



PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS

Decreto-Lei n.º 86/2021

de 19 de outubro

Sumário: Transpõe a Diretiva (UE) 2019/1161, estabelecendo o regime jurídico relativo à promoção de veículos de transporte rodoviário limpos a favor da mobilidade com nível baixo de emissões.

Em 2016, na conferência das partes da Convenção Quadro das Nações Unidas para as Alterações Climáticas, Portugal assumiu o compromisso de alcançar a neutralidade carbónica até 2050, enquanto contributo para o Acordo de Paris, traçando uma visão clara para a descarbonização profunda da economia nacional.

Para concretização deste desígnio, Portugal aprovou o Roteiro para a Neutralidade Carbónica 2050 (RNC 2050), através da Resolução do Conselho de Ministros n.º 107/2019, de 1 de julho, que estabelece uma trajetória de redução de emissões de gases com efeito de estufa (GEE) entre 45 % e 55 % até 2030, entre 65 % e 75 % até 2040 e entre 85 % e 90 % até 2050, face aos valores registados em 2005, e níveis de sequestro de carbono entre 9 e 13 milhões de toneladas de CO₂, em 2050.

O Plano Nacional Energia e Clima 2021-2030 (PNEC 2030), aprovado pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 53/2020, de 10 de julho, e desenvolvido em articulação com o RNC 2050, é o principal instrumento de política energética e climática para a década 2021-2030, estabelecendo novas metas nacionais e sectoriais de redução de emissões de GEE, de energia renovável e de eficiência energética.

No mesmo sentido, a Estratégia Portugal 2030, aprovada pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 98/2020, de 29 de outubro, está focada na transição climática, na sustentabilidade e no uso eficiente de recursos, promovendo a economia circular e respondendo ao desafio da transição energética e da resiliência do território.

Em linha com as conclusões do relatório especial do painel intergovernamental sobre os impactos do aquecimento global de 1,5° C, que concluiu que limitar o aquecimento global a este nível exigiria mudanças rápidas, profundas e sem precedentes em todos os aspetos da sociedade, é na década 2021-2030 que se devem concentrar os maiores esforços de redução de emissões de GEE, sendo, por isso, este período essencial para o alinhamento da economia nacional com uma trajetória de neutralidade climática.

Para tal, são essenciais intervenções transversais nos vários setores da economia e sociedade portuguesas, com particular foco naqueles que mais contribuem para as emissões, quer na produção, quer no consumo energético. Uma dessas intervenções passa pela promoção da mobilidade sustentável no contexto do qual o setor dos transportes e da mobilidade deve alcançar uma redução de 40 % das suas emissões de GEE, em relação a 2005, e atingir uma incorporação de energias renováveis de 20 % no horizonte 2030, contribuindo assim de forma significativa para a redução dos consumos de energia, em conformidade com o disposto no PNEC 2030.

Concretamente quanto à promoção da mobilidade sustentável, as intervenções pretendem acelerar a descarbonização do setor, com os combustíveis fósseis tradicionais a serem progressivamente substituídos por eletricidade, biocombustíveis avançados, gases renováveis, com particular enfoque no hidrogénio, ou outros vetores energéticos de origem renovável, em linha com o disposto no PNEC 2030 e na Estratégia Nacional para o Hidrogénio, aprovada pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 63/2020, de 14 de agosto, e a aposta continuada no transporte público, alterando os padrões de mobilidade dos cidadãos e obtendo-se ganhos ambientais e de eficiência significativos.

Assim, importa impulsionar a promoção da descarbonização do setor dos transportes, através da aquisição de veículos com emissões reduzidas ou nulas e do incentivo à introdução de energias limpas, da promoção de uma mobilidade multimodal, tirando partido de soluções inovadoras e inteligentes de transporte e fomentando padrões de mobilidade ativa, partilhada, flexível, conectada

e sustentável, bem como da promoção de um melhor planeamento da mobilidade, para contribuir para uma maior adequação das estratégias de baixo carbono ao ordenamento do território e desenvolvimento de ferramentas de monitorização.

Este objetivo encontra-se, também, plasmado no Plano de Recuperação e Resiliência nacional, na dimensão transição climática, com o financiamento para apoiar a aquisição de frotas de transportes públicos limpos e a instalação dos respetivos postos de carregamento/abastecimento.

Os objetivos referidos inserem-se também numa estratégia europeia para um ambiente mais saudável. Efetivamente, através da comunicação da Comissão, de 22 de janeiro de 2014, intitulada «Um quadro político para o clima e a energia no período de 2020 a 2030», são assumidos compromissos ambiciosos no sentido de a União Europeia continuar a reduzir as emissões de GEE em pelo menos 40 % até 2030, em comparação com os níveis de 1990, aumentar a percentagem de energias renováveis consumidas em pelo menos 27 %, realizar poupanças energéticas de pelo menos 27 % e melhorar a segurança energética da União Europeia, assim como a sua competitividade e sustentabilidade. Estas metas foram, entretanto, revistas, fixando-se, através da Diretiva (UE) 2018/2001, do Parlamento e do Conselho, de 11 de dezembro de 2018, a quota de energia proveniente de fontes renováveis em pelo menos 32 % do consumo bruto final de energia da União Europeia em 2030, enquanto a Diretiva (UE) 2018/2002, do Parlamento e do Conselho, de 11 de dezembro de 2018, estabelece um novo objetivo de eficiência energética para a União Europeia de 32,5 % em 2030.

No mesmo sentido, na comunicação de 20 de julho de 2016 da Comissão, intitulada «Estratégia Europeia de Mobilidade de Baixo Carbono», foi salientado que a descarbonização do setor dos transportes deveria ser acelerada e as emissões de GEE e de poluentes atmosféricos provenientes desse setor também deveriam tender resolutamente para taxas nulas até meados do século. Além disso, as emissões de poluentes atmosféricos provenientes dos transportes que prejudicam a saúde humana e o ambiente devem ser significativamente reduzidas, designadamente através da adoção de medidas que favoreçam uma transferência para o transporte público e a utilização da contratação pública para promover veículos não poluentes.

Na comunicação de 31 de maio de 2017, intitulada «A Europa em Movimento: uma agenda para uma transição socialmente justa para uma mobilidade ecológica, competitiva e conectada para todos», a Comissão evidenciou a necessidade da adoção de um conjunto de medidas que contribuirão para o empenho da União Europeia na mobilidade com nível baixo de emissões e, nesse sentido, um aumento da utilização de veículos com nível baixo ou nulo de emissões de CO₂ e de determinados poluentes (partículas, óxidos de azoto e hidrocarbonetos não metânico), contribuindo, assim, para a melhoria da qualidade do ar nas cidades e noutras regiões poluídas e, em simultâneo, para a competitividade e o crescimento da indústria da União Europeia nos mercados cada vez mais globalizados desse tipo de veículos.

Já mais recentemente, em 9 de dezembro de 2020, a «Estratégia de Mobilidade Sustentável e Inteligente» veio reafirmar a importância da descarbonização, classificando-a como «o maior desafio que o setor dos transportes enfrenta» e sublinhando que «o objetivo da União Europeia de reduzir as emissões de GEE em – 55 % e com impacto neutro no clima até 2050 só será alcançado através da introdução de políticas mais ambiciosas para reduzir sem demora a dependência dos transportes em relação aos combustíveis fósseis e em sinergia com os esforços de poluição zero». Com efeito, a visão da Estratégia de Mobilidade Sustentável e Inteligente sobre a descarbonização do transporte rodoviário, identifica os seguintes elementos-chave: (i) até 2030, haverá pelo menos 30 milhões de automóveis com emissões zero e 80 000 camiões com emissões zero em circulação; (ii) até 2050, quase todos os automóveis, carrinhas, autocarros, bem como os novos veículos pesados serão de emissões zero; e (iii) os princípios do «poluidor-pagador» e do «utilizador-pagador» têm de ser implementados rapidamente em todos os modos de transporte.

Ainda no presente âmbito, a Comissão apresentou o pacote «Fit for 55», que inclui, entre outras propostas, a revisão das diretivas para a eficiência energética e energias renováveis com o objetivo de atingir a meta comunitária de reduzir as emissões líquidas em, pelo menos, 55 % até 2030, para o que a progressiva descarbonização do setor dos transportes assume inequívoca relevância.



Por último, importa referir a Estratégia Nacional para as Compras Públicas Ecológicas 2020 (ENCPE 2020), aprovada pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 38/2016, de 29 de julho, que se aplica ao Estado, e a título facultativo à administração autónoma e a outras pessoas coletivas de direito público, com o propósito essencial de constituir um instrumento complementar das políticas de ambiente, concorrendo para o objetivo de promover a redução da poluição, a redução do consumo de recursos naturais e, por inerência, o aumento da eficiência dos sistemas. Por esta razão, a ENCPE 2020 privilegia o foco na definição de especificações técnicas para o conjunto de produtos e serviços prioritários, as quais se encontram vertidas em manuais com critérios ecológicos adaptados à realidade nacional, sendo de referir, no âmbito do presente decreto-lei, o manual que define os critérios de contratação pública ecológica para transportes, disponível no sítio na Internet da ENCPE. Para este desiderato, as autoridades públicas, através da sua política de contratação pública, devem promover a procura de veículos não poluentes a favor de uma transição para a mobilidade de baixo carbono.

No mesmo sentido, foi aprovada a Diretiva (UE) 2019/1161, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de junho de 2019, que estabelece os objetivos mínimos a cumprir por todos os Estados-Membros nesta matéria.

Em face do exposto, o presente decreto-lei reveste-se de elevada importância e transpõe para a ordem jurídica interna a referida Diretiva (UE) 2019/1161, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de junho de 2019, que altera a Diretiva n.º 2009/33/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de abril de 2009, relativa à promoção de veículos de transporte rodoviário não poluentes e energeticamente eficientes, e procede à revogação do Decreto-Lei n.º 140/2010, de 29 de dezembro.

Foram ouvidos a Agência Portuguesa do Ambiente, I. P., o Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I. P., e a Entidade de Serviços Partilhados da Administração Pública, I. P.

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

O presente decreto-lei estabelece o regime jurídico relativo à promoção de veículos de transporte rodoviário não poluentes a favor da mobilidade com nível baixo de emissões, transpondo para a ordem jurídica interna a Diretiva (UE) 2019/1161, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de junho de 2019, que altera a Diretiva n.º 2009/33/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de abril de 2009 [Diretiva (UE) 2019/1161].

Artigo 2.º

Definições

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

a) «Entidades adjudicantes», as previstas no artigo 2.º e no artigo 7.º do Código dos Contratos Públicos, aprovado em anexo ao Decreto-Lei n.º 18/2008, de 29 de janeiro, na sua redação atual (CCP);

b) «Veículo de transporte rodoviário», veículo da categoria M ou N, na aceção das alíneas a) e b) do n.º 1 do artigo 4.º do Regulamento (UE) 2018/858, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 30 de maio de 2018;

c) «Veículo não poluente»:

i) Veículo da categoria M1, M2 ou N1 com um máximo de emissões de gases de escape expressas em g/km de CO₂ e emissões de poluentes em condições reais de condução inferiores a uma percentagem dos limiares aplicáveis de emissões, tal como estabelecido no quadro II do anexo ao presente decreto-lei e do qual faz parte integrante; ou

ii) Veículo da categoria M3, N2 ou N3 que utilize combustíveis alternativos, na aceção dos n.ºs 1 e 2 do artigo 2.º da Diretiva 2014/94/UE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 22 de



outubro de 2014, com exclusão dos combustíveis produzidos a partir de matérias-primas com um elevado risco de alteração indireta do uso do solo, relativamente às quais tenha sido observada uma significativa expansão da superfície de produção para terrenos com elevado teor de carbono, nos termos do disposto no artigo 26.º da Diretiva (UE) 2018/2001, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de dezembro de 2018;

d) «Veículo pesado com nível nulo de emissões», veículo não poluente, na aceção da subalínea ii) da alínea anterior, sem motor de combustão interna, ou com um motor de combustão interna que emita menos de 1 g de CO₂/kWh, medido nos termos do Regulamento (CE) n.º 595/2009, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 18 de junho de 2009, e das respetivas medidas de execução, ou ainda que emita menos de 1 g de CO₂/km, medido nos termos do Regulamento (CE) n.º 715/2007, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de julho de 2007, e das respetivas medidas de execução.

2 — Para efeitos do disposto na subalínea ii) da alínea c) do número anterior, nos veículos que utilizem biocombustíveis líquidos e combustíveis sintéticos e parafínicos, estes não podem ser misturados com combustíveis fósseis convencionais.

3 — A contratação pública respeitante aos veículos previstos na subalínea ii) da alínea c) do n.º 1 deve cumprir os objetivos mínimos previstos no quadro III do anexo ao presente decreto-lei.

Artigo 3.º

Âmbito de aplicação

1 — O presente decreto-lei aplica-se aos seguintes contratos celebrados pelas entidades adjudicantes, na aceção da alínea a) do n.º 1 do artigo anterior:

a) Contratos de compra e venda, aluguer, locação financeira ou locação-venda de veículos de transporte rodoviário;

b) Contratos de serviço público, na aceção do Regulamento (CE) n.º 1370/2007, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de outubro de 2007, tendo como objeto a prestação de serviços de transporte rodoviário de passageiros acima dos limiares fixados no n.º 4 do artigo 5.º do referido regulamento;

c) Contratos de serviços previstos no quadro I do anexo ao presente decreto-lei.

2 — O presente decreto-lei não é aplicável aos seguintes veículos:

a) Tratores agrícolas e florestais;

b) Veículos de duas ou três rodas e quadriciclos;

c) Veículos de lagartas;

d) Veículos com propulsão própria, concebidos e construídos especificamente para realizar trabalhos e que, devido às suas características de construção, não se adequam ao transporte de passageiros nem de mercadorias, e que não são máquinas montadas no quadro de um veículo a motor;

e) Veículos da categoria M3, com exceção dos veículos das classes I e A, na aceção dos n.ºs 2 e 3 do artigo 3.º do Regulamento (CE) n.º 661/2009, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 13 de julho de 2009.

3 — O presente decreto-lei é apenas aplicável aos contratos cujos procedimentos de formação se tenham iniciado após a respetiva data de entrada em vigor.

Artigo 4.º

Isenções

Estão isentos do cumprimento dos requisitos estabelecidos no presente decreto-lei os seguintes veículos:

- a) Veículos especiais, como tal qualificados pelo artigo 8.º do Decreto-Lei n.º 170/2008, de 26 de agosto, na sua redação atual;
- b) Veículos concebidos e construídos para utilização principalmente em estaleiros de construção, em pedreiras e em instalações portuárias ou aeroportuárias;
- c) Veículos concebidos e construídos ou adaptados para utilização pela proteção civil, pelos bombeiros, pelas forças e serviços de segurança ou pelas forças armadas;
- d) Veículos blindados;
- e) Ambulâncias;
- f) Carros funerários;
- g) Veículos de categoria M1 acessíveis a cadeiras de rodas;
- h) Gruas automóveis.

Artigo 5.º

Critérios ecológicos nas aquisições de bens e serviços

As entidades adjudicantes, sempre que viável, devem contemplar nos procedimentos de formação dos contratos previstos no n.º 1 do artigo 3.º os critérios ecológicos definidos no âmbito da Estratégia Nacional para as Compras Públicas Ecológicas em vigor ou, em alternativa, os critérios ecológicos estabelecidos a nível europeu, nos manuais adotados pela União Europeia.

Artigo 6.º

Objetivos mínimos

1 — Deve ser assegurado, quanto aos contratos previstos no n.º 1 do artigo 3.º, o cumprimento dos seguintes objetivos mínimos:

a) Para os veículos ligeiros não poluentes, nos termos do quadro II do anexo ao presente decreto-lei: 29,7 % do número de veículos ligeiros não poluentes no âmbito de todos os contratos celebrados entre 2 de agosto de 2021 e 31 de dezembro de 2030;

b) Para os veículos pesados não poluentes, no número total de veículos pesados abrangidos pelos contratos públicos:

i) Das categorias N2 e N3: 8 %, de 2 de agosto de 2021 a 31 de dezembro de 2025, correspondente ao primeiro período de referência, e 12 %, de 1 de janeiro de 2026 a 31 de dezembro de 2030, correspondente ao segundo período de referência;

ii) Da categoria M3: 35 %, de 2 de agosto de 2021 a 31 de dezembro de 2025, correspondente ao primeiro período de referência, e 51 %, de 1 de janeiro de 2026 a 31 de dezembro de 2030, correspondente ao segundo período de referência.

2 — Para efeitos do cálculo dos objetivos mínimos em matéria de contratação pública, a data a ter em conta é a data de conclusão do procedimento de formação dos contratos, mediante a respetiva celebração.

3 — Os veículos que correspondam às definições de veículo não poluente ou de veículo pesado com nível nulo de emissões, conforme previstas nas alíneas c) e d) do artigo 2.º, em resultado de adaptação ou conversão, podem ser contabilizados como veículos não poluentes ou veículos pesados com nível nulo de emissões, respetivamente, para efeitos de cumprimento dos objetivos mínimos em matéria de contratação pública.



4 — No caso dos contratos a que se refere a alínea a) do n.º 1 do artigo 3.º, o número de veículos de transporte rodoviário objeto de compra, aluguer, locação financeira ou locação-venda no âmbito de cada contrato deve ser tido em conta para efeitos da avaliação do cumprimento dos objetivos mínimos.

5 — No caso dos contratos a que se referem as alíneas b) e c) do n.º 1 do artigo 3.º, o número de veículos de transporte rodoviário utilizados para a prestação dos serviços abrangidos por cada contrato deve ser tido em conta para efeitos da avaliação do cumprimento dos objetivos mínimos.

6 — Caso não sejam adotados novos objetivos para o período após 1 de janeiro de 2030, os objetivos fixados para o segundo período de referência continuam a ser aplicáveis e são calculados nos termos dos números anteriores, para períodos subsequentes de cinco anos.

Artigo 7.º

Obrigações perante a Comissão Europeia

1 — Para efeitos do cumprimento das obrigações previstas no n.º 2 do artigo 10.º da Diretiva (UE) n.º 2019/1161, compete ao Instituto dos Mercados Públicos, Imobiliário e Construção, I. P. (IMPIC, I. P.), elaborar e remeter à Comissão Europeia um relatório sobre a execução do presente decreto-lei até 18 de abril de 2026.

2 — A partir de 18 de abril de 2026, o relatório referido no número anterior é remetido à Comissão Europeia de três em três anos, devendo ser acompanhado do relatório a que se refere o n.º 1 do artigo 472.º do CCP.

3 — O relatório previsto no n.º 1 deve incluir o número e as categorias de veículos abrangidos pelos contratos a que se refere o n.º 1 do artigo 3.º, devendo as informações ser apresentadas com base nas categorias previstas no Regulamento (CE) n.º 2195/2002, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 5 de novembro de 2002.

4 — As entidades adjudicantes referidas na alínea a) do n.º 1 do artigo 2.º comunicam ao IMPIC, I. P., com conhecimento ao Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I. P., os elementos essenciais de qualquer dos contratos referidos no n.º 1 do artigo 3.º, no prazo de 20 dias após a sua celebração.

Artigo 8.º

Norma revogatória

É revogado o Decreto-Lei n.º 140/2010, de 29 de dezembro.

Artigo 9.º

Entrada em vigor

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

Visto e aprovado em Conselho de Ministros de 16 de setembro de 2021. — *António Luís Santos da Costa* — *Francisco Gonçalo Nunes André* — *João Nuno Marques de Carvalho Mendes* — *Eduardo Arménio do Nascimento Cabrita* — *João Saldanha de Azevedo Galamba* — *Pedro Nuno de Oliveira Santos*.

Promulgado em 7 de outubro de 2021.

Publique-se.

O Presidente da República, MARCELO REBELO DE SOUSA.

Referendado em 11 de outubro de 2021.

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



ANEXO

[a que se referem a subalínea *i*) da alínea *c*) do n.º 1 e o n.º 3 do artigo 2.º,
a alínea *c*) do n.º 1 do artigo 3.º e a alínea *a*) do n.º 1 do artigo 6.º]

Informações para a aplicação dos objetivos mínimos em matéria de contratação pública de veículos de transporte rodoviário não poluentes favor da mobilidade com baixo nível de emissões

QUADRO I

Códigos do Vocabulário Comum para os Contratos Públicos (CPV — Common Procurement Vocabulary) de serviços a que se refere a alínea *c*) do n.º 1 do artigo 2.º

Código CPV	Descrição
60112000-6	Serviços de transporte público rodoviário.
60130000-8	Serviços de transporte rodoviário de passageiros com finalidade específica.
60140000-1	Transportes não regulares de passageiros.
90511000-2	Serviços de recolha de resíduos.
60160000-7	Transporte rodoviário de correio.
60161000-4	Serviços de transporte de encomendas.
64121100-1	Serviços de distribuição de correio.
64121200-2	Serviços de entrega de encomendas.

QUADRO II

Limiares de emissões aplicáveis aos veículos ligeiros não poluentes

Categorias de veículos	Até 31 de dezembro de 2025		A partir de 1 de janeiro de 2026	
	g/km de CO ₂	Emissões de poluentes atmosféricos em condições reais de condução ⁽¹⁾ em percentagem de limites de emissão ⁽²⁾	g/km de CO ₂	Emissões de poluentes atmosféricos em condições reais de condução ⁽¹⁾ em percentagem de limites de emissão ⁽²⁾
M ₁	50	80 %	0	Não aplicável.
M ₂	50	80 %	0	Não aplicável.
N ₁	50	80 %	0	Não aplicável.

⁽¹⁾ Emissões em condições reais de condução (RDE — *real driving emission*) de partículas ultrafinas em #/km (PN) e óxidos de azoto em mg/km (NOx), como indicado no ponto 48.2 do certificado de conformidade, conforme descrito no anexo IX à Diretiva 2007/46/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 5 de setembro de 2007, para efeitos de emissões em percursos completos e urbanos RDE.

⁽²⁾ Limite de emissões aplicável constante do anexo I ao Regulamento (CE) n.º 715/2007, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de junho de 2007, ou de diplomas que o venham a suceder.

QUADRO III

Objetivo mínimo em matéria de contratação pública para a percentagem de veículos pesados não poluentes no número total de veículos pesados

Camiões (veículos das categorias N2 e N3)		Autocarros (veículos da categoria M3) ⁽³⁾	
De 2 de agosto de 2021 a 31 de dezembro de 2025	De 1 de janeiro de 2026 a 31 de dezembro de 2030	De 2 de agosto de 2021 a 31 de dezembro de 2025	De 1 de janeiro de 2026 a 31 de dezembro de 2030
8 %	12 %	35 %	51 %

⁽³⁾ Metade do objetivo mínimo para a percentagem de autocarros não poluentes deve ser cumprido através da contratação de autocarros com nível nulo de emissões, na aceção da alínea *d*) do artigo 2.º Este requisito é reduzido para um quarto do objetivo mínimo para o primeiro período de referência se mais de 80 % dos autocarros abrangidos pelo conjunto de todos os contratos, a que se refere o artigo 3.º, celebrados durante esse período num Estado-Membro, forem autocarros de dois andares.

114639133