicas de veículos de transporte rodoviário não poluentes e energeticamente eficientes.

Esta medida é fundamental para alcançar três objectivos. Por um lado, reduzir a dependência energética do País face ao exterior para 74% em 2020, passando a produzir, a partir desta data, a partir de recursos endógenos, o equivalente a 60 milhões de barris anuais de petróleo, com vista à progressiva independência do País face aos combustíveis fósseis, conforme consta da ENE 2020. Por outro, para reduzir em 25% o saldo importador energético com a energia produzida a partir de fontes endógenas e conseguir, assim, gerar uma redução de importações de 2000 milhões de euros. Finalmente, para criar riqueza e consolidar um *cluster* energético no sector das energias renováveis em Portugal, assegurando em 2020 um valor acrescentado bruto de 3800 milhões de euros e criando mais 100 000 postos de trabalho a acrescer aos 35 000 que já existem no sector e que serão consolidados. Destes 135 000 postos de trabalho do sector, 45 000 serão directos e 90 000 indirectos. O impacto no PIB passará de 0,8% para 1,7% até 2020.

O presente decreto-lei vem prever que as entidades públicas ficam obrigadas, aquando da aquisição ou locação de veículos, a conhecer os impactos energéticos e ambientais dos mesmos, podendo incluir tais requisitos nos critérios de adjudicação do procedimento concursal. Refira-se que as entidades públicas adjudicantes passam a estar obrigadas a fixar especificações de desempenho energético e ambiental de nível mais elevado do que o estipulado na legislação comunitária, considerando, por exemplo, as denominadas «normas Euro» já aprovadas, relativas à redução das emissões poluentes de veículos ligeiros e pesados, permitindo a escolha de veículos adaptados a um melhor desempenho ambiental.

Esta medida apresenta diversas vantagens: permite reduzir a dependência energética externa de combustíveis fósseis, que deterioram substancialmente a balança comercial do País, e diminuir a emissão de  $CO_2$  e a poluição atmosférica, bem como os níveis de ruído, contribuindo para a melhoria de qualidade de vida nas cidades.

Trata-se ainda de uma medida que está em harmonia com o Programa para a Mobilidade Eléctrica em Portugal, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 39/2010, de 26 de Abril, que estabelece o conjunto integrado de pontos de carregamento e demais infra-estruturas, de acesso público e privativo, relacionadas com o carregamento de baterias de veículos eléctricos. Este Programa permite ao País uma posição pioneira na adopção de novos modelos para a mobilidade eléctrica que sejam sustentáveis do ponto de vista ambien-

tal e que possam otimizar a utilização racional de energia eléctrica e aproveitar as vantagens da energia produzida a partir de fontes renováveis.

Por fim, contribui-se ainda para a concretização da Estratégia Nacional de Desenvolvimento Sustentável e a Estratégia Nacional de Compras Públicas Ecológicas, designadamente por se permitir a redução do consumo de matérias-primas e de energia, a redução de emissão de gases com efeito de estufa e a conservação de recursos naturais.

O presente decreto-lei transpõe para a ordem jurídica interna a Directiva n.º 2009/33/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de Abril, relativa à promoção de veículos de transporte rodoviário não poluentes e energeticamente eficientes.

Foram ouvidas, a título facultativo, a Agência Nacional de Compras Públicas, E. P. E., a Associação Nacional de Transportadores Rodoviários de Pesados de Passageiros e a Carris.

Foi promovida a audição, a título facultativo, à Associação Nacional do Ramo Automóvel, à Associação do Comércio Automóvel de Portugal, à Associação Nacional das Empresas do Comércio e da Reparação Automóvel, à Autoridade da Concorrência e à Sociedade de Transportes Colectivos do Porto, S. A.

Assim:

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

## SECÇÃO I

### Disposições gerais

#### Artigo 1.º

##### Objecto

O presente decreto-lei estabelece o regime jurídico relativo à promoção de veículos de transporte rodoviário não poluentes e energeticamente eficientes e transpõe para a ordem jurídica interna a Directiva n.º 2009/33/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de Abril.

#### Artigo 2.º

##### Âmbito de aplicação

1 — O presente decreto-lei aplica-se aos contratos de aquisição ou locação de veículos de transporte rodoviário integrados nas categorias previstas no quadro I do anexo ao presente decreto-lei, do qual faz parte integrante, celebrados por:

*a*) Entidades adjudicantes previstas no artigo 2.º do Código dos Contratos Públicos, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 18/2008, de 29 de Janeiro, alterado pela Lei n.º 59/2008, de 11 de Setembro, pelo Decreto-Lei n.º 34/2009, de 6 de Fevereiro, pelo Decreto-Lei n.º 223/2009, de 11 de Setembro, pelo Decreto-Lei n.º 278/2009, de 2 de Outubro, que o republica, e pela Lei n.º 3/2010, de 27 de Abril;

*b*) Entidades que executem obrigações de serviço público no âmbito do transporte ferroviário e rodoviário de passageiros na acepção do Regulamento (CE) n.º 1370/2007, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de Outubro, quando os contratos a celebrar sejam de valor superior ao referido na alínea *a*) do artigo 16.º da Directiva n.º 2004/17/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 31 de Março.

2 — Podem ser isentos do cumprimento dos requisitos estabelecidos no presente decreto-lei os contratos de aquisição e locação de veículos de transporte rodoviário referidos no n.º 3 do artigo 2.º do Regulamento Que Estabelece o Quadro Para a Homologação CE de Modelo de Automóveis e Reboques, Seus Sistemas, Componentes e Unidades Técnicas, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 16/2010, de 12 de Março.

## Artigo 3.º

### Aquisição de veículos de transporte rodoviário

1 — As entidades referidas no n.º 1 do artigo anterior devem, na aquisição ou locação de veículos de transporte rodoviário, ter em conta os impactos operacionais energético e ambiental de exploração relativos a:

- a*) Consumo de energia;
- b*) Emissões de  $CO_2$ ; e
- c*) Emissões de  $NO_x$ , NMHC — hidrocarbonetos não metanos e particuladas.

2 — Quanto aos requisitos indicados no número anterior, as entidades adjudicantes podem optar por:

- a*) Fixar as especificações técnicas para o desempenho energético e ambiental na documentação de compra ou locação de veículos de transporte rodoviário relativas a cada um dos impactos considerados, bem como a quaisquer outros impactos ambientais; ou
- b*) Fixar no procedimento pré-contratual, como critérios de adjudicação, os impactos energético e ambiental.

3 — Os custos operacionais durante o tempo de vida relativos ao consumo de energia, às emissões de  $CO_2$  e às emissões poluentes referidos no quadro II do anexo ao presente decreto-lei, do qual faz parte integrante, relacionados com o funcionamento dos veículos a adquirir, são quantificados monetariamente e calculados utilizando os métodos estabelecidos nos artigos seguintes.

4 — As especificações técnicas e critérios de adjudicação devem cumprir os critérios decorrentes da Estratégia Nacional de Compras Públicas Ecológicas, bem como outros critérios ambientais, a definir por portaria dos membros do Governo responsáveis pelas áreas da economia, do ambiente e dos transportes.

5 — As entidades referidas no artigo anterior não ficam obrigadas a adquirir os veículos mais eficientes em termos de consumo de energia e de emissões de poluentes atmosféricos.

## SECÇÃO II

### Métodos de cálculo dos custos operacionais

#### Artigo 4.º

##### Custos de exploração

1 — O custo de exploração das emissões de  $CO_2$  e de consumo de energia gerados por um veículo, durante o seu tempo estimado de vida, é calculado em unidades de consumo de energia por quilómetro.

2 — O valor referido no número anterior é obtido multiplicando a quilometragem durante o seu tempo estimado de vida, tendo em conta a quilometragem já realizada se

for caso disso, de acordo com o estabelecido no n.º 3 do artigo 6.º, pelo:

a) Valor das emissões de  $CO_2$  em quilogramas por quilómetro, de acordo com o estabelecido nos n.ºs 1 e 3 do artigo 6.º; e

b) Valor do custo por quilograma indicado no quadro II do anexo ao presente decreto-lei.

3 — O custo de exploração, indicado no quadro II do anexo ao presente decreto-lei, das emissões poluentes geradas por um veículo durante o seu tempo de vida é calculado somando os custos de exploração das emissões de  $NO_x$ , de NMHC e de partículas.

4 — O custo de exploração de cada poluente, durante o tempo estimado de vida de um veículo, é calculado multiplicando a quilometragem durante o seu tempo estimado de vida, tendo em conta a quilometragem já realizada, se for caso disso, pelo:

a) Valor das emissões em gramas por quilómetro, de acordo com o estabelecido no n.º 3 do artigo 6.º; e

b) Valor do respectivo custo por grama, obtido a partir dos valores da média comunitária indicada no quadro II do anexo ao presente decreto-lei, de acordo com o estabelecido nos n.ºs 1 e 2 do artigo 6.º

5 — As entidades adjudicantes e os operadores a que se refere o artigo 2.º podem aplicar custos mais elevados, desde que estes não excedam os valores correspondentes do quadro II do anexo ao presente decreto-lei multiplicados por um factor 2.

#### Artigo 5.º

##### Custo do consumo de energia

1 — O custo de exploração do consumo de energia de um veículo durante o seu tempo estimado de vida é calculado multiplicando a quilometragem durante o seu tempo de vida, tendo em conta a quilometragem já realizada, se for caso disso, pelo consumo de energia por quilómetro e pelo custo por unidade de energia, de acordo com os números seguintes.

2 — O consumo de combustível por quilómetro é calculado em unidades de consumo de energia por quilómetro, quer este cálculo seja directo, como no caso dos automóveis eléctricos, quer indirecto, através da unidade de combustível utilizado pelo teor energético respectivo, de acordo com o quadro III do anexo ao presente decreto-lei, do qual faz parte integrante.

3 — O custo por unidade de energia utiliza um valor monetário único sendo este valor único o menor valor do custo por unidade de energia de gasolina ou gasóleo, antes de impostos, quando utilizado como combustível de transportes.

#### Artigo 6.º

##### Cálculo do consumo de combustível e de emissões de $CO_2$

1 — O consumo de combustível e as emissões de  $CO_2$  e emissões poluentes por quilómetro decorrentes do funcionamento do veículo, indicadas no quadro II do anexo ao presente decreto-lei, são determinados com base em procedimentos comunitários de ensaio normalizados aplicáveis aos veículos para os quais esses procedimentos estão

definidos quanto à homologação de veículos, prevista no Decreto-Lei n.º 16/2010, de 12 de Março.

2 — No que se refere aos veículos não abrangidos por procedimentos comunitários de ensaio normalizados, a comparabilidade entre ofertas diferentes é assegurada:

a) Pela utilização de procedimentos de ensaio amplamente reconhecidos;

b) Por resultados de ensaios realizados para a autoridade pública; ou

c) Por informação fornecida pelo fabricante.

3 — A quilometragem durante o tempo de vida de um veículo, se não especificada, é a indicada no quadro I do anexo ao presente decreto-lei.

4 — Para os efeitos do número anterior, nos contratos de locação, deve ser considerada a quilometragem contratada.

Visto e aprovado em Conselho de Ministros de 21 de Outubro de 2010. — *José Sócrates Carvalho Pinto de Sousa* — *Luís Filipe Marques Amado* — *José António Fonseca Vieira da Silva* — *António Augusto da Ascensão Mendonça* — *Dulce dos Prazeres Fidalgo Álvaro Pássaro*.

Promulgado em 14 de Dezembro de 2010.

Publique-se.

O Presidente da República, ANÍBAL CAVACO SILVA.

Referendado em 17 de Dezembro de 2010.

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

#### ANEXO

(a que se referem os artigos 2.º a 6.º)

#### Dados para o cálculo dos custos de exploração dos veículos de transporte rodoviário durante o seu tempo de vida

##### QUADRO I

#### Quilometragem dos veículos de transporte rodoviário durante o seu tempo de vida

Categoria do veículo (categorias M e N definidas no Regulamento aprovado pelo Decreto-Lei n.º 16/2010, de 12 de Março)	Quilometragem durante o tempo de vida do veículo
Automóveis ligeiros de passageiros ( $M_1$ ) . . . . .	200 000
Automóveis ligeiros de mercadorias ( $N_1$ ) . . . . .	250 000
Automóveis pesados de mercadorias ( $N_2, N_3$ ) . . . . .	1 000 000
Autocarros ( $M_2, M_3$ ) . . . . .	800 000

##### QUADRO II

#### Custo das emissões no transporte rodoviário (a preços de 2007)

$CO_2$  — € 0,03/kg-€ 0,04/kg.

$NO_x$  — € 0,0044/g.

NMHC — € 0,001/g.

Partículas — € 0,087/g.

*Nota.* — As emissões do veículo eléctrico são de zero em todos os parâmetros.

QUADRO III

**Teor energético dos combustíveis**

Combustível	Teor energético
Gasóleo .....	36 MJ/litro
Gasolina .....	32 MJ/litro
Gás natural/biogás .....	33-38 MJ/Nm <sup>3</sup>
Gás de petróleo liquefeito (GPL) .....	24 MJ/litro
Etanol .....	21 MJ/litro
Biodiesel .....	33 MJ/litro
Emulsões combustíveis .....	32 MJ/litro
Hidrogénio .....	11 MJ/Nm <sup>3</sup>

**MINISTÉRIO DO AMBIENTE  
E DO ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO**

**Portaria n.º 1324/2010**

**de 29 de Dezembro**

De acordo com o artigo 9.º da Portaria n.º 1127/2009, de 1 de Outubro, que regulamenta as condições de aplicação das receitas da taxa de gestão de resíduos prevista no artigo 58.º do Decreto-Lei n.º 178/2006, de 5 de Setembro, alterado pela Lei n.º 64-A/2008, de 31 de Dezembro, os procedimentos para atribuição de financiamento a actividades dos sujeitos passivos são promovidos pela Agência Portuguesa do Ambiente, para as candidaturas de âmbito nacional, e pelas comissões de coordenação e desenvolvimento regional, para as candidaturas de âmbito regional.

Da experiência adquirida com o lançamento do procedimento para atribuição de financiamento a candidaturas de âmbito nacional, concluiu-se da vantagem de maior complementaridade e, na medida do possível, coincidência temporal entre procedimentos nacionais e regionais. Esta integração permite, simultaneamente, alcançar sinergias ao nível da preparação dos procedimentos concursais e, por conseguinte, uma optimização de recursos.

Neste contexto, a presente portaria atribui à Agência Portuguesa do Ambiente o papel de coordenadora, em estreita articulação com as comissões de coordenação e desenvolvimento regional, do procedimento de preparação e lançamento dos concursos regionais e de avaliação das candidaturas.

Assim:

Ao abrigo do n.º 9 do artigo 58.º do Decreto-Lei n.º 178/2006, de 5 de Setembro, que estabelece o regime geral da gestão de resíduos, com a redacção que lhe foi introduzida pela Lei n.º 64-A/2008, de 31 de Dezembro, manda o Governo, pelo Secretário de Estado do Ambiente, o seguinte:

**Artigo 1.º**

**Alteração ao Regulamento de Aplicação do Produto da Taxa de Gestão de Resíduos**

Os artigos 8.º, 9.º, 10.º a 14.º, 15.º, 16.º a 19.º, 21.º e 22.º do Regulamento de Aplicação do Produto da Taxa de Gestão de Resíduos, aprovado em anexo à Portaria

n.º 1127/2009, de 1 de Outubro, da qual faz parte integrante, passam a ter a seguinte redacção:

**«Artigo 8.º**

[...]

- 1 — .....
- 2 — O plano de actividades das entidades promotoras deve prever o lançamento dos procedimentos de selecção de candidaturas para atribuição de financiamento, incluindo a respectiva calendarização.

**Artigo 9.º**

**Entidades promotoras e financiadoras**

1 — Os procedimentos para atribuição de financiamento são promovidos:

- a) Pela APA, para as candidaturas de âmbito nacional;
- b) Pela APA e pela CCDR territorialmente competente, para as candidaturas de âmbito regional.

2 — Para efeitos do disposto na alínea b) do número anterior, o membro do Governo responsável pela área do ambiente pode determinar, através de despacho, o modo como a articulação entre APA e CCDR se deve realizar.

3 — Cabe à APA promover e coordenar os procedimentos para atribuição de financiamento de candidaturas de âmbito regional, a menos que o despacho previsto no número anterior disponha em contrário.

4 — As entidades responsáveis pela atribuição do financiamento e pelos procedimentos de acompanhamento e controlo dos contratos de financiamento, são:

- a) A APA, para as candidaturas de âmbito nacional;
- b) A CCDR territorialmente competente, para as candidaturas de âmbito regional.

**Artigo 10.º**

[...]

- 1 — .....
- 2 — Os sujeitos passivos da TGR podem apresentar candidaturas conjuntas, devendo para o efeito designar o representante, que pode não ser sujeito passivo.

3 — .....

4 — Os sujeitos passivos da TGR que pretendam beneficiar do financiamento devem, à data de apresentação da candidatura, satisfazer as seguintes condições:

- a) .....
- b) .....
- c) .....
- d) Ter a sua situação regularizada relativamente à taxa de gestão de resíduos;
- e) [Anterior alínea d).]

5 — .....

6 — A inobservância das condições previstas nos números anteriores por, pelo menos, um dos proponentes que compõe a candidatura determina a exclusão da candidatura do procedimento para atribuição de financiamento.