

APÊNDICE A

Lista das substâncias classificadas como CMR e das suas formas de utilização autorizadas em conformidade com os n.ºs 4, 5 e 6 da Parte III

[...]

APÊNDICE B

Classificação de substâncias e misturas

[...]

APÊNDICE C

Valores limite específicos para os produtos químicos utilizados em brinquedos que se destinam a serem usados por crianças com menos de 36 meses ou noutros brinquedos destinados a serem colocados na boca, definidos nos termos do n.º 2 do artigo 46.º da Diretiva n.º 2009/48/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 18 de junho de 2009.

Substância	N.º CAS	Valor-limite
[...]	[...]	[...]
[...]	[...]	[...]
[...]	[...]	[...]
[...]	[...]	[...]
Formamida	75-12-7	20 µg/m ³ (limite de emissões) após um período máximo de 28 dias a contar do início do ensaio das emissões dos materiais constituintes dos brinquedos de espuma que contenham mais de 200 mg/kg (limiar baseado no teor).
1,2 — Benzisotiazol-3(2H)-ona	2634-33-5	5 mg/kg (teor-limite) em materiais aquosos constituintes dos brinquedos, de acordo com os métodos estabelecidos nas normas EN 71-10 e EN 71-11.
Massa de reação de: 5-cloro-2-metil-4-isotiazolin-3-ona [n.º CE: 247-500-7] e 2-metil-2H-isotiazol-3-ona [n.º CE: 220-239-6] (3:1)	55965-84-9	1 mg/kg (teor-limite) em materiais aquosos constituintes dos brinquedos.
5-Cloro-2-metil-isotiazolin-3(2H)-ona.	26172-55-4	0,75 mg/kg (teor-limite) em materiais aquosos constituintes dos brinquedos.
2-metilisotiazolin-3(2H)-ona.	2682-20-4	0,25 mg/kg (teor-limite) em materiais aquosos constituintes dos brinquedos.

»

Decreto-Lei n.º 60/2017

de 9 de junho

O aumento da competitividade e da segurança energéticas têm sido sinalizados, ao nível da União Europeia, como objetivos estratégicos para o crescimento económico, com referência permanente à importância da participação do setor dos transportes no esforço europeu para os atingir.

Em 2013, a Comunicação da Comissão Europeia «Energia limpa para os transportes — uma estratégia europeia para os combustíveis alternativos» indicou que a eletricidade, os biocombustíveis, o hidrogénio, o gás natural e o gás de petróleo liquefeito seriam os principais combustíveis com potencial para substituir o petróleo a longo prazo.

Esta substituição de combustíveis, essencial no plano da segurança e diversificação energéticas, afigura-se também da maior relevância do ponto de vista da melhoria do impacto ambiental dos transportes e da redução das emissões de gases com efeito de estufa (GEE), que importa garantir no quadro do combate às alterações climáticas, a par de um vasto conjunto de outras medidas a tomar no campo da eficiência energética dos transportes e da mobilidade.

Assim, a Diretiva n.º 2009/28/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de abril de 2009, relativa à promoção da utilização de energia proveniente de fontes renováveis, definiu um objetivo específico, comum a todos os Estados-Membros, de incorporação de 10 % de energia de origem renovável nos combustíveis para os transportes.

Na sequência das instruções da Diretiva n.º 2012/33/UE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de novembro de 2012 e das recomendações da Organização Marítima Internacional (IMO), relativas à instauração, a 1 de janeiro de 2020, do limite de 0,5 % nas emissões de enxofre nos combustíveis utilizados pelos navios, a Estratégia de Aumento da Competitividade Portuária — Horizonte 2026 veio prever, nos seus vetores estratégicos, a capacitação da infraestrutura de gás natural liquefeito (GNL) na rede de portos portugueses, com vista a maximizar a posição de centralidade atlântica de Portugal nas rotas marítimas globais.

A Diretiva n.º 2014/94/UE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 22 de outubro de 2014, relativa à criação de uma infraestrutura para combustíveis alternativos (Diretiva n.º 2014/94/UE), veio dar resposta a um dos problemas identificados, a nível europeu, como responsável pelas dificuldades que a transição energética do setor dos transportes tem enfrentado: a falta de infraestruturas harmonizadas de abastecimento para os principais combustíveis alternativos.

Esta Diretiva procede, assim, à definição de um quadro comum de referência para a criação dessa infraestrutura, incluindo a recomendação de requisitos quantitativos mínimos a cumprir para o fornecimento de eletricidade e de gás natural aos transportes, como também consagra a obrigação de os Estados-Membros adotarem quadros de ação que especifiquem o cumprimento desses requisitos, através de metas e de medidas para as atingir. Em Portugal, este quadro está em vias de conclusão.

Desta diretiva consta ainda um conjunto de obrigações a cumprir em matéria de informação ao público sobre os combustíveis alternativos, bem como disposições relativas à comunicação e troca de informações entre os Estados-Membros e a Comissão Europeia, com a finalidade de garantir uma aplicação harmonizada e eficaz dos quadros de ação nacionais.

No quadro da Estratégia Nacional para a Energia (2020), publicada em 2010, Portugal definiu uma política energética baseada em objetivos de crescimento e de independência energética, através da aposta nas energias renováveis e da promoção integrada da eficiência energética de modo a melhorar a segurança de abastecimento e contribuir para a redução das emissões de GEE.

Essa Estratégia, substituída em 2013 pelos Planos Nacionais de Ação para a Eficiência Energética e para as Energias Renováveis, contribuiu para que Portugal possa hoje posicionar-se na dianteira dos países europeus, no que respeita à aposta nas energias renováveis, tendo alcançado resultados bastante positivos nos últimos anos.

Mostra disso é a redução da dependência energética do exterior (em 2015, -5,6 p.p. do que o verificado em 2006), o aumento da produção doméstica de energia que assegura um maior nível de segurança de abastecimento (24 % do consumo total de energia primária em 2015, contra 16,5 % em 2006) e a redução das emissões de GEE de 21 % em 2015, face a 2005.

De salientar também o contributo deste setor para a economia portuguesa, na criação de toda uma nova fileira industrial e empresarial geradora de emprego, promotora do desenvolvimento regional, dinamizadora das exportações de bens e serviços, impulsionadora de inovação e investigação científica, capaz de captar investimento internacional e de estimular a internacionalização das empresas nacionais. Este contributo tornar-se-á ainda mais representativo com o esperado desenvolvimento da exploração do potencial nacional das energias renováveis oceânicas.

No que respeita à meta global de incorporação de energia de fontes renováveis no consumo final bruto de energia, fixada pela Diretiva n.º 2009/28/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de abril de 2009, Portugal tem a 5.ª meta mais ambiciosa do conjunto de países da UE-28, sendo que este objetivo compreende os setores de produção de eletricidade, aquecimento e arrefecimento e transportes.

Em Portugal, os transportes continuam a ser o principal setor consumidor de energia, representando, em 2014, cerca de 36,3 % do consumo de energia final, sendo o transporte rodoviário o responsável em 2015 por 24 % das emissões nacionais de GEE.

Atenta esta situação, o Programa Nacional para as Alterações Climáticas, aprovado pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 56/2015, de 30 de julho, veio estabelecer metas de redução das emissões de GEE para o horizonte 2020 e 2030.

Nestas circunstâncias, tendo em conta as características atuais do *mix* energético nacional, a utilização de combustíveis alternativos nos transportes, designadamente da eletricidade no transporte rodoviário, configura uma opção estratégica de grande interesse para o objetivo de incorporação de energia de fontes renováveis no setor e principalmente para o objetivo de redução de emissões nacionais de GEE, pela via da descarbonização dos transportes.

O presente decreto-lei, que transpõe para a ordem jurídica nacional a Diretiva n.º 2014/94/UE, traduz o compromisso de Portugal quanto aos objetivos da União Europeia neste domínio, incluindo, designadamente, a definição: (i) dos principais conteúdos do Quadro de Ação Nacional (QAN), a aprovar por resolução do Conselho de Ministros; (ii) das linhas orientadoras para o dimensionamento da rede de pontos de carregamento e a identificação da legislação aplicável, nomeadamente os requisitos de licenciamento, de ordem técnica, de cobertura de responsabilidade civil, aplicáveis no domínio da infraestrutura de carregamento de eletricidade para os transportes; (iii) das linhas orientadoras para o dimensionamento das redes de pontos de abastecimento de GNL e de gás natural comprimido, bem como a identificação da legislação relativa às especificações técnicas a cumprir relativas ao fornecimento de gás

natural para os transportes; (iv) das obrigações quanto à informação a disponibilizar ao público, como seja aos utilizadores de veículos, no que se refere aos veículos a motor e aos pontos de carregamento e de abastecimento dos combustíveis alternativos; e (v) das obrigações de reporte à Comissão Europeia sobre a aplicação do QAN, atribuindo à Direção-Geral de Energia e Geologia a responsabilidade pelo envio dos relatórios de progresso.

Foram ouvidos os órgãos de governo próprio das Regiões Autónomas.

Assim:

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

Artigo 1.º

Objeto e finalidade

O presente decreto-lei estabelece o enquadramento para a implantação de uma infraestrutura para combustíveis alternativos, a fim de minimizar a dependência em relação ao petróleo e de atenuar o impacto ambiental dos transportes, transpondo para ordem jurídica interna a Diretiva n.º 2014/94/UE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 22 de outubro de 2014, relativa à criação de uma infraestrutura para combustíveis alternativos.

Artigo 2.º

Definições

Para os efeitos do presente decreto-lei, entende-se por:

a) «Combustíveis alternativos», combustíveis ou fontes de energia que servem, pelo menos em parte, como substitutos das fontes de petróleo fóssil no fornecimento de energia para os transportes, e que têm potencial para contribuir para a sua descarbonização e para melhorar o desempenho ambiental do setor dos transportes, incluindo:

i) A eletricidade;

ii) O hidrogénio;

iii) Os biocombustíveis, na aceção da alínea i) do artigo 2.º da Diretiva n.º 2009/28/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de abril de 2009;

iv) Os combustíveis sintéticos e parafínicos;

v) O gás natural, abrangendo o biometano, em forma gasosa [gás natural comprimido (GNC)] ou em forma liquefeita [gás natural liquefeito (GNL)];

vi) O gás de petróleo liquefeito (GPL);

b) «Fornecimento de eletricidade a partir da rede terrestre», o fornecimento de energia elétrica, através de uma interface normalizada, a navios de mar ou a embarcações de navegação interior atracados;

c) «Ponto de abastecimento», um posto de abastecimento destinado ao fornecimento de combustível, com exceção de GNL, através de uma instalação fixa ou móvel;

d) «Ponto de abastecimento de GNL», um posto de abastecimento destinado ao fornecimento de GNL, constituído por um posto fixo ou móvel, por um posto *offshore* ou por outro sistema;

e) «Ponto de carregamento», uma interface capaz de carregar um veículo elétrico de cada vez ou de trocar a bateria de um veículo elétrico de cada vez;

f) «Ponto de carregamento de alta potência», um ponto de carregamento que permite a transferência de eletricidade para um veículo elétrico com potência superior a 22 kW;

g) «Ponto de carregamento de potência normal», um ponto de carregamento que permite a transferência de eletricidade para um veículo elétrico com potência inferior ou igual a 22 kW, excluindo dispositivos com potência inferior ou igual a 3,7 kW, instalados em casas particulares ou cuja finalidade principal não seja o carregamento de veículos elétricos, não acessíveis ao público;

h) «Ponto de carregamento ou de abastecimento acessível ao público», um ponto de carregamento ou de abastecimento, destinado a fornecer um combustível alternativo, que oferece acesso não discriminatório aos utilizadores em toda a União Europeia (UE), o qual pode incluir diferentes condições de autenticação, utilização e pagamento;

i) «Veículo elétrico», um veículo a motor equipado com um grupo motopropulsor que contém, pelo menos, um mecanismo elétrico não periférico como conversor de energia, dotado de um sistema elétrico recarregável de armazenamento de energia, o qual pode ser carregado externamente.

Artigo 3.º

Quadro de Ação Nacional

1 — O desenvolvimento do mercado de combustíveis alternativos no setor dos transportes e a implantação das respetivas infraestruturas constam de um Quadro de Ação Nacional (QAN).

2 — O QAN deve conter, designadamente:

a) Uma avaliação da situação atual e do desenvolvimento futuro do mercado no que se refere aos combustíveis alternativos no setor dos transportes, atendendo a sua possível utilização em simultâneo e combinada, o desenvolvimento da infraestrutura de combustíveis alternativos, tendo em conta, se for caso disso, a continuidade transfronteiriça;

b) Os objetivos e metas nacionais, nos termos dos artigos 4.º e 5.º, para a criação da infraestrutura de combustíveis alternativos, os quais são estabelecidos e podem ser revistos com base numa avaliação da procura nacional, regional ou à escala da UE, assegurando, ao mesmo tempo, o cumprimento dos requisitos mínimos da infraestrutura definidos no presente decreto-lei;

c) As medidas necessárias para assegurar que os objetivos e as metas nacionais contidos no QAN sejam alcançados;

d) As medidas suscetíveis de promover a criação da infraestrutura de combustíveis alternativos nos serviços de transportes públicos;

e) A designação das aglomerações urbanas/suburbanas, de outras zonas densamente povoadas e de redes que, dependendo das necessidades do mercado, devem ser equipadas com pontos de carregamento acessíveis ao público nos termos do artigo 4.º;

f) A designação das aglomerações urbanas/suburbanas, de outras zonas densamente povoadas e de redes que, dependendo das necessidades do mercado, devem ser equipadas com pontos de abastecimento de GNC nos termos do artigo 6.º;

g) Uma avaliação da necessidade de instalar pontos de abastecimento de GNL em portos não pertencentes à rede RTE-T de base;

h) Uma avaliação sobre a necessidade de instalar pontos de fornecimento de eletricidade nos aeroportos para os aviões estacionados.

3 — O QAN referido no n.º 1 é aprovado por resolução do Conselho de Ministros.

4 — O QAN tem em conta as necessidades dos diferentes modos de transporte existentes em Portugal, incluindo aqueles que dispõem de poucas alternativas aos combustíveis fósseis.

5 — O QAN tem em conta os interesses das autoridades regionais e locais e das partes interessadas.

6 — Sempre que se revele apropriado, são estabelecidos mecanismos de cooperação e coordenação com outros Estados-Membros com o intuito de articular estratégias e medidas comuns para os QAN, de modo a contribuir para os objetivos da UE.

7 — As medidas de apoio à infraestrutura para combustíveis alternativos respeitam as regras relativas aos auxílios estatais constantes do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia.

8 — O QAN tem de estar em conformidade com a legislação europeia em matéria de proteção do ambiente e do clima.

Artigo 4.º

Fornecimento de eletricidade para os transportes

1 — O QAN consagra o objetivo de instalar, até 31 de dezembro de 2020, um número adequado de pontos de carregamento acessíveis ao público, a fim de garantir que os veículos elétricos possam circular pelo menos nas aglomerações urbanas e/ou suburbanas e noutras zonas densamente povoadas e na rede rodoviária, incluindo interfaces de transporte público.

2 — O número de pontos de carregamento referido no número anterior é estabelecido tendo em conta, nomeadamente:

a) O número estimado de veículos elétricos registados até ao fim de 2020, tal como indicado no QAN;

b) As boas práticas e as recomendações emitidas pela Comissão Europeia;

c) As necessidades especiais relacionadas com a instalação de pontos de carregamento acessíveis ao público nas estações de transportes públicos.

3 — O QAN inclui medidas para encorajar e facilitar a implantação de pontos de carregamento.

4 — A organização, o acesso e o exercício das atividades de mobilidade elétrica estão definidas no Decreto-Lei n.º 39/2010, de 26 de abril, alterado pela Lei n.º 64-B/2011, de 30 de dezembro, pelos Decretos-Leis n.ºs 170/2012, de 1 de agosto, e 90/2014, de 11 de junho, e pela Lei n.º 82-D/2014, de 31 de dezembro.

5 — As normas técnicas aplicáveis à instalação e funcionamento de pontos de carregamento normal em edifícios e outras operações urbanísticas são as estabelecidas na Portaria n.º 220/2016, de 10 de agosto.

6 — A definição de regras aplicáveis à instalação e funcionamento dos pontos de carregamento, nomeadamente em matéria técnica e de segurança, os quais devem cumprir obrigatoriamente com os requisitos técnicos e funcionais previstos para os contadores inteligentes na Portaria n.º 231/2013, de 22 de julho, e as especificações técnicas definidas no âmbito da UE, é a estabelecida na Portaria n.º 221/2016, de 10 de agosto.

7 — Os requisitos técnicos a que fica sujeita a atribuição de licença para o exercício da atividade de operação de pontos de carregamento da rede de mobilidade elétrica, bem

como algumas regras relativas a procedimentos aplicáveis à instrução do respetivo requerimento, são as estabelecidas na Portaria n.º 241/2015, de 12 de agosto.

8 — Os termos aplicáveis às licenças de utilização privativa do domínio público para a instalação de pontos de carregamento de baterias de veículos elétricos em local público de acesso público são os estabelecidos na Portaria n.º 222/2016, de 11 de agosto.

9 — A cobertura, as condições e o capital mínimo do seguro obrigatório de responsabilidade civil por danos causados no exercício das atividades de comercialização de eletricidade para a mobilidade elétrica e de operação de pontos de carregamento para a mobilidade elétrica, são as estabelecidas na Portaria n.º 231/2016, de 29 de agosto.

10 — No QAN, é avaliada a necessidade de fornecimento de eletricidade a partir da rede terrestre às embarcações de navegação interior ou aos navios de mar nos portos marítimos e interiores, sendo esse fornecimento de eletricidade a partir da rede instalado prioritariamente nos portos da rede RTE-T de base, e noutros portos, até 31 de dezembro de 2025, exceto se não houver procura e se os custos forem desproporcionados em relação aos benefícios, nomeadamente os benefícios ambientais.

11 — Os preços cobrados aos utilizadores dos veículos elétricos nos pontos de carregamento de acesso público devem ser razoáveis, fácil e claramente comparáveis, transparentes e não discriminatórios.

12 — As instalações implantadas ou renovadas, a partir de 18 de novembro de 2017, destinadas ao fornecimento de eletricidade ao transporte marítimo realizado a partir de infraestruturas da Rede do Sistema Elétrico de Serviço Público situadas em terra, devem obedecer às especificações técnicas estabelecidas em despacho do diretor-geral da Energia e Geologia, ouvidos o operador da rede a que se liga a instalação e a autoridade portuária territorialmente competente.

13 — O despacho referido no número anterior é publicado no sítio na Internet da Direção-Geral de Energia e Geologia (DGEG).

Artigo 5.º

Fornecimento de gás natural para os transportes

1 — O QAN estabelece o objetivo de instalar, até 31 de dezembro de 2025, um número adequado de pontos de abastecimento de GNL nos portos marítimos, de modo a permitir a circulação de embarcações de navegação interior ou de navios de mar movidos a GNL em toda a rede RTE-T de base.

2 — No QAN são designados os portos marítimos que devem dar acesso aos pontos de abastecimento de GNL referidos no número anterior, tendo em conta as necessidades reais do mercado.

3 — O QAN deve conter os seguintes objetivos:

a) Instalar, até 31 de dezembro de 2025, um número adequado de pontos de abastecimento de GNL acessíveis ao público, pelo menos ao longo da rede RTE-T de base existente, para garantir a circulação de veículos pesados a motor movidos a GNL em toda a UE, desde que haja procura e os custos não sejam desproporcionados aos benefícios, nomeadamente ambientais;

b) Disponibilizar uma rede de distribuição de GNL adequada, incluindo instalações de carregamento para veículos-cisterna de GNL, a fim de aprovisionar os pontos de abastecimento referidos nos n.ºs 1, 2 e 4;

c) Instalar, até 31 de dezembro de 2020, um número adequado de pontos de abastecimento de GNC acessíveis ao público, a fim de garantir que os veículos a motor movidos a GNC possam circular nas aglomerações urbanas/suburbanas e noutras zonas densamente povoadas;

d) Instalar, até 31 de dezembro de 2025, um número adequado de pontos de abastecimento de GNC acessíveis ao público, pelo menos ao longo da rede RTE-T de base existente, para garantir que os veículos a motor movidos a GNC possam circular em toda a União Europeia.

4 — Os pontos de abastecimento de GNC para veículos a motor, implantados ou renovados a partir de 18 de novembro de 2017, devem cumprir as especificações técnicas estabelecidas na Portaria n.º 1270/2001, de 8 de novembro.

Artigo 6.º

Informações destinadas aos utilizadores de veículos a motor

1 — A informação pertinente para os utilizadores sobre os veículos a motor que podem abastecer-se regularmente com cada tipo de combustível alternativo comercializado ou serem carregados em pontos de carregamento, é disponibilizada de forma clara e coerente, devendo constar dos referidos veículos e respetivos manuais, dos pontos de abastecimento e carregamento e dos postos de venda dos mesmos veículos.

2 — A obrigação referida no número anterior aplica-se a todos os veículos a motor e respetivos manuais que sejam colocados no mercado a partir da entrada em vigor do presente decreto-lei.

3 — A prestação das informações referidas no n.º 1 baseia-se nas disposições em matéria de rotulagem respeitantes ao cumprimento das normas estabelecidas pelos organismos europeus de normalização que definem as especificações técnicas dos combustíveis.

4 — Caso as normas referidas no número anterior se refiram a uma representação gráfica, esta deve ser simples, clara e de fácil compreensão, devendo ser colocada de forma visível:

a) Nas bombas e nas agulhetas correspondentes em todos os pontos de abastecimento, a partir da data em que os combustíveis são colocados no mercado;

b) Nas tampas de enchimento de todos os reservatórios de combustível de veículos a motor recomendados e compatíveis com esse combustível e nos manuais dos veículos a motor, caso esses veículos a motor sejam colocados no mercado após a data de entrada em vigor do presente decreto-lei.

5 — Se apropriado, e em especial no que respeita ao gás natural, os preços dos combustíveis divulgados nas estações de serviço devem conter informação que permita a sua comparação com os preços unitários dos diferentes combustíveis.

6 — Os dados destinados ao público que indiquem a localização geográfica dos pontos de abastecimento e de carregamento de combustíveis alternativos abrangidos pelo presente decreto-lei, quando disponíveis, devem ser disponibilizados de forma aberta e não discriminatória a todos os utilizadores.

7 — Os dados referentes aos pontos de carregamento, quando disponíveis, podem incluir informações sobre a

acessibilidade em tempo real, bem como informações históricas e em tempo real sobre o carregamento.

Artigo 7.º

Relatórios

1 — Cabe à DGEG enviar à Comissão Europeia, até 18 de novembro de 2019 e, posteriormente, de três em três anos, um relatório sobre a aplicação do QAN.

2 — O relatório mencionado no número anterior deve conter as informações previstas no anexo ao presente decreto-lei, do qual faz parte integrante, e, sempre que apropriado, incluir uma justificação pertinente relativa ao grau de consecução dos objetivos e das metas a que se refere o artigo 3.º

3 — Para cumprimento do disposto nos números anteriores, a entidade gestora da rede de mobilidade elétrica e o Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I. P., comunicam à DGEG, até ao final do primeiro semestre de cada ano civil, informação sobre a evolução dos indicadores relevantes respeitantes, designadamente:

- a) À eletricidade fornecida;
- b) Ao número de postos e pontos de carregamento de potência normal e de alta potência, de acesso público e de acesso privado;
- c) Ao número de veículos rodoviários matriculados por tipo de veículo e tipo de combustível alternativo (eletricidade, GNC, GNL), respetivamente.

Artigo 8.º

Entrada em vigor

O presente decreto-lei entra em vigor no dia seguinte ao da sua publicação.

Visto e aprovado em Conselho de Ministros de 25 de maio de 2017. — *Mário José Gomes de Freitas Centeno — Maria Isabel Solnado Porto Oneto — Pedro Manuel Dias de Jesus Marques — Manuel de Herédia Caldeira Cabral — João Pedro Soeiro de Matos Fernandes — Luís Manuel Capoulas Santos — José Apolinário Nunes Portada.*

Promulgado em 8 de junho de 2017.

Publique-se.

O Presidente da República, MARCELO REBELO DE SOUSA.

Referendado em 8 de junho de 2017.

O Primeiro-Ministro, *António Luís Santos da Costa.*

ANEXO

(a que se refere o n.º 2 do artigo 7.º)

Relatório sobre a aplicação do Quadro de Ação Nacional

O relatório inclui a descrição das medidas tomadas para apoiar a implantação da infraestrutura para os combustíveis alternativos, contendo, pelo menos, os seguintes elementos:

1 — Atos normativos

Informações sobre atos normativos, designadamente medidas legislativas, regulamentares ou administrativas de apoio à implantação da infraestrutura para combustíveis alternativos, como licenças de construção, licenças

de parques de estacionamento, certificação do desempenho ambiental das empresas e concessão de estações de serviço.

2 — Medidas de apoio à aplicação do Quadro de Ação Nacional

As informações sobre estas medidas incluem os seguintes elementos:

- a) Incentivos diretos à compra de meios de transporte movidos a combustíveis alternativos ou à implantação da infraestrutura;
- b) Disponibilidade de incentivos fiscais para promover meios de transporte movidos a combustíveis alternativos e as infraestruturas pertinentes;
- c) Recurso à contratação pública em apoio aos combustíveis alternativos, incluindo contratos conjuntos;
- d) Incentivos não financeiros à procura: por exemplo, acesso preferencial a zonas restritas, política de estacionamento e faixas reservadas;
- e) Reflexão sobre a necessidade de pontos de abastecimento de combustível renovável para a aviação em aeroportos da rede RTE-T de base;
- f) Procedimentos técnicos e administrativos e legislação relativos à autorização de abastecimento de combustíveis alternativos para facilitar o processo de autorização.

3 — Apoio à implantação e à construção

O orçamento público anual atribuído à criação da infraestrutura para combustíveis alternativos, diferenciado por combustíveis alternativos e por modos de transporte (rodoviário, ferroviário, marítimo, por vias navegáveis interiores e por via aérea).

O orçamento público anual para apoio a unidades de produção de combustíveis alternativos, diferenciado por combustíveis alternativos e por modos de transporte.

A apreciação de necessidades especiais durante a fase inicial da criação das infraestruturas para combustíveis alternativos.

4 — Investigação, desenvolvimento tecnológico e demonstração

O orçamento público anual para apoio à investigação, desenvolvimento tecnológico e demonstração no domínio dos combustíveis alternativos, diferenciado em função dos combustíveis e dos modos de transporte.

5 — Metas e objetivos

a) Uma estimativa do número de veículos movidos a combustíveis alternativos esperados até 2020, 2025 e 2030;

b) O grau de consecução dos objetivos nacionais respeitantes à utilização de combustíveis alternativos nos diversos modos de transporte (rodoviário, ferroviário, marítimo, por vias navegáveis interiores e por via aérea);

c) O grau de consecução, ano a ano, das metas nacionais respeitantes à criação de uma infraestrutura para combustíveis alternativos nos diferentes modos de transporte;

d) As informações sobre a metodologia aplicada a fim de ter em conta a eficácia dos pontos de carregamento de alta potência.

6 — Evolução da infraestrutura para combustíveis alternativos

As alterações do lado da oferta (capacidade infraestrutural adicional) e do lado da procura (capacidade efetivamente utilizada).