

# Jornal Oficial

## da União Europeia

L 185



Edição em língua  
portuguesa

### Legislação

54.º ano

15 de Julho de 2011

Índice

#### II Actos não legislativos

##### REGULAMENTOS

- ★ Regulamento (UE) n.º 677/2011 da Comissão, de 7 de Julho de 2011, que estabelece as regras de execução para a implementação das funções de rede na gestão do tráfego aéreo (ATM) e que altera o Regulamento (UE) n.º 691/2010 <sup>(1)</sup> ..... 1
- ★ Regulamento (UE) n.º 678/2011 da Comissão, de 14 de Julho de 2011, que substitui o anexo II e altera os anexos IV, IX e XI da Directiva 2007/46/CE do Parlamento Europeu e do Conselho que estabelece um quadro para a homologação dos veículos a motor e seus reboques, e dos sistemas, componentes e unidades técnicas destinados a serem utilizados nesses veículos (Directiva-Quadro) <sup>(1)</sup> ..... 30
- ★ Regulamento de Execução (UE) n.º 679/2011 da Comissão, de 14 de Julho de 2011, que altera o Regulamento (CE) n.º 1974/2006 que estabelece normas de execução do Regulamento (CE) n.º 1698/2005 do Conselho relativo ao apoio ao desenvolvimento rural pelo Fundo Europeu Agrícola de Desenvolvimento Rural (FEADER) ..... 57
- ★ Regulamento de Execução (UE) n.º 680/2011 da Comissão, de 14 de Julho de 2011, que estabelece limites máximos orçamentais para 2011 aplicáveis a certos regimes de apoio directo previstos no Regulamento (CE) n.º 73/2009 do Conselho ..... 62
- Regulamento de Execução (UE) n.º 681/2011 da Comissão, de 14 de Julho de 2011, que estabelece os valores forfetários de importação para a determinação do preço de entrada de certos frutos e produtos hortícolas ..... 72

Preço: 4 EUR

*(continua no verso da capa)*

<sup>(1)</sup> Texto relevante para efeitos do EEE

# PT

Os actos cujos títulos são impressos em tipo fino são actos de gestão corrente adoptados no âmbito da política agrícola e que têm, em geral, um período de validade limitado.

Os actos cujos títulos são impressos em tipo negro e precedidos de um asterisco são todos os restantes.

Regulamento de Execução (UE) n.º 682/2011 da Comissão, de 14 de Julho de 2011, relativo à fixação de direitos aduaneiros mínimos, no âmbito do primeiro concurso parcial abrangido pelo concurso aberto pelo Regulamento de Execução (UE) n.º 634/2011 .....	74
--	----

## DECISÕES

2011/415/UE:

- ★ **Decisão da Comissão, de 14 de Julho de 2011, que rectifica a Directiva 2010/19/UE da Comissão que altera, para adaptação ao progresso técnico no domínio dos sistemas antiprojecção de determinadas categorias de veículos a motor e seus reboques, a Directiva 91/226/CEE do Conselho e a Directiva 2007/46/CE do Parlamento Europeu e do Conselho no que diz respeito à alteração dos anexos da Directiva 2007/46/CE <sup>(1)</sup> .....** 76

2011/416/UE:

- ★ **Decisão de Execução da Comissão, de 14 de Julho de 2011, que aprova determinados programas alterados de erradicação e vigilância de doenças dos animais e de zoonoses para 2011 e que altera a Decisão 2010/712/UE no que diz respeito à participação financeira da União em certos programas aprovados por aquela decisão [notificada com o número C(2011) 4993] .....** 77

---

## Rectificações

- ★ **Rectificação da Decisão 2011/332/PESC do Conselho, de 7 de Junho de 2011, que altera a Decisão 2011/137/PESC, relativa a medidas restritivas tendo em conta a situação na Líbia (JO L 149 de 8.6.2011) .....** 79
- ★ **Rectificação do Regulamento (CE) n.º 185/2010 da Comissão, de 4 de Março de 2010, que estabelece as medidas de execução das normas de base comuns sobre a segurança da aviação (JO L 55 de 5.3.2010) ...** 79



<sup>(1)</sup> Texto relevante para efeitos do EEE

## II

(Actos não legislativos)

## REGULAMENTOS

## REGULAMENTO (UE) N.º 677/2011 DA COMISSÃO

de 7 de Julho de 2011

**que estabelece as regras de execução para a implementação das funções de rede na gestão do tráfego aéreo (ATM) e que altera o Regulamento (UE) n.º 691/2010**

(Texto relevante para efeitos do EEE)

A COMISSÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia,

Tendo em conta o Regulamento (CE) n.º 549/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 10 de Março de 2004, que estabelece o quadro para a realização do céu único europeu («regulamento-quadro») <sup>(1)</sup>, nomeadamente, o seu artigo 11.º,

Tendo em conta o Regulamento (CE) n.º 551/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 10 de Março de 2004, relativo à organização e utilização do espaço aéreo no céu único europeu («Regulamento do espaço aéreo») <sup>(2)</sup>, nomeadamente o seu artigo 6.º,

Considerando o seguinte:

- (1) O Regulamento (CE) n.º 551/2004 tem por objectivo apoiar o conceito de um espaço aéreo operativo progressivamente mais integrado no contexto da política comum de transportes e estabelecer procedimentos comuns de concepção, planeamento e gestão que garantam o funcionamento eficaz e seguro da gestão do tráfego aéreo. As funções de rede devem visar apoiar as iniciativas tomadas a nível nacional e a nível dos blocos funcionais de espaço aéreo.
- (2) As funções de rede deverão ser um «serviço de interesse geral» exercido em benefício da rede aérea europeia e um contribuinte para o desenvolvimento sustentável do sistema de transportes aéreos, assegurando o nível necessário de desempenho, compatibilidade e coordenação das actividades, nomeadamente as que visam garantir a utilização óptima de recursos escassos.
- (3) A concepção da rede europeia de rotas e a coordenação dos recursos escassos em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 551/2004 não deverão prejudicar a soberania dos Estados-Membros sobre o seu espaço aéreo nem as necessidades dos Estados-Membros no que respeita às questões de ordem pública, segurança pública e defesa, em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 549/2004.

- (4) A Decisão n.º 676/2002/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 7 de Março de 2002, relativa a um quadro regulamentar para a política do espectro de radiofrequências na Comunidade Europeia (Decisão «Espectro Radioeléctrico») <sup>(3)</sup>, cria um quadro político e legal nesse domínio.
- (5) Deverá ser instituído um órgão imparcial e competente (o «gestor da rede») para realizar as tarefas necessárias à execução das funções de rede previstas no Regulamento (CE) n.º 551/2004.
- (6) A rede europeia de rotas deve ser concebida de modo a otimizar os trajectos numa perspectiva porta-a-porta em todas as fases do voo, tendo particularmente em conta os aspectos da eficiência do voo e ambientais.
- (7) O trabalho da Organização da Aviação Civil Internacional (ICAO) e do Eurocontrol no domínio da concepção de rotas, das frequências e da gestão dos códigos de *transponder* para os radares de vigilância secundários (SSR) é reconhecido e deverá servir de referência para otimizar o desenvolvimento e o funcionamento da rede a nível da União.
- (8) As obrigações dos Estados-Membros para com a ICAO no que respeita à concepção de rotas, frequências e gestão dos códigos de *transponder* para SSR deverão ser respeitadas e aplicadas mais eficazmente no respeitante à rede, em coordenação com o gestor da rede e com o seu apoio.
- (9) A atribuição dos recursos do espectro radioeléctrico é feita sob a égide da União Internacional das Telecomunicações (UIT), competindo aos Estados-Membros indicar as necessidades da aviação civil e, subsequentemente, utilizar da melhor maneira os recursos atribuídos ao tráfego aéreo geral.
- (10) A ICAO elaborou documentos de orientação relativos às funções de atribuição dos códigos de *transponder* para SSR e das radiofrequências e gere um sistema de registo das atribuições de frequências para o tráfego aéreo geral na região Europa da ICAO, tarefa actualmente facilitada pelo Eurocontrol.

<sup>(1)</sup> JO L 96 de 31.3.2004, p. 1.

<sup>(2)</sup> JO L 96 de 31.3.2004, p. 20.

<sup>(3)</sup> JO L 108 de 24.4.2002, p. 1.

- (11) O Regulamento (CE) n.º 551/2004 exige a adopção de regras de execução que contemplem a coordenação e a harmonização de processos e procedimentos para aumentar a eficácia da gestão das frequências aeronáuticas e uma função central de coordenação da identificação e resolução precoce das necessidades de frequências, a fim de apoiar a concepção e a exploração da rede europeia de aviação.
- (12) Como a gestão do fluxo de tráfego aéreo (ATFM) faz parte integrante das funções de rede, convém estabelecer uma ligação adequada com o Regulamento (UE) n.º 255/2010 da Comissão, de 25 de Março de 2010, que estabelece regras comuns de gestão do fluxo de tráfego aéreo <sup>(1)</sup>.
- (13) A eficiência da gestão da rede depende do arranque imediato das funções de rede, pelo que os Estados-Membros já confiaram ao Eurocontrol o exercício da ATFM.
- (14) É oportuno confiar a uma única entidade a tarefa de coordenar as várias funções de rede para que se possam desenvolver soluções de optimização coerentes a curto e longo prazos ao nível da rede, compatíveis com os objectivos de desempenho. No entanto, as funções de rede são exercidas pelo gestor da rede e a nível dos Estados-Membros e dos blocos funcionais de espaço aéreo de acordo com a repartição de responsabilidades prevista pelo presente regulamento.
- (15) O gestor da rede deverá participar em aspectos dos planos, acções e desempenho dos Estados-Membros ou dos blocos funcionais de espaço aéreo em matéria de gestão de tráfego aéreo (ATM), nomeadamente quando seja de esperar que tenham ou é provável que tenham um efeito material no desempenho da rede.
- (16) Os acontecimentos que se seguiram à erupção do vulcão Eyjafjallajökull em Abril de 2010 demonstraram a necessidade de criar uma entidade central que assuma a liderança da coordenação da gestão das medidas paliativas a nível local, regional e da rede, para assegurar o fornecimento de uma resposta rápida a futuras situações de crise que afectem o sector da aviação.
- (17) Convirá coordenar as funções de rede e as operações organizadas a nível dos blocos funcionais de espaço aéreo.
- (18) Deverão efectuar-se consultas às partes interessadas aos níveis nacional, dos blocos funcionais de espaço aéreo e da rede.
- (19) Dado que os aeroportos, enquanto pontos de entrada e saída da rede, desempenham um papel determinante no seu desempenho geral, as funções de rede devem ser concertadas, através do observatório da capacidade dos aeroportos, um organismo da União, com os operadores dos aeroportos encarregados da coordenação em terra, a fim de otimizar as capacidades em terra, melhorando assim a capacidade global da rede.
- (20) A implementação das funções de rede não deve poder prejudicar o Regulamento (CEE) n.º 95/93 do Conselho, de 18 de Janeiro de 1993, relativo às normas comuns aplicáveis à atribuição de faixas horárias nos aeroportos da Comunidade <sup>(2)</sup>.
- (21) Tendo em devida conta a eficácia das operações militares, a cooperação e a coordenação civil-militar revestem-se da máxima importância para a consecução dos objectivos visados. Embora as decisões relativas ao teor, âmbito ou execução das operações e exercícios militares efectuados no quadro do regime de tráfego aéreo operacional não se insiram na esfera de competência da União, é importante contemplar as interfaces entre estas operações e as abrangidas pelo presente regulamento, a bem da segurança e da eficiência mútua.
- (22) As funções de rede não devem prejudicar o disposto no artigo 13.º do Regulamento (CE) n.º 549/2004 e que visa salvaguardar os interesses essenciais da política de segurança ou de defesa, nem a aplicação do conceito de utilização flexível do espaço aéreo previsto no artigo 7.º do Regulamento (CE) n.º 551/2004.
- (23) As funções de rede deverão ser desempenhadas de maneira eficiente e económica, evitando nomeadamente duplicações de esforços e permitindo, por conseguinte, a prestação dessas funções utilizando poucos recursos financeiros e humanos dos Estados-Membros no contexto do presente regulamento ou, pelo menos, recursos não superiores aos necessários antes da nomeação de um gestor de rede.
- (24) A Comissão deverá garantir a fiscalização adequada do gestor da rede.
- (25) O nível dos requisitos de segurança para as funções de rede deve ser comparável ao dos estabelecidos pela Agência Europeia para a Segurança da Aviação (a seguir «a Agência») relativamente à oferta de serviços de navegação aérea. Tais requisitos devem ser previstos, tal como os requisitos para a fiscalização da segurança.
- (26) A tomada em consideração e o envolvimento de países terceiros na definição e na implementação das funções de rede deve poder contribuir para a dimensão pan-europeia do céu único europeu.
- (27) As funções de rede podem ser alargadas, em conformidade com o artigo 6.º do Regulamento (CE) n.º 551/2004.
- (28) A execução das funções de rede deverá estar sujeita a objectivos específicos de desempenho que exigem alterações ao Regulamento (UE) n.º 691/2010 da Comissão, de 29 de Julho de 2010, que estabelece um sistema de desempenho para os serviços de navegação aérea e as funções de rede <sup>(3)</sup> e que altera o Regulamento (CE) n.º 2096/2005 que estabelece requisitos comuns para a prestação de serviços de navegação aérea. Os referidos objectivos de desempenho podem posteriormente evoluir em função da experiência prática com a execução do sistema de desempenho.

<sup>(1)</sup> JO L 80 de 26.3.2010, p. 10.

<sup>(2)</sup> JO L 14 de 22.1.1993, p. 1.

<sup>(3)</sup> JO L 201 de 3.8.2010, p. 1.

- (29) O Regulamento (UE) n.º 691/2010 deve ser, consequentemente, alterado.
- (30) As medidas previstas no presente regulamento são conformes com o parecer do Comité do Céu Único,

ADOPTOU O PRESENTE REGULAMENTO:

#### CAPÍTULO I

### DISPOSIÇÕES GERAIS

#### Artigo 1.º

#### Objecto e âmbito de aplicação

1. O presente regulamento estabelece regras de execução para a implementação das funções de rede na gestão do tráfego aéreo (a Agência), em conformidade com o artigo 6.º do Regulamento (CE) n.º 551/2004, para permitir a utilização óptima do espaço aéreo no céu único europeu e garantir que os utilizadores desse espaço possam explorar os trajectos preferidos, assegurando ao mesmo tempo o máximo acesso ao espaço aéreo e aos serviços de navegação aérea.

2. Para efeitos de gestão da rede, o presente regulamento aplica-se em particular aos Estados-Membros, à Agência Europeia para a Segurança da Aviação (AESA), aos utilizadores do espaço aéreo, aos prestadores de serviços de navegação aérea, aos operadores de aeroportos, aos coordenadores de faixas horárias nos aeroportos e às organizações operativas, a nível nacional ou a nível dos blocos funcionais de espaço aéreo.

3. Em conformidade com o artigo 1.º, n.º 3, do Regulamento (CE) n.º 551/2004 e sem prejuízo da operação de aeronaves do Estado conforme previsto no artigo 3.º da Convenção de Chicago sobre aviação civil internacional, os Estados-Membros aplicam o presente regulamento no espaço aéreo sob a sua responsabilidade nas regiões EUR e AFI da ICAO.

4. Em conformidade com o artigo 13.º do Regulamento (CE) n.º 549/2004, o presente regulamento não obsta a que um Estado-Membro aplique medidas, conquanto estas sejam necessárias à salvaguarda de interesses essenciais em matéria de política de segurança ou defesa.

#### Artigo 2.º

#### Definições

Para efeitos do presente regulamento, são aplicáveis as definições do artigo 2.º do Regulamento (CE) n.º 549/2004.

Complementarmente, aplicam-se também as seguintes definições:

1. «Coordenador de aeroporto», a entidade gestora de um aeroporto, conforme definida no artigo 2.º, alínea j) do Regulamento (CEE) n.º 95/93;
2. «Coordenador de faixas horárias de um aeroporto», a função criada nos aeroportos coordenados, em aplicação do Regulamento (CEE) n.º 95/93;
3. «Organização do espaço aéreo», um processo que visa contribuir para a realização dos objectivos de desempenho da rede e responder às necessidades dos utilizadores do espaço aéreo, assim como garantir ou aumentar o nível estabelecido de segurança e aumentar a capacidade do espaço aéreo e o desempenho ambiental através do desenvolvimento e da implementação de capacidades e técnicas de navegação avançadas, da melhoria das redes de rotas e da sectorização associada, de estruturas de espaço aéreo optimizadas e de procedimentos ATM que reforcem as capacidades;
4. «Reserva de espaço aéreo», um volume definido de espaço aéreo temporariamente reservado para utilização exclusiva ou específica de determinadas categorias de utilizadores;
5. «Restrição do espaço aéreo», um volume definido de espaço aéreo dentro do qual, em moldes variáveis, podem ser realizadas actividades perigosas para o voo das aeronaves em horas especificadas («zona perigosa»); ou o espaço aéreo situado sobre o território ou as águas territoriais de um Estado, dentro do qual o voo de aeronaves é restringido de acordo com determinadas condições especificadas («zona restrita»); ou o espaço aéreo situado sobre o território ou as águas territoriais de um Estado, dentro do qual o voo de aeronaves é proibido («zona proibida»);
6. «Estrutura de espaço aéreo», um volume específico de espaço aéreo organizado para assegurar a operação segura e óptima das aeronaves;
7. «Utilização do espaço aéreo», o modo como o espaço aéreo é utilizado operacionalmente;
8. «Representante dos utilizadores do espaço aéreo», qualquer entidade ou pessoa colectiva que represente os interesses de uma ou várias categorias de utilizadores dos serviços de navegação aérea;
9. «Faixa de frequências aeronáuticas», uma inscrição no quadro de atribuições de frequências dos Regulamentos das Radiocomunicações da UIT de uma dada faixa de frequências na qual se fazem as atribuições de frequências para o tráfego aéreo geral;
10. «Sector ATC», um volume definido de espaço aéreo no qual o controlo do tráfego aéreo (ATC) é da responsabilidade de um ou vários controladores associados num determinado período;
11. «Rota de serviços de tráfego aéreo (Rota ATS)», uma parte especificada da estrutura de espaço aéreo destinada ao encaminhamento do fluxo de tráfego em função do necessário para a prestação de serviços de tráfego aéreo;
12. «Coordenação civil/militar», a interacção entre as autoridades civis e militares e as componentes da gestão do tráfego aéreo, necessária para garantir a utilização segura, eficiente e harmoniosa do espaço aéreo;
13. «Rota condicional (CDR)», uma rota ATS que apenas está disponível para o planeamento de voos e utilização em condições especificadas;
14. «Processo decisório cooperativo», um processo em que as decisões são tomadas em interacção e consulta constantes com os Estados-Membros, as partes interessadas operacionais e outros actores, se necessário;
15. «Crise na rede», uma situação de incapacidade para assegurar a prestação de serviços de navegação aérea ao nível exigido que provoca a uma perda importante de capacidade da rede, ou um desequilíbrio importante entre a capacidade e a procura da rede ou a uma falha importante no fluxo de informações numa ou em várias partes da rede na sequência de uma situação invulgar ou imprevista;



16. «Plano de melhoria da rede europeia de rotas», o plano elaborado pelo gestor da rede em coordenação com as partes interessadas operacionais, que inclui o resultado das suas actividades operacionais no que respeita à organização da rede de rotas a curto e médio prazos, de acordo com os princípios orientadores do plano estratégico da rede;
17. «Espaço aéreo de rotas livres», um espaço aéreo específico no qual os utilizadores podem planificar livremente as suas rotas entre um ponto de entrada e um ponto de saída sem referência à rede de rotas ATS;
18. «Atribuição de frequências», a autorização dada por um Estado-Membro à utilização de uma radiofrequência ou um canal de radiofrequências em condições especificadas;
19. «Impacto na rede», no contexto da função de gestão das radiofrequências abordada no anexo II, uma situação em que uma atribuição de radiofrequências degradará, obstruirá ou interromperá o funcionamento de uma ou mais atribuições de radiofrequências da rede, ou impedirá a utilização óptima das faixas de frequências aeronáuticas dentro do âmbito de aplicação do presente regulamento;
20. «Opções múltiplas de rotas», a disponibilidade para o utilizador do espaço aéreo de mais do que uma opção na rede de rotas ATS;
21. «Países terceiros», os Estados não membros da União Europeia mas membros do Eurocontrol ou que tenham concluído um acordo com a União sobre a implementação do céu único europeu ou que participam num bloco funcional de espaço aéreo;
22. «Gestor da rede», o organismo criado nos termos do artigo 6.º do Regulamento (CE) n.º 551/2004 para exercer as funções previstas nesse artigo e no presente regulamento;
23. «Plano de operações da rede», o plano elaborado pelo gestor de rede em coordenação com as partes interessadas operacionais para organizar as suas actividades operacionais a curto e médio prazos, de acordo com os princípios orientadores do plano estratégico da rede. Para a parte específica do plano de operações da rede consagrada à concepção da rede europeia de rotas (CRER), inclui o plano de melhoria da rede europeia de rotas;
24. «Plano estratégico da rede», o plano elaborado pelo gestor da rede, consonante com o plano director europeu ATM, em coordenação com os Estados-Membros e as partes interessadas operacionais, que define os princípios orientadores para o funcionamento da rede e a sua perspectiva a longo prazo;
25. «Organização operativa», uma organização responsável pela prestação de serviços de engenharia e técnicos de apoio aos serviços de tráfego aéreo, comunicação, navegação ou vigilância;
26. «Requisitos operacionais», os requisitos da rede em termos de segurança, capacidade e eficiência;
27. «Partes interessadas operacionais», os utilizadores civis e militares do espaço aéreo, prestadores civis e militares de serviços de navegação aérea, operadores de aeroportos, coordenadores de faixas horárias em aeroportos e organizações operativas e ainda quaisquer outros grupos de partes interessadas considerados relevantes para cada uma das funções;
28. «Configuração dos sectores», um sistema que combina os sectores que estão construídos e reúnem as melhores condições para satisfazer os requisitos operacionais e a disponibilidade do espaço aéreo;
29. «Rota requerida pelo utilizador», o itinerário desejável que os operadores de aeronaves declaram, na fase de organização do espaço aéreo, ser o que responde às suas necessidades.

## CAPÍTULO II

### ORGANIZAÇÃO E GESTÃO DAS FUNÇÕES DE REDE

#### Artigo 3.º

#### Instituição do gestor da rede

1. Para efeitos de desempenho das tarefas necessárias para a execução das funções previstas no artigo 6.º do Regulamento (CE) n.º 51/2004 e nos anexos do presente regulamento, é instituída uma entidade imparcial e competente (o gestor da rede).
2. A duração do mandato do gestor da rede coincide com os períodos de referência do sistema de desempenho previsto no artigo 7.º, n.º 1, do Regulamento (UE) n.º 691/2010. O mandato deve ser suficientemente longo para permitir que se atinja um certo grau de maturidade no desempenho destas funções. Não pode ser mais curto do que dois períodos de referência e pode ser renovado.
3. A nomeação do gestor da rede é feita através de uma decisão da Comissão, após consulta do Comité do Céu Único, em conformidade com o artigo 5.º, n.º 3, do Regulamento (CE) n.º 549/2004, e no prazo máximo de três meses após a adopção do presente regulamento. A referida decisão inclui os termos e condições da nomeação, incluindo o financiamento e as condições para a sua retirada. A Comissão avalia o cumprimento dessas condições no final de cada período de referência referido no n.º 2.
4. O gestor da rede desempenha as seguintes funções:
  - a) Concepção da rede europeia de rotas, segundo o disposto no anexo I;
  - b) Coordenação dos recursos escassos, nomeadamente:
    - i) as radiofrequências dentro das faixas de frequências aeronáuticas utilizadas pelo tráfego aéreo geral, segundo o disposto no anexo II,
    - ii) os códigos de *transponder* para SSR, segundo o disposto no anexo III.

A Comissão pode fazer aditamentos à lista de funções do gestor da rede nos termos do artigo 6.º, n.º 3 ou n.º 4, alínea c), do Regulamento (CE) n.º 551/2004.

5. O gestor da rede desempenha igualmente a função ATFM referida no artigo 6.º, n.º 6, do Regulamento (CE) n.º 551/2004 e do Regulamento (UE) n.º 255/2010.

#### Artigo 4.º

##### Tarefas do gestor da rede

1. Para apoiar a execução das funções enumeradas no artigo 3.º, o gestor da rede desempenha as tarefas a seguir indicadas, tendo em vista a melhoria contínua das operações de rede no céu único europeu que contribuem para os objectivos de desempenho em toda a União Europeia previstos no Regulamento (UE) n.º 691/2010, nomeadamente:

- a) elaborar, manter e implementar um plano estratégico para a rede, especificado no artigo 5.º, em conformidade com o sistema de desempenho previsto no Regulamento (UE) n.º 691/2010 e com o plano director europeu ATM, e tendo em conta os planos de navegação aérea pertinentes da ICAO;
- b) detalhar o plano estratégico da rede através de um plano de operações, conforme especificado no artigo 6.º, que aborde em particular os objectivos de desempenho em toda a União Europeia para períodos de três a cinco anos, anuais, sazonais, semanais e diários;
- c) elaborar a concepção integrada da rede europeia de rotas, segundo o disposto no anexo I;
- d) assegurar a função central de coordenação das radiofrequências, conforme previsto pelo artigo 6.º, n.º 4, alínea b), do Regulamento (CE) n.º 551/2004 e descrito no anexo II do presente regulamento;
- e) coordenar os trabalhos de melhoramento do processo de atribuição dos códigos de *transponder* para SSR, segundo o disposto no anexo III;
- f) organizar a gestão e as operações das funções e executar, designadamente, as obrigações da unidade central ATFM;
- g) adoptar uma abordagem consolidada e coordenada para todas as actividades de planeamento e operacionais da rede, incluindo a monitorização e a melhoria do seu desempenho geral;
- h) ajudar a gerir as crises na rede;
- i) ajudar as diferentes partes interessadas operacionais na execução das obrigações que lhes incumbem, na implantação de sistemas e procedimentos em matéria de serviços de gestão do tráfego aéreo/serviços de navegação aérea (ATM/ANS) em conformidade com o plano director europeu ATM;
- j) fornecer apoio às entidades às quais é confiada a investigação de acidentes e incidentes da aviação civil ou a análise de ocorrências, na medida em que tais entidades o solicitem, no quadro do Regulamento (UE) n.º 996/2010 do Parlamento Europeu e do Conselho <sup>(1)</sup>;

k) garantir a coordenação com outras regiões e países terceiros que não participam no trabalho do gestor da rede.

2. O gestor da rede contribui para a aplicação do sistema de desempenho em cumprimento do Regulamento (UE) n.º 691/2010.

3. Para cumprir as suas tarefas, o gestor da rede garante:

- a) a disponibilidade, utilização e partilha de ferramentas, processos e dados consistentes para apoiar o processo decisório cooperativo a nível da rede, incluindo, entre outras coisas, os sistemas de processamento dos planos de voo e de gestão dos dados;
- b) a facilitação e a coordenação entre as partes interessadas operacionais e o apoio às mesmas na implantação e na aplicação dos planos e das medidas relacionados com a rede após o processo decisório cooperativo;
- c) a coordenação operacional, a optimização, a interoperabilidade e a interconectividade adequadas no seu domínio de responsabilidade;
- d) a coordenação das propostas de alterações aos documentos ICAO adequados relacionados com as funções de rede;
- e) a notificação, em conformidade com o artigo 20.º, de todos os aspectos do desempenho operacional, incluindo os recursos escassos;
- f) uma conexão adequada com outros modos de transporte.

4. O gestor da rede responde a pedidos pontuais de informações, conselhos ou análises e de outras tarefas secundárias similares ligadas às suas diversas funções que lhe forem dirigidos pela Comissão ou pela Agência.

#### Artigo 5.º

##### Plano estratégico da rede

1. Para orientar a sua perspectiva a longo prazo, o gestor da rede elabora, mantém e aplica um plano estratégico da rede, que deve ser concordante com o período de referência previsto no artigo 7.º, n.º 1, do Regulamento (UE) n.º 691/2010. Esse plano deve conter o plano e os objectivos de desempenho para o período de referência seguinte e apresentar as perspectivas para os futuros períodos de referência.

2. O plano estratégico da rede fornece as informações especificadas no anexo IV.

3. O plano estratégico da rede tem como finalidade alcançar os objectivos de desempenho fixados para as funções de rede nos termos do Regulamento (CE) n.º 691/2010.

<sup>(1)</sup> JO L 295 de 12.11.2010, p. 35.

4. O plano estratégico da rede é actualizado, se necessário.

#### Artigo 6.º

##### Plano de operações da rede

1. Para aplicar o plano estratégico da rede a nível operacional, o gestor da rede elabora um plano pormenorizado das operações da rede.

2. O plano de operações da rede fornece as informações especificadas no anexo V.

3. O plano de operações da rede deve, designadamente, estabelecer medidas para a consecução dos objectivos de desempenho da União Europeia, previstos no Regulamento (UE) n.º 619/2010, para um período de três a cinco anos, anual, sazonal, semanal e diário.

4. O plano de operações da rede inclui as necessidades militares, se os Estados-Membros as comunicarem.

5. O plano de operações da rede inclui o plano de melhoria da rede europeia de rotas e o equivalente para as radiofrequências e os códigos de *transponder* para SSR.

6. O plano de operações da rede identifica os condicionamentos operacionais, os estrangulamentos, as medidas de melhoria e as soluções correctivas ou atenuantes.

7. Os prestadores de serviços de navegação aérea, os blocos funcionais de espaço aéreo e os operadores de aeroportos devem garantir que os seus planos de operações se ajustem ao plano de operações da rede. O gestor da rede garante a coerência do plano de operações da rede.

8. O plano de operações de rede é periodicamente actualizado, tendo em conta toda a evolução pertinente das necessidades e dos requisitos das funções de rede.

#### Artigo 7.º

##### Competências do gestor da rede

1. Sem prejuízo das responsabilidades dos Estados-Membros, o gestor da rede adopta, na execução das suas tarefas, as diferentes medidas que resultem do processo decisório cooperativo. As partes a quem essas medidas digam respeito aplicam-nas.

2. Caso as responsabilidades dos Estados-Membros impeçam a adopção de tais medidas, o gestor da rede remete a questão para a Comissão para melhor análise.

3. O gestor da rede também recomenda medidas sobre outras questões que o funcionamento da rede exija.

4. O gestor da rede toma, no seu domínio de responsabilidade, medidas destinadas a garantir o cumprimento dos objectivos de desempenho da União Europeia referidos no artigo 9.º do Regulamento (UE) n.º 691/2010.

5. O gestor da rede recolhe, consolida e analisa todos os dados pertinentes identificados nos anexos I a VI. Fornece esses

dados à Comissão, à Agência ou ao órgão de análise do desempenho previsto no Regulamento (UE) n.º 691/2010, sempre que estes lhos solicitem.

#### Artigo 8.º

##### Relações com as partes interessadas operacionais

1. Para desempenhar as suas tarefas de monitorização e melhoria do desempenho geral da rede, o gestor da rede estabelece estruturas de trabalho adequadas, previstas no artigo 15.º, com as partes interessadas operacionais.

2. As partes interessadas operacionais devem garantir que as medidas aplicadas a nível local ou a nível de bloco funcional de espaço aéreo sejam compatíveis com as adoptadas, através do processo decisório cooperativo, a nível da rede.

3. As partes interessadas operacionais fornecem ao gestor da rede os dados enumerados nos anexos I a VI, cumprindo os prazos previstos e os requisitos de exaustividade ou de exactidão acordados com o gestor da rede para a sua entrega.

4. As partes interessadas operacionais abrangidas pelas diferentes medidas tomadas pelo gestor da rede nos termos do artigo 7.º, n.º 1, podem solicitar a revisão dessas medidas no prazo de cinco dias úteis após a sua adopção. O pedido de revisão não tem efeitos suspensivos sobre as medidas individuais.

5. O gestor da rede confirma ou altera as medidas em causa no prazo de cinco dias úteis ou no prazo de 48 horas em caso de crise na rede.

#### Artigo 9.º

##### Relações com os Estados-Membros

1. Na execução das suas tarefas, o gestor da rede toma na devida conta as responsabilidades dos Estados-Membros.

2. Os Estados-Membros informam o gestor da rede caso a sua soberania e as suas responsabilidades impeçam a adopção das medidas individuais previstas no artigo 7.º, n.º 1.

3. Se estiverem envolvidos em questões operacionais relacionadas com as funções de rede, os Estados-Membros participam no processo decisório cooperativo e aplicam os resultados acordados nesse processo a nível nacional.

#### Artigo 10.º

##### Relações com os blocos funcionais de espaço aéreo

1. Os Estados-Membros garantem a estreita cooperação e coordenação entre o bloco funcional de espaço aéreo e o gestor da rede, por exemplo a nível do planeamento estratégico e da gestão táctica do fluxo e da capacidade diários.

2. Para facilitar a interconectividade operacional entre os blocos funcionais de espaço aéreo, o gestor da rede estabelece, em estreita cooperação com todos os blocos funcionais de espaço aéreo, processos, procedimentos e interfaces harmonizados, incluindo alterações aos mesmos, para aspectos das actividades do gestor da rede.



3. Os Estados-Membros que cooperem num bloco funcional de espaço aéreo devem garantir a formulação de pontos de vista consolidados sobre as funções de rede.

4. Os prestadores de serviços de navegação aérea que cooperem num bloco funcional de espaço aéreo devem garantir que se formulem pontos de vista consolidados sobre questões operacionais das funções de rede.

5. Antes do estabelecimento de um bloco funcional de espaço aéreo, os Estados-Membros e os prestadores de serviços de navegação aérea cooperam na formulação de pontos de vista consolidados sobre aspectos das actividades do gestor da rede.

#### Artigo 11.º

##### Cooperação civil-militar

1. O gestor da rede deve garantir a existência de estruturas adequadas que permitam e apoiem uma coordenação adequada com as autoridades militares nacionais.

2. Os Estados-Membros devem garantir o envolvimento adequado das autoridades militares em todas as actividades relacionadas com as funções de rede.

3. Os Estados-Membros devem garantir a representação adequada dos prestadores militares de serviços de navegação aérea e dos utilizadores militares do espaço aéreo em todas as estruturas operacionais de trabalho e de consulta estabelecidas pelo gestor da rede.

4. A função de concepção da rede europeia de rotas é executada sem prejuízo das reservas ou restrições de um volume de espaço aéreo para utilização exclusiva ou específica pelos Estados-Membros. O gestor da rede encoraja e coordena a disponibilidade de rotas condicionais através dessas zonas, em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 2150/2005 <sup>(1)</sup>.

#### Artigo 12.º

##### Requisitos gerais das funções de rede

O gestor da rede garante o cumprimento dos requisitos gerais das funções de rede estipulados no anexo VI. Estes requisitos aplicam-se a partir da data da decisão de nomeação e o gestor da rede deve cumpri-los pelo menos doze meses após o acto de nomeação.

#### CAPÍTULO III

##### GESTÃO DAS FUNÇÕES DE REDE

#### Artigo 13.º

##### Processo decisório cooperativo

1. As funções de rede são geridas por um processo decisório cooperativo.

2. Um processo decisório cooperativo inclui:

- a) um processo de consulta, conforme previsto no artigo 14.º;
- b) estruturas e processos de trabalho detalhados para as operações, previstos no artigo 15.º.

3. Para adoptar medidas relacionadas com a gestão das funções de rede e monitorizar o seu desempenho, o gestor da rede institui um Conselho de Administração da Rede, conforme previsto no artigo 16.º.

4. Caso considere que as suas acções estão a ser obstruídas por uma ou várias partes, o gestor da rede remete a questão para o Conselho de Administração da Rede com vista à sua resolução.

#### Artigo 14.º

##### Processo de consulta

1. É estabelecido um processo para organizar a consulta adequada e regular dos Estados-Membros e das partes interessadas operacionais.

2. A consulta versa sobre as estruturas de trabalho detalhadas, previstas no artigo 15.º, o plano estratégico da rede, o plano de operações da rede, os progressos realizados na implementação dos planos, os relatórios a apresentar à Comissão e questões operacionais oportunas.

3. O processo de consulta pode variar em função da natureza das diferentes funções de rede. Para garantir que possam ser abordadas questões regulamentares, os Estados-Membros serão, sempre que necessário, envolvidos no processo.

4. Caso as partes interessadas não fiquem satisfeitas com a consulta, a questão é submetida, em primeiro lugar, à apreciação da estrutura competente em matéria de consultas a nível da função em causa. Caso não possa ser resolvida a este nível, a questão é remetida para o Conselho de Administração da Rede com vista à sua resolução.

#### Artigo 15.º

##### Estruturas e processos de trabalho detalhados para as operações

1. O gestor da rede institui estruturas e processos de trabalho detalhados para as operações a fim de abordar os aspectos do planeamento e operacionais, tendo particularmente em conta a especificidade e os requisitos das diferentes funções de rede, especificadas nos anexos I a VI.

2. O gestor da rede garante que as estruturas e os processos de trabalho detalhados para as operações contenham disposições relativas à notificação das partes interessadas abrangidas.

3. Essas estruturas e processos de trabalho detalhados para as operações têm de respeitar a separação entre a prestação de serviços e as questões regulamentares e garantir o envolvimento dos Estados-Membros, sempre que necessário.

#### Artigo 16.º

##### Conselho de Administração da Rede

1. Compete ao Conselho de Administração da Rede:

- a) aprovar o plano estratégico da rede antes da sua adopção, em conformidade com o artigo 5.º, n.º 3, do Regulamento (CE) n.º 549/2004;
- b) aprovar os planos de operações da rede para três a cinco anos e os anuais;

<sup>(1)</sup> JO L 342 de 24.12.2005, p. 20.

- c) aprovar os processos decisórios cooperativos, os processos de consulta e as estruturas e processos de trabalho detalhados para as operações no que respeita às funções de rede, após o parecer favorável do Comité do Céu Único;
- d) aprovar o regulamento interno da Célula de Coordenação de Crises da Aviação Europeia previsto no artigo 18.º, n.º 4, após o parecer favorável do Comité do Céu Único;
- e) acompanhar os progressos realizados na execução dos planos e corrigir os eventuais desvios em relação aos planos iniciais;
- f) acompanhar o processo de consulta das partes interessadas operacionais;
- g) acompanhar as actividades relacionadas com a gestão das funções de rede;
- h) acompanhar as actividades do gestor da rede relacionadas com as crises na rede;
- i) aprovar o relatório anual referido no artigo 20.º; este relatório deve incluir, nomeadamente, a execução do plano estratégico da rede e do plano de operações da rede;
- j) resolver problemas que não tenham sido solucionados a nível da função de rede em causa;
- k) avaliar se o gestor da rede possui as competências, os recursos e a imparcialidade adequados para desempenhar com independência as tarefas que lhe estão atribuídas, incluindo as disposições em matéria de segurança, responsabilidade e emergências;
- l) aprovar o orçamento anual do gestor da rede, após o parecer favorável do Comité do Céu Único;
- m) aprovar o seu regulamento interno, após o parecer favorável do Comité do Céu Único;
- n) resolver qualquer outro assunto que considere relevante.

2. Os membros do Conselho de Administração da Rede com direito a voto são os seguintes:

- a) um representante dos prestadores de serviços de navegação aérea por bloco funcional de espaço aéreo, criado ou em processo de criação, com um total de quatro votos para o conjunto dos prestadores de serviços de navegação aérea;
- b) quatro representantes dos utilizadores civis comerciais e não comerciais do espaço aéreo;
- c) dois representantes dos operadores de aeroportos;
- d) dois representantes das autoridades militares enquanto prestadores de serviços de navegação aérea e de utilizadores do espaço aéreo.

3. São também membros do Conselho de Administração da Rede:

- a) o presidente, nomeado pela sua competência e conhecimentos técnicos por proposta da Comissão, com base, concretamente, em propostas dos membros com direito a voto do Conselho de Administração da Rede e após parecer favorável do Comité do Céu Único;
- b) um representante da Comissão;
- c) um representante do Eurocontrol;
- d) um representante do gestor da rede.

4. Cada membro tem um suplente.

5. Os membros com direito a voto do Conselho de Administração da Rede são nomeados, por proposta das respectivas organizações, após parecer favorável do Comité do Céu Único.

6. A Comissão pode nomear como conselheiros peritos independentes e reconhecidos, que exercerão a sua função a título pessoal e representarão uma ampla gama de disciplinas que englobem os principais aspectos das funções de rede. Os Estados que participem no trabalho do gestor da rede propõem candidatos para esse efeito.

7. Os membros referidos no n.º 3, alíneas a), b) e c), têm o direito de rejeitar as propostas que afectem:

- a) a soberania e as responsabilidades dos Estados-Membros, em particular relacionadas com a ordem pública, a segurança pública e a defesa, em conformidade com o artigo 13.º do Regulamento (CE) n.º 549/2004;
- b) a compatibilidade das actividades do Conselho de Administração da Rede com as finalidades e objectivos do presente regulamento;
- c) a imparcialidade e equidade do Conselho de Administração da Rede,

8. Os documentos referidos no n.º 1 são adoptados pelo Conselho de Administração da Rede por maioria simples dos seus membros com direito a voto.

9. Caso não seja possível chegar a acordo quanto a questões de grande importância para a rede, o Conselho de Administração da Rede remete o caso para a Comissão para que esta tome ulteriores medidas. A Comissão informa o Comité do Céu Único.

#### Artigo 17.º

##### Função do Comité do Céu Único

1. O gestor da rede endereça as questões regulamentares à Comissão, que delas informa o Comité do Céu Único.

2. O Comité do Céu Único exprime o seu parecer sobre:

- a) a nomeação do gestor da rede;
- b) a nomeação do presidente do Conselho de Administração da Rede;

- c) a nomeação do membros com direito a voto do Conselho de Administração da Rede;
- d) o regulamento interno do Conselho de Administração da Rede;
- e) o plano estratégico da rede e, em particular, os objectivos desse plano numa fase inicial;
- f) o orçamento anual do gestor da rede;
- g) o regulamento interno da Célula de Coordenação de Crises da Aviação Europeia;
- h) os processos decisórios cooperativos, os processos de consulta e as estruturas e processos de trabalho detalhados para as operações no que respeita às funções de rede.

3. O Comité do Céu Único pode aconselhar a Comissão quando o Conselho de Administração da Rede não tiver chegado a consenso relativamente a questões de grande importância para a rede.

#### CAPÍTULO IV

##### GESTÃO DE CRISES NA REDE

###### Artigo 18.º

##### Criação da Célula de Coordenação de Crises da Aviação Europeia

1. A gestão das crises na rede será facilitada com a criação de uma Célula de Coordenação de Crises da Aviação Europeia (a seguir designada por «CCCAE»).
2. Os membros permanentes da CCCAE são os seguintes: um representante do Estado-Membro que assegura a Presidência do Conselho, um representante da Comissão, um representante da Agência, um representante do Eurocontrol, um representante das autoridades militares, um representante dos prestadores de serviços de navegação aérea, um representante dos aeroportos e um representante dos utilizadores do espaço aéreo.
3. A composição da CCCAE pode ser reforçada em certos casos por peritos, em função da natureza da crise específica.
4. A CCCAE prepara o seu regulamento interno para adopção pelo Conselho de Administração da Rede.
5. O gestor da rede disponibiliza os recursos necessários para a criação e o funcionamento da CCCAE.

###### Artigo 19.º

##### Responsabilidades do gestor da rede e da CCCAE

1. O gestor da rede, conjuntamente com os membros da CCCAE, é responsável pela activação e a desactivação da CCCAE.
2. O gestor da rede, com o apoio da CCCAE, é responsável por:
  - a) coordenar a gestão da resposta às crises na rede, de acordo com o regulamento interno da CCCAE, o que implica uma cooperação estreita com as estruturas correspondentes dos Estados-Membros;

- b) apoiar a activação e a coordenação dos planos de emergência a nível dos Estados-Membros;
- c) elaborar as medidas de mitigação a nível da rede para assegurar o fornecimento de uma resposta atempada a essas situações de crise, a fim de proteger e garantir a continuação e a segurança do funcionamento da rede. Para esse efeito, o gestor da rede:
  - i) monitoriza a situação da rede em caso de crise 24 horas por dia,
  - ii) garante a gestão e a comunicação eficazes das informações através da difusão de dados exactos, actualizados e consistentes que apoiem a aplicação dos princípios e processos de gestão de riscos na tomada de decisões,
  - iii) facilita a recolha organizada e o armazenamento centralizado desses dados;
- d) chamar a atenção, quando necessário, da Comissão, da AESA ou dos Estados-Membros para a oportunidade de apoio adicional à atenuação da crise, em particular o estabelecimento de contactos com operadores de outros modos de transporte que podem identificar e aplicar soluções intermodais;
- e) monitorizar a recuperação e a sustentabilidade da rede e apresentar um relatório a esse respeito.

#### CAPÍTULO V

##### ACOMPANHAMENTO, APRESENTAÇÃO DE RELATÓRIOS E FISCALIZAÇÃO

###### Artigo 20.º

##### Acompanhamento e apresentação de relatórios

1. O gestor da rede estabelece um processo de acompanhamento permanente:
  - a) do desempenho operacional da rede;
  - b) das medidas tomadas e dos resultados em matéria de desempenho obtidos pelas partes interessadas operacionais e pelos Estados;
  - c) da eficácia e eficiência de cada uma das funções abrangidas pelo presente regulamento.
2. O acompanhamento permanente identifica qualquer potencial desvio em relação ao plano estratégico da rede e aos planos de operações da rede. As partes interessadas operacionais apoiam o gestor da rede desempenhando determinadas tarefas, nomeadamente fornecendo dados.
3. O gestor da rede apresenta anualmente um relatório à Comissão e à Agência sobre as medidas tomadas no desempenho das suas tarefas. O relatório deve abordar cada uma das funções de rede e a situação global da mesma e estar estreitamente relacionado com o conteúdo do plano estratégico da rede e do plano de operações da rede. A Comissão informa o Comité do Céu Único.

*Artigo 21.º***Fiscalização do gestor da rede**

A Comissão, assistida pela Agência em matérias relacionadas com a segurança, garante a fiscalização do gestor da rede, em particular no que respeita aos requisitos contidos no presente regulamento e noutra legislação da União. A Comissão apresenta todos os anos, ou quando lhe seja especificamente solicitado, um relatório ao Comité do Céu Único.

## CAPÍTULO VI

**DISPOSIÇÕES FINAIS***Artigo 22.º***Relações com países terceiros**

Os países terceiros e as suas partes interessadas operacionais podem participar no trabalho do gestor da rede.

*Artigo 23.º***Financiamento do gestor da rede**

Os Estados-Membros tomam as medidas necessárias para financiar as funções de rede confiadas ao gestor da rede, com base nas tarifas de navegação aérea. O gestor da rede estabelece os seus custos de um modo transparente.

*Artigo 24.º***Responsabilidade**

O gestor da rede deve prever mecanismos para cobrir a responsabilidade relativa à execução das suas tarefas. O método utilizado para garantir a cobertura deve ser adequado às perdas e danos potenciais em questão, tendo em conta o estatuto jurídico do gestor da rede e o nível de cobertura do seguro comercial disponível.

*Artigo 25.º***Avaliação**

A Comissão avalia, até 31 de Dezembro 2013, o mais tardar, e, daí em diante, regularmente, a eficácia da execução das funções de rede, tendo na devida conta os períodos de referência para o sistema de desempenho previstos no Regulamento (UE) n.º 691/2010.

*Artigo 26.º***Alterações ao Regulamento (UE) n.º 691/2010**

O Regulamento (UE) n.º 691/2010 é alterado do seguinte modo:

1. No artigo 3.º, n.º 3, é aditada a seguinte alínea m):

«m) avaliação do plano de desempenho do gestor da rede, incluindo a sua coerência com os objectivos de desempenho a nível da União Europeia.»

2. É aditado o seguinte artigo 5.º-A:

«Artigo 5.º-A

**Gestor da rede**

1. O gestor de rede previsto pelo artigo 3.º do Regulamento (UE) 677/2011 da Comissão (\*) desempenhará as seguintes tarefas no que respeita ao sistema de desempenho:

- a) apoiar a Comissão fornecendo-lhe dados pertinentes para a preparação dos objectivos de desempenho para toda a União Europeia antes dos períodos de referência e para a realização do acompanhamento durante o período de referência; em particular, o gestor da rede chama a atenção da Comissão para toda e qualquer quebra significativa e persistente do desempenho operacional;
- b) nos termos do artigo 20.º, n.º 5, fornecer à Comissão acesso a todos os dados enumerados no anexo IV;
- c) apoiar os Estados-Membros e os prestadores de serviços de navegação aérea a atingirem o seu objectivo de desempenho durante os períodos de referência;
- d) elaborar um plano de desempenho, que será adoptado como parte do plano estratégico da rede antes do começo de cada período de referência. Este plano de desempenho deve ser público e conter:
  - i) um objectivo de desempenho ambiental que seja coerente com os objectivos de desempenho a nível da União Europeia para todo o período de referência, com valores anuais que serão utilizados para efeitos de acompanhamento,
  - ii) objectivos de desempenho para outros domínios fundamentais de desempenho, que sejam coerentes com os objectivos de desempenho a nível da União Europeia para todo o período de referência, com valores anuais que serão utilizados para efeitos de acompanhamento,
  - iii) uma descrição das acções previstas para cumprir os objectivos,
  - iv) se necessário ou se a Comissão assim o decidir, outros objectivos e indicadores fundamentais de desempenho.

(\*) JO L 185 de 15.7.2011, p. 1.»

3. No artigo 17.º é inserido o seguinte n.º 2A:

«2A. A Comissão acompanha a aplicação do plano de desempenho do gestor da rede. Se, durante o período de referência, os objectivos não forem atingidos, a Comissão aplica as medidas adequadas que estão especificadas no plano de desempenho, a fim de rectificar a situação. Para este efeito, são utilizados os valores anuais do plano de desempenho.»

4. No anexo III, os pontos 3 e 4 passam a ter a seguinte redacção:

**«3. Ambiente**

Concepção das rotas: não aplicável durante o primeiro período de referência. Durante o segundo período de referência, avaliação do processo de concepção das rotas utilizado no plano de desempenho e da sua coerência com o processo de elaboração do plano de melhoria da rede europeia de rotas elaborado pelo gestor da rede.

#### 4. Capacidade

Nível de atraso: comparação do nível esperado de atrasos ATFM em rota utilizado nos planos de desempenho com um valor de referência determinado pelo processo de planeamento de capacidade do Eurocontrol e no plano de operações da rede do gestor da rede.».

*Artigo 27.º*

#### **Entrada em vigor**

O presente regulamento entra em vigor no vigésimo dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia*.

O presente regulamento é obrigatório em todos os seus elementos e directamente aplicável em todos os Estados-Membros.

Feito em Bruxelas, em 7 de Julho de 2011.

*Pela Comissão*  
*O Presidente*  
José Manuel BARROSO

---



## ANEXO I

**FUNÇÃO DE CONCEPÇÃO DA REDE EUROPEIA DE ROTAS (CRER)**

## PARTE A

**Objectivo**

1. A CRER:
  - a) executa um plano de melhoria da rede europeia de rotas para assegurar o funcionamento seguro e eficiente do tráfego aéreo, tendo na devida conta o impacto ambiental;
  - b) facilita, no quadro do plano de melhoria da rede europeia de rotas, o desenvolvimento de uma estrutura de espaço aéreo que ofereça o nível necessário de segurança, capacidade, flexibilidade, capacidade de resposta, desempenho ambiental e prestação sem descontinuidades de serviços de navegação aérea expeditos, tendo na devida conta as necessidades de protecção e defesa;
  - c) garante a interconectividade e a interoperabilidade regionais da rede europeia de rotas dentro da região EUR da ICAO e com as regiões da ICAO adjacentes.
2. A elaboração de um plano de melhoria da rede europeia de rotas deve basear-se num processo decisório cooperativo. O plano de melhoria da rede europeia de rotas constitui a parte do plano de operações da rede especificamente consagrada à concepção da rede europeia de rotas (CRER) e apresenta disposições detalhadas que implementam a parte CRER do plano estratégico da rede.
3. Os Estados-Membros continuam a ser os responsáveis pela elaboração pormenorizada, a aprovação e o estabelecimento das estruturas de espaço aéreo no espaço aéreo sob a sua responsabilidade.

## PARTE B

**Princípios de planeamento**

1. Sem prejuízo da soberania dos Estados-Membros sobre o espaço aéreo e dos constrangimentos dos Estados-Membros no que respeita à ordem pública, à segurança pública e às questões de defesa, o gestor da rede, os Estados-Membros, os países terceiros, os utilizadores do espaço aéreo, os blocos funcionais de espaço aéreo e os prestadores de serviços de navegação aérea, no contexto dos blocos funcionais de espaço aéreo ou individualmente, elaboram, com base num processo decisório cooperativo, o plano de melhoria da rede europeia de rotas, aplicando ao mesmo tempo os princípios de organização do espaço aéreo estabelecidos no presente anexo. O plano de melhoria da rede europeia de rotas deve cumprir os objectivos de desempenho fixados para o gestor da rede no sistema de desempenho.
2. O processo decisório cooperativo é apoiado por estruturas de trabalho detalhadas adequadas, de carácter permanente, compostas por peritos, que o gestor da rede estabelecerá com a colaboração de todas as partes interessadas. Os processos de consulta serão organizados com uma periodicidade que reflecta as necessidades da função de concepção da rede europeia de rotas.
3. Para garantir a conectividade adequada do plano de melhoria da rede europeia de rotas, o gestor da rede e os Estados-Membros incluem os países terceiros no processo decisório cooperativo em conformidade com o artigo 22.<sup>o</sup>. Deve ser garantida uma cooperação adequada entre, por um lado, o gestor da rede e as suas estruturas de trabalho detalhadas, a nível de peritos, que apoiam a elaboração do plano de melhoria da rede europeia de rotas e, por outro, as estruturas de trabalho especializadas pertinentes da ICAO dedicadas à melhoria da rede de rotas na interface.
4. O plano de melhoria da rede europeia de rotas é um plano renovável e actualizável que deve ter em conta todos os elementos necessários para garantir que o espaço aéreo europeu seja organizado como entidade única e cumpra os objectivos de desempenho aplicáveis.
5. O plano deve incluir:
  - a) princípios gerais comuns complementados por especificações técnicas para a organização do espaço aéreo;
  - b) as necessidades do sector militar em matéria de espaço aéreo militar;
  - c) uma rede europeia de rotas acordada e, se exequível, uma estrutura de espaço aéreo de rotas livres, concebida para responder a todas as necessidades dos utilizadores, com detalhes relativos a todos os projectos de alteração do espaço aéreo;

- d) regras de utilização e disponibilidade da rede de rotas e do espaço aéreo de rotas livres;
  - e) indicações sobre a sectorização recomendada do controlo do tráfego aéreo (ATC) em apoio da estrutura de espaço aéreo para os serviços de tráfego aéreo (ATS) a conceber, decidir e implementar pelos Estados-Membros;
  - f) orientações sobre a gestão do espaço aéreo;
  - g) um calendário de elaboração pormenorizado;
  - h) o calendário de um ciclo comum de publicação e implementação, através do plano de operações da rede;
  - i) uma síntese da situação actual e prevista da rede, incluindo o desempenho previsto com base nos planos actuais e acordados.
6. O gestor da rede deve garantir estruturas adequadas em todas as actividades para permitir a coordenação civil/militar no processo decisório cooperativo.
7. O gestor da rede, os Estados-Membros, os blocos funcionais de espaço aéreo e os prestadores de serviços de navegação aérea, no contexto dos blocos funcionais de espaço aéreo ou individualmente, garantem uma integração coerente dos projectos de organização do espaço aéreo acordados através do processo decisório cooperativo no plano de melhoria da rede europeia de rotas.
8. Os Estados-Membros e os blocos funcionais de espaço aéreo garantem que, antes da sua implementação, os projectos de organização do espaço aéreo a nível nacional ou a nível dos blocos funcionais de espaço aéreo sejam compatíveis e coerentes com o plano de melhoria da rede europeia de rotas e coordenados com os Estados por eles afectados e com o gestor da rede.
9. Entre as alterações aos projectos que exigem uma verificação da compatibilidade e que devem ser disponibilizadas ao gestor da rede incluem-se as seguintes:
- a) alterações no alinhamento das rotas;
  - b) alterações na direcção das rotas;
  - c) alterações na finalidade das rotas;
  - d) descrição do espaço aéreo de rotas livres, incluindo as regras de utilização associadas;
  - e) regras de utilização e disponibilidade das rotas;
  - f) alterações nos limites vertical ou horizontal dos sectores;
  - g) aditamento ou supressão de pontos significativos;
  - h) alterações na utilização do espaço aéreo transnacional;
  - i) alterações nas coordenadas de pontos significativos;
  - j) alterações que afectem a transferência de dados;
  - k) alterações que afectem os dados publicados nas AIP (*Aeronautical Information Publications*);
  - l) alterações que afectem as cartas de acordo no que respeita à organização e à utilização do espaço aéreo.
10. O gestor da rede e os Estados-Membros elaboram, no contexto do presente anexo e através do processo decisório cooperativo, propostas comuns para a alteração dos documentos adequados da ICAO. Em particular, no caso de alterações a documentos da ICAO relativos a rotas ATS sobre o alto mar, os Estados-Membros aplicam os procedimentos de coordenação da ICAO previstos para o efeito.
11. O gestor da rede, os Estados-Membros, os utilizadores do espaço aéreo, os operadores de aeroportos, os blocos funcionais de espaço aéreo e os prestadores de serviços de navegação aérea, no quadro dos blocos funcionais de espaço aéreo ou individualmente, avaliam permanentemente, através do processo decisório cooperativo, o plano de melhoria da rede europeia de rotas para ter em conta novas exigências ou a alteração de exigências no espaço aéreo. Será garantida uma coordenação permanente com as autoridades militares.

## PARTE C

**Princípios de organização do espaço aéreo**

1. Com a elaboração do plano de melhoria da rede europeia de rotas, o gestor da rede, os Estados-Membros, os países terceiros, os blocos funcionais de espaço aéreo e os prestadores de serviços de navegação aérea, no quadro dos blocos funcionais de espaço aéreo ou individualmente, devem, no âmbito do processo decisório cooperativo, aderir aos seguintes princípios de organização do espaço aéreo:
  - a) o estabelecimento e a configuração das estruturas do espaço aéreo devem basear-se nas necessidades operacionais, independentemente das fronteiras nacionais ou dos blocos funcionais de espaço aéreo ou dos limites FIR (*Flight Information Region*), não estando necessariamente vinculados ao nível de divisão entre o espaço aéreo superior e inferior;
  - b) a concepção das estruturas de espaço aéreo deve ser um processo transparente que mostre as decisões tomadas e a sua justificação através da tomada em consideração das necessidades de todos os utilizadores, conciliando ao mesmo tempo os aspectos de segurança, capacidade e ambientais, e tenha na devida conta as necessidades militares e de segurança nacional;
  - c) a procura de tráfego actual e prevista, a nível da rede e a nível local, e os objectivos de desempenho serão os elementos a ter em conta na elaboração do plano de melhoria da rede europeia de rotas, tendo em vista satisfazer as necessidades dos principais fluxos de tráfego e aeroportos;
  - d) garantir a conectividade vertical e horizontal, incluindo o espaço aéreo terminal e a estrutura do espaço aéreo na interface;
  - e) a possibilidade de os voos se realizarem seguindo ou aproximando-se tanto quanto possível das rotas e perfis de voo requeridos pelo utilizador na fase em rota do voo;
  - f) a aceitação, para avaliação e possível desenvolvimento, de todas as propostas de estruturas de espaço aéreo, incluindo o espaço aéreo de rotas livres, as opções múltiplas de rotas e as CDR, recebidas de partes interessadas que tenham uma necessidade operacional nessa zona;
  - g) a concepção das estruturas de espaço aéreo, incluindo o espaço aéreo de rotas livres e os sectores ATC, deve ter em conta as estruturas de espaço aéreo existentes ou propostas, concebidas para actividades que requerem uma reserva ou a restrição do espaço aéreo. Para isso, apenas devem ser estabelecidas as estruturas conformes com a aplicação do conceito de utilização flexível do espaço aéreo (FUA). Estas estruturas devem ser harmonizadas e tornadas coerentes, tanto quanto possível, em toda a rede europeia;
  - h) o processo de concepção do sector ATC deve iniciar-se com os alinhamentos requeridos das rotas ou dos fluxos de tráfego no quadro de um processo iterativo que garanta a compatibilidade entre as rotas ou os fluxos e os sectores;
  - i) os sectores ATC devem ser concebidos de modo a permitirem a construção de configurações de sector que satisfaçam os fluxos de tráfego e sejam adaptáveis e proporcionais à procura variável de tráfego;
  - j) devem ser estabelecidos acordos de prestação de serviços nos casos em que seja necessário, por razões operacionais, que os sectores ATC sejam concebidos através das fronteiras nacionais ou dos blocos funcionais de espaço aéreo ou dos limites FIR.
2. O gestor da rede, os Estados-Membros, os blocos funcionais de espaço aéreo e os prestadores de serviços de navegação aérea, no contexto dos blocos funcionais de espaço aéreo ou individualmente, através do processo decisório cooperativo, devem garantir que se apliquem os princípios a seguir indicados relativamente à utilização do espaço aéreo e à gestão das capacidades:
  - a) As estruturas de espaço aéreo devem ser planeadas de modo a facilitar a utilização e a gestão flexíveis e oportunas do espaço aéreo no que respeita às opções de encaminhamento, aos fluxos de tráfego, aos sistemas de configuração dos sectores e à configuração de outras estruturas de espaço aéreo;
  - b) As estruturas de espaço aéreo devem admitir o estabelecimento de opções de rotas adicionais, embora garantindo a sua compatibilidade (atenta a capacidade e as limitações da concepção do sector).

## PARTE D

**Acompanhamento permanente dos resultados do desempenho a nível da rede**

1. Para garantir melhorias no desempenho regular, o gestor da rede, em estreita cooperação com os Estados, os blocos funcionais de espaço aéreo e as partes interessadas operacionais, procede a um exame regular da eficácia das estruturas de espaço aéreo implementadas.

2. Eis alguns dos aspectos sobre que incidirá o exame:

- a) evolução da procura de tráfego;
  - b) desempenho em termos de capacidades e de eficiência dos voos e condicionalismos a nível dos Estados, dos blocos funcionais de espaço aéreo ou da rede;
  - c) avaliação dos aspectos da utilização do espaço aéreo, numa perspectiva quer civil quer militar;
  - d) avaliação da sectorização e das configurações de sectores utilizadas;
  - e) avaliação da integridade e da continuidade das estruturas de espaço aéreo; e
  - f) informação à Comissão dos casos em que as acções de melhoria necessárias ultrapassam o âmbito de competências do gestor da rede.
-

## ANEXO II

## FUNÇÃO RELATIVA ÀS RADIOFREQUÊNCIAS

## PARTE A

**Requisitos para a execução da função**

1. Os Estados-Membros nomeiam uma pessoa, autoridade ou organização competente para gestor nacional das frequências, com a responsabilidade de garantir que as frequências sejam atribuídas, alteradas e libertadas em conformidade com o disposto no presente regulamento. Os Estados-Membros notificam à Comissão e ao gestor da rede o nome e endereço desse gestor o mais tardar 4 meses após a adopção do presente regulamento.
2. O gestor da rede prepara e coordena os aspectos estratégicos em matéria de espectro relacionados com a rede, os quais devem ser devidamente documentados no plano estratégico da rede e no plano de operações da rede. O gestor da rede apoia a Comissão e os Estados-Membros na preparação das posições comuns no sector da aviação tendo em vista a apresentação de contribuições coordenadas dos Estados-Membros nas instâncias internacionais e, em particular, na Conferência Europeia das Administrações dos Correios e Telecomunicações (CEPT) e na União Internacional das Telecomunicações (UIT).
3. O gestor da rede, a pedido do ou dos gestores nacionais de frequências, toma medidas coordenadas com a Comissão e a CEPT para resolver eventuais conflitos com outros sectores de actividade.
4. Os gestores nacionais de frequências notificam ao gestor da rede os casos de interferências radioeléctricas que afectem a rede aérea europeia. O gestor da rede regista a sua ocorrência e fornece todo o apoio necessário à sua avaliação. O gestor da rede, a pedido do ou dos gestores nacionais de frequências, coordena ou oferece todo o apoio necessário à resolução ou mitigação desses casos, incluindo a tomada de medidas coordenadas com a Comissão e a CEPT.
5. O gestor da rede cria e mantém um registo central, onde serão armazenados todos os dados relativos à atribuição de radiofrequências, descritos no ponto 14.
6. Os Estados-Membros utilizarão o registo central para cumprirem as suas obrigações administrativas para com a ICAO de registo da atribuição de frequências.
7. O gestor da rede e os gestores nacionais de frequências desenvolvem continuamente e melhoram os procedimentos de gestão das frequências, os critérios de planeamento, os conjuntos de dados e os processos, a fim de optimizarem a utilização e a ocupação do espectro radioeléctrico pelo tráfego aéreo geral. O gestor da rede, a pedido de um ou mais Estados-Membros, propõe-os posteriormente a nível regional.
8. Quando seja necessária uma atribuição de frequências, o candidato apresenta ao gestor nacional de frequências adequado um pedido do qual devem constar todos os dados pertinentes e a justificação.
9. O gestor nacional de frequências e o gestor da rede avaliam e estabelecem uma ordem de prioridades para os pedidos de frequências com base nas necessidades operacionais e nos critérios acordados. Além disso, o gestor da rede, conjuntamente com os gestores nacionais de frequências, determina o seu impacto na rede. O gestor da rede estabelece os referidos critérios em consulta com os gestores nacionais de frequências no prazo de 12 meses após a adopção do presente regulamento, devendo posteriormente mantê-los e actualizá-los na medida do necessário.
10. Caso exista um impacto na rede, o gestor da rede determina a ou as frequências adequadas para satisfazer o pedido, tendo em conta os seguintes requisitos:
  - a) a necessidade de fornecer serviços infra-estruturais seguros de comunicação, navegação e vigilância;
  - b) a necessidade de optimizar a utilização dos recursos espectrais, que são finitos;
  - c) a necessidade de um acesso rentável, justo e transparente ao espectro radioeléctrico;
  - d) as necessidades operacionais do(s) candidato(s) e das partes interessadas operacionais;
  - e) as previsões da procura de espectro radioeléctrico no futuro; e
  - f) as disposições contidas no *European Frequency Management Manual* da ICAO.



11. Caso não exista impacto na rede, os gestores nacionais de frequências determinam a ou as frequências adequadas para satisfazer o pedido, tendo em conta os requisitos mencionados no ponto 10.
12. Quando um pedido de frequências não possa ser satisfeito, os gestores nacionais de frequências podem pedir ao gestor da rede que efectue uma procura específica de frequências. Para encontrar uma solução para os gestores nacionais de frequências, o gestor da rede, com a ajuda deles, pode efectuar um exame específico da situação em matéria de utilização de frequências na zona geográfica em causa.
13. O gestor nacional de frequências atribui a ou as frequências adequadas definidas nos pontos 10, 11 ou 12.
14. O gestor nacional de frequências regista cada atribuição no registo central, mencionando as seguintes informações:
  - a) os dados definidos no *European Frequency Management Manual* da ICAO, incluindo os dados técnicos e operacionais associados pertinentes;
  - b) as exigências de dados melhorados, resultantes do ponto 7;
  - c) uma descrição da utilização operacional das frequências atribuídas;
  - d) os dados de contacto da parte interessada operacional que utiliza as frequências atribuídas.
15. Na atribuição de frequências ao requerente, o gestor nacional de frequências inclui as condições de utilização. No mínimo, essas condições devem especificar que a atribuição de frequências:
  - a) permanece válida enquanto as frequências estiverem a ser utilizadas para satisfazer as necessidades operacionais descritas pelo requerente;
  - b) pode ser objecto de um pedido de mudança de frequências e que tal mudança terá de efectuar-se num determinado prazo;
  - c) está sujeita a alteração, uma vez alterada a utilização operacional descrita pelo requerente.
16. O ou os gestores nacionais de frequências devem garantir que qualquer mudança, modificação ou libertação necessárias de frequências se efectue dentro do prazo acordado e que o registo central seja actualizado em conformidade. O ou os gestores nacionais de frequências enviam a devida justificação ao gestor da rede quando essas acções não possam ser realizadas.
17. Os gestores nacionais de frequências garantem que os dados operacionais, técnicos e administrativos referidos no ponto 14, relativos a todas as atribuições de frequências utilizadas na rede aérea europeia, fiquem disponíveis no registo central o mais tardar até 31 de Dezembro de 2011.
18. O gestor da rede e o gestor ou gestores nacionais de frequências monitorizam e avaliam as faixas de frequências e as atribuições de frequências do sector da aviação com base em procedimentos transparentes, por forma a garantir a sua utilização correcta e eficiente. O gestor da rede estabelece os referidos procedimentos em consulta com os gestores nacionais de frequências no prazo máximo de 12 meses após a adopção do presente regulamento, devendo posteriormente mantê-los e actualizá-los na medida do necessário. Em particular, o gestor da rede identifica as eventuais discrepâncias entre o registo central, a finalidade operacional e a utilização efectiva das frequências atribuídas. O gestor da rede notifica ao gestor nacional de frequências as referidas discrepâncias tendo em vista a sua resolução num prazo acordado.
19. O gestor da rede garante a disponibilidade de ferramentas comuns de apoio ao planeamento, coordenação, registo, auditoria e optimização a nível central e nacional. Em particular, serão desenvolvidas ferramentas que facilitem a análise dos dados do registo central para fins de monitorização da eficiência da função e de concepção e implementação do processo de optimização das frequências previsto no ponto 7.

#### PARTE B

##### Requisitos para a organização da função

1. A tomada de decisões através de um processo de cooperação (o processo decisório cooperativo) entre os gestores nacionais de frequências e o gestor da rede deve basear-se num dispositivo sujeito à aprovação do Conselho de Administração da Rede, de acordo com o artigo 16.º do presente regulamento, após parecer favorável do Comité do Céu Único, de acordo com o artigo 5.º, n.º 2, do Regulamento (CE) n.º 549/2004.

2. Em caso de desacordo quanto ao dispositivo referido no n.º 1 da Parte B do presente anexo, o gestor da rede ou os Estados-Membros em causa apresentam o assunto à Comissão para que esta tome as medidas necessárias. A Comissão delibera de acordo com o procedimento previsto no artigo 5.º, n.º 2, do Regulamento (CE) n.º 549/2004.
  3. O dispositivo deve, pelo menos, especificar:
    - a) os critérios de avaliação das necessidades operacionais e para o estabelecimento da ordem de prioridades;
    - b) os prazos mínimos para a coordenação das novas atribuições de radiofrequências ou das atribuições alteradas;
    - c) os mecanismos para garantir o cumprimento, pelo gestor da rede e pelos gestores nacionais de frequências, dos objectivos de desempenho pertinentes a nível da União Europeia;
    - d) uma menção que preveja que os procedimentos, critérios e processos melhorados de gestão das frequências não afectarão negativamente os aplicados por outros países no contexto dos procedimentos regionais da ICAO; e
    - e) prescrições que garantam que, no caso de disposições de gestão novas ou alteradas, os Estados-Membros consultarão devidamente todas as partes interessadas afectadas a nível nacional e europeu.
  4. As estruturas iniciais de coordenação das radiofrequências devem ser totalmente compatíveis com as existentes. A evolução dessas estruturas deve ser precisada em cooperação com os gestores nacionais de frequências e ir no sentido da redução das despesas (sobreposições, duplicações e trâmites desnecessários) na medida do possível.
  5. A coordenação com os países adjacentes que não participam no trabalho do gestor da rede sobre a utilização estratégica e tática das radiofrequências deve ser efectuada através das estruturas de trabalho regionais da ICAO. Essa coordenação terá em vista permitir o acesso dos países adjacentes aos serviços do gestor da rede.
  6. O gestor da rede e os gestores nacionais de frequências acordam sobre as prioridades gerais da função no que respeita à melhoria da concepção e do funcionamento da rede aérea europeia. Essas prioridades devem ser documentadas na forma de uma vertente «frequências» do plano estratégico da rede e do plano de operações da rede sobre a qual as partes interessadas devem ser consultadas. Em particular, a ordem de prioridades poderá considerar faixas, zonas e serviços específicos.
  7. Os Estados-Membros devem garantir que a utilização das faixas de frequências da aviação pelos utilizadores militares seja devidamente coordenada com os gestores nacionais de frequências e o gestor da rede.
-

## ANEXO III

## A FUNÇÃO RELATIVA AOS CÓDIGOS DE TRANSPONDER

## PARTE A

Requisitos da função relativa aos códigos de *transponder*

1. Os objectivos desta função são os seguintes:
  - a) melhorar a robustez do processo de atribuição de códigos através da distribuição clara dos papéis e responsabilidades de todas as partes envolvidas, sendo o desempenho geral da rede o factor principal para a determinação da atribuição de códigos;
  - b) aumentar a transparência da atribuição de códigos e da utilização real dos mesmos, permitindo uma melhor avaliação da eficiência geral da rede; e
  - c) através da sua consagração num regulamento, oferecer a base regulamentar para uma melhor repressão e fiscalização.
2. Os códigos de *transponder* para SSR devem ser atribuídos por intermédio do gestor da rede aos Estados-Membros e aos prestadores de serviços de navegação aérea de um modo que optimize a sua distribuição segura e eficiente, tendo em conta:
  - a) as necessidades operacionais de todas as partes interessadas operacionais;
  - b) os níveis reais e previstos de tráfego aéreo; e
  - c) a obrigatoriedade de utilização dos códigos de *transponder* para os SSR em conformidade com as disposições pertinentes do *Regional Air Navigation Plan - European Region - Facilities and Services Implementation Document*, da ICAO, e dos documentos de orientação.
3. O gestor da rede deve ter permanentemente à disposição dos Estados-Membros, dos prestadores de serviços de navegação aérea e dos países terceiros uma lista com os códigos de *transponder* para os SSR atribuídos que descreva a atribuição completa e actualizada dos códigos SSR no espaço aéreo referido no artigo 1.º, n.º 3.
4. O gestor da rede institui um processo formal para determinar, avaliar e coordenar as necessidades de atribuições de códigos de *transponder* para os SSR, tendo em conta todas as utilizações civis e militares necessárias de códigos de *transponder* para os SSR.
5. O processo formal referido no ponto 4 deve incluir, no mínimo, os procedimentos, prazos e objectivos de desempenho acordados que sejam pertinentes para a realização das seguintes actividades:
  - a) apresentação dos pedidos de atribuição de códigos de *transponder* para SSR;
  - b) avaliação dos pedidos de atribuição de códigos de *transponder* para os SSR;
  - c) coordenação das propostas de alterações às atribuições de códigos de *transponder* para SSR com os Estados-Membros e os países terceiros de acordo com os requisitos previstos na parte B;
  - d) auditoria periódica às atribuições e necessidades de códigos de *transponder* para SSR tendo em vista a optimização da situação, incluindo a reatribuição dos códigos atribuídos;
  - e) alteração, aprovação e distribuição periódicas da lista geral de atribuições de códigos de *transponder* para SSR prevista no ponto 3;
  - f) notificação, avaliação e resolução de conflitos imprevistos entre atribuições de códigos de *transponder* para SSR;
  - g) notificação, avaliação e resolução de atribuições erradas de códigos de *transponder* para SSR detectadas nas verificações de retenção de códigos;
  - h) notificação, avaliação e resolução de défices imprevistos nas atribuições de códigos de *transponder* para SSR;
  - i) fornecimento de dados e informações de acordo com os requisitos estabelecidos na parte C.

6. Os pedidos de atribuição de códigos de *transponder* para SSR recebidos no âmbito do processo previsto no ponto 4 são verificados pelo gestor da rede para confirmar o cumprimento dos requisitos do processo em matéria de convenções relativas ao formato e aos dados, à exaustividade, à exactidão, à pontualidade e à justificação.
7. Os Estados-Membros garantem que os códigos de *transponder* para SSR sejam atribuídos às aeronaves em conformidade com a lista de atribuições de códigos de *transponder* para os SSR prevista no ponto 3.
8. O gestor da rede pode utilizar, em nome dos Estados-Membros e dos prestadores de serviços de navegação aérea, um sistema centralizado de atribuição e gestão dos códigos de *transponder* para SSR tendo em vista a sua atribuição automática ao tráfego aéreo geral.
9. O gestor da rede aplica os procedimentos e ferramentas necessários para a avaliação periódica da utilização efectiva dos códigos de *transponder* para SSR pelos Estados-Membros e pelos prestadores de serviços de navegação aérea.
10. O gestor da rede, os Estados-Membros e os prestadores de serviços de navegação aérea estabelecem de comum acordo planos e procedimentos para apoiar a análise periódica e a identificação das futuras necessidades de códigos de *transponder* para SSR. Essa análise deve incluir a identificação dos potenciais impactos no desempenho decorrentes de défices previstos nas atribuições de códigos de *transponder* para SSR.
11. São elaborados e mantidos manuais de operações contendo as instruções e informações necessárias para que a função de rede seja realizada em conformidade com o exigido pelo presente regulamento. Esses manuais de operações devem ser distribuídos e mantidos de acordo com processos adequados de gestão da qualidade e da documentação.

#### PARTE B

##### **Requisitos do mecanismo específico de consulta**

1. O gestor da rede estabelece um mecanismo específico para a coordenação e a consulta das estruturas detalhadas de atribuição dos códigos de *transponder* para SSR que:
  - a) garanta que o impacto da utilização dos códigos de *transponder* para SSR nos países terceiros seja tido em conta através da participação nas estruturas de trabalho para a gestão dos códigos de *transponder* para SSR previstas nas disposições pertinentes do *Regional Air Navigation Plan - European Region - Facilities and Services Implementation Document*, da ICAO;
  - b) garanta que a lista das atribuições de códigos de *transponder* para SSR prevista no ponto 3 da parte A seja compatível com o plano de gestão dos códigos constante das disposições pertinentes do *Regional Air Navigation Plan - European Region - Facilities and Services Implementation Document*, da ICAO;
  - c) especifique disposições que garantam, em caso de adopção de novas estruturas de gestão dos códigos de *transponder* para SSR ou de alteração das existentes, a realização de consultas adequadas aos Estados-Membros afectados;
  - d) especifique disposições que garantam, em caso de adopção de novas estruturas de gestão dos códigos de *transponder* SSR ou de alteração das existentes, a realização pelos Estados-Membros de consultas adequadas a todas as partes interessadas afectadas a nível nacional;
  - e) garanta que a coordenação com os países terceiros sobre a utilização estratégica e tática dos códigos de *transponder* para SSR seja conduzida através das estruturas de trabalho para a gestão dos códigos de *transponder* para SSR previstas nas disposições pertinentes do *Regional Air Navigation Plan - European Region - Facilities and Services Implementation Document*, da ICAO;
  - f) especifique os prazos mínimos para a coordenação de - e a consulta sobre - as propostas de novas atribuições de códigos de *transponder* para SSR ou de alteração das existentes;
  - g) garanta que as alterações à lista de atribuições de códigos de *transponder* para SSR sejam sujeitas à aprovação dos Estados-Membros afectados pelas ditas alterações; e
  - h) especifique disposições que garantam que as alterações à lista de atribuições de códigos de *transponder* para SSR sejam comunicadas a todas as partes interessadas imediatamente após a sua aprovação, sem prejuízo dos procedimentos nacionais para a comunicação de informações sobre a utilização dos códigos de *transponder* para SSR pelas autoridades militares.
2. O gestor da rede, em coordenação com as autoridades militares nacionais, deve garantir que sejam tomadas as medidas necessárias para certificar que a atribuição e a utilização dos códigos de *transponder* para SSR para fins militares não têm efeitos negativos na segurança ou na eficiência do fluxo de tráfego aéreo geral.

## PARTE C

**Requisitos para o fornecimento de dados**

1. Os pedidos de novas atribuições de códigos de *transponder* para SSR ou de alteração dos existentes devem cumprir os requisitos do processo previsto no ponto 4 da parte A em matéria de convenções relativas ao formato e aos dados, à exaustividade, à exactidão, à pontualidade e à justificação.
  2. Os Estados-Membros devem fornecer ao gestor da rede, se for caso disso, dentro dos prazos acordados por ele prescritos, os dados e informações a seguir indicados, para apoiar a execução da função de rede relativa aos códigos de *transponder* para SSR:
    - a) o registo actualizado da atribuição e utilização de todos os códigos de *transponder* para SSR dentro da sua área de responsabilidade, sob reserva de eventuais condicionalismos de segurança relativos à divulgação integral de atribuições específicas de códigos militares não utilizados para o tráfego aéreo geral;
    - b) justificativos que demonstrem que as atribuições existentes ou solicitadas de códigos de *transponder* para SSR são as mínimas necessárias para responder às necessidades operacionais;
    - c) detalhes das atribuições de códigos de *transponder* para SSR que já não sejam necessários por razões operacionais e que podem ser libertados tendo em vista uma reatribuição dentro da rede;
    - d) o relatório dos eventuais défices efectivos imprevistos nas atribuições de códigos de *transponder* para SSR; e
    - e) elementos sobre qualquer eventual alteração do planeamento da instalação ou do estado operacional dos sistemas ou componentes que possa afectar a atribuição de códigos de *transponder* para SSR aos voos.
  3. Os prestadores de serviços de navegação aérea devem fornecer ao gestor da rede, se for caso disso, dentro dos prazos acordados por ele prescritos, os dados e informações a seguir indicados, para apoiar a execução da função de rede relativa aos códigos de *transponder* para SSR:
    - a) relatórios CPR (*correlated position reports*) do sistema táctico melhorado de gestão dos fluxos (ETFMS) que contenham as atribuições de códigos de *transponder* para SSR destinados ao tráfego aéreo geral que efectue voos de acordo com as regras de voo por instrumentos; e
    - b) relatórios de qualquer conflito ou perigo real não previsto causado por uma atribuição efectiva de códigos de *transponder* para SSR operacionais, incluindo informações sobre a forma como o conflito foi resolvido.
  4. As respostas dos Estados-Membros e dos prestadores de serviços de navegação aérea à coordenação das propostas alteração das atribuições de códigos de *transponder* para SSR e de actualização da lista de códigos de *transponder* para SSR atribuídos devem, no mínimo:
    - a) referir se está ou não previsto qualquer conflito ou perigo entre as atribuições de códigos de *transponder* para SSR;
    - b) confirmar se os requisitos operacionais ou a eficiência serão ou não afectados de forma negativa; e
    - c) confirmar que as alterações das atribuições de códigos de *transponder* SSR podem ser implementadas de acordo com os prazos prescritos.
-



## ANEXO IV

**MODELO DE PLANO ESTRATÉGICO DA REDE**

O plano estratégico da rede deve basear-se na seguinte estrutura:

**1. INTRODUÇÃO**

1.1. Alcance (geográfico e temporal) do plano estratégico da rede

1.2. Preparação do plano e processo de validação

**2. CONTEXTO E REQUISITOS GERAIS**

2.1. Descrição da situação actual e prevista da rede, incluindo a CRER, ATFM, os aeroportos e os recursos escassos.

2.2. Desafios e oportunidades relacionados com o período de vigência do plano (incluindo a previsão da procura de tráfego e a sua evolução a nível mundial)

2.3. Objectivos de desempenho e requisitos comerciais expressos pelas diferentes partes interessadas e objectivos de desempenho a nível da União Europeia

**3. VISÃO ESTRATÉGICA**

3.1. Descrição do modo como a rede se desenvolverá e evoluirá estrategicamente, a fim de responder com êxito aos objectivos de desempenho e aos requisitos comerciais

3.2. Conformidade com o sistema de desempenho

3.3. Conformidade com o plano director europeu ATM

**4. OBJECTIVOS ESTRATÉGICOS**

4.1. Descrição dos objectivos estratégicos da rede:

— aspectos da cooperação das partes interessadas operacionais participantes em termos de funções e responsabilidades

— de que modo os objectivos estratégicos responderão às necessidades

— de que modo serão medidos os progressos na realização desses objectivos

— qual o impacto dos objectivos estratégicos no sector e noutras áreas relacionadas

**5. PLANEAMENTO DO DESEMPENHO**

O plano de desempenho deve basear-se na seguinte estrutura:

**1. Introdução**

1.1. Descrição da situação (alcance do plano, funções abrangidas, etc.)

1.2. Descrição do cenário macroeconómico do período de referência, nomeadamente dos pressupostos gerais (previsões de tráfego, etc.)

1.3. Descrição dos resultados da consulta das partes interessadas para preparação do plano de desempenho (principais questões suscitadas pelos participantes e, se possível, compromissos acordados)

**2. Objectivos de desempenho do gestor da rede**

2.1. Objectivos de desempenho para cada domínio de desempenho fundamental pertinente, definidos por referência a cada indicador de desempenho fundamental, em relação a todo o período de referência, com indicação dos valores anuais que serão utilizados para efeitos de monitorização e incentivos

2.2. Descrição e explicação da contribuição e do impacto dos objectivos de desempenho do gestor da rede nos objectivos de desempenho a nível da União Europeia

3. Contribuição de cada função
  - 3.1. Objectivos de desempenho individuais para cada função (ATFM, CRER, códigos de *transponder* para SSR, frequências)
  4. Dimensão militar
  - 4.1. Descrição da dimensão civil-militar do plano que indique a contribuição da aplicação do conceito de utilização flexível do espaço aéreo para o aumento da capacidade, dando a devida atenção à eficácia da operação militar, e que precise, se considerado necessário, os indicadores e objectivos de desempenho pertinentes que sejam consonantes com os indicadores e objectivos do plano de desempenho
  5. Análise de sensibilidade e comparação com o plano de desempenho anterior
  - 5.1. Sensibilidade a pressupostos externos
  - 5.2. Comparação com o plano de desempenho anterior
  6. Aplicação do plano de desempenho
  - 6.1. Descrição das medidas adoptadas pelo Conselho de Administração da Rede para a consecução dos objectivos de desempenho, como, por exemplo:
    - mecanismos de controlo destinados a garantir a execução das actividades de segurança e dos planos empresariais
    - medidas de controlo e de notificação da aplicação dos planos de desempenho, nomeadamente o que está previsto para corrigir a situação se, durante o período de referência, os objectivos não forem atingidos
  6. PLANEAMENTO ESTRATÉGICO
  - 6.1. Descrição do planeamento a curto/médio prazo:
    - prioridades de cada um dos objectivos estratégicos
    - aplicação de cada um dos objectivos estratégicos em termos de implantação necessária de tecnologia, impacto arquitectónico, aspectos humanos, custos envolvidos, benefícios, assim como governação, recursos e regulamentação necessários
    - participação requerida das partes interessadas operacionais em cada elemento do plano, incluindo os seus papéis e responsabilidades
    - nível acordado de envolvimento do gestor da rede para apoiar a implementação de cada elemento do plano em relação a cada função individual
  - 6.2. Descrição do planeamento a longo prazo:
    - intenção de alcançar cada um dos objectivos estratégicos em termos de tecnologia necessária e correspondentes aspectos de I&D, impacto arquitectónico, aspectos humanos, análise de rentabilidade, governação e regulamentação necessárias, assim como a justificação destes investimentos do ponto de vista económico e da segurança
    - participação requerida das partes interessadas operacionais em cada elemento do plano, incluindo os seus papéis e responsabilidades
  7. AVALIAÇÃO DOS RISCOS
  - 7.1. Descrição dos riscos associados à execução do plano
  - 7.2. Descrição do processo de monitorização (incluindo o potencial desvio em relação aos objectivos iniciais)
  8. RECOMENDAÇÕES
  - 8.1. Identificação das medidas a adoptar pela União e pelos Estados-Membros para apoiar a aplicação do plano
-

## ANEXO V

**MODELO DE PLANO DE OPERAÇÕES DA REDE**

O plano de operações da rede deve basear-se na seguinte estrutura geral (que será adaptada em função das diferentes funções e do horizonte temporal do plano de operações da rede para reflectir a sua natureza renovável e os seus períodos de vigência de três a cinco anos, anuais, sazonais, semanais e diários):

1. INTRODUÇÃO
  - 1.1. Alcance (geográfico e temporal) do plano de operações da rede
  - 1.2. Preparação do plano e processo de validação
2. DESCRIÇÃO DO PLANO DE OPERAÇÕES DA REDE, DOS OBJECTIVOS OPERACIONAIS E DOS OBJECTIVOS GERAIS
  - inclusão dos aspectos da colaboração das partes interessadas operacionais participantes em termos de papéis e responsabilidades,
  - indicação do modo como os objectivos operacionais e gerais serão contemplados nas fases tática, pré-tática, a curto prazo e a médio prazo do plano de operações da rede assim como outros objectivos de desempenho fixados em aplicação do regulamento relativo ao desempenho,
  - prioridades estabelecidas e recursos necessários para o período de planeamento,
  - indicação do impacto no sector ATM e noutras áreas relacionadas.
3. PROCESSO GERAL DE PLANEAMENTO DAS OPERAÇÕES DA REDE
  - descrição do processo geral de planeamento das operações da rede,
  - descrição do modo como o plano de operações da rede evoluirá e progredirá estrategicamente por forma a responder com êxito aos requisitos de desempenho operacionais e a outros objectivos de desempenho fixados em aplicação do regulamento relativo ao desempenho,
  - descrição das ferramentas e dados utilizados.
4. CONTEXTO GERAL E REQUISITOS OPERACIONAIS
  - 4.1. Descrição sucinta do desempenho operacional passado da rede
  - 4.2. Desafios e oportunidades associados ao período de vigência do plano
  - 4.3. Previsões do tráfego da rede de acordo com os apêndices 1 e 2, incluindo:
    - as previsões para a rede,
    - as previsões para os prestadores de serviços de navegação aérea, os blocos funcionais de espaço aéreo e os ACC (*Area Control Centre*),
    - as previsões para os principais aeroportos,
    - a análise das previsões de tráfego, segundo vários cenários,
    - a análise do impacto de eventos especiais.
  - 4.4. Requisitos de desempenho operacional da rede, incluindo:
    - os requisitos de capacidade geral da rede,
    - os requisitos de capacidade dos prestadores de serviços de navegação aérea, dos blocos funcionais de espaço aéreo e dos ACC,
    - a capacidade dos aeroportos,
    - a análise dos requisitos de capacidade,
    - os requisitos gerais de eficiência do ambiente da rede/dos voos,
    - os requisitos gerais de segurança da rede,
    - os requisitos para situações de emergência e a continuidade dos serviços que afectem a rede.
  - 4.5. Necessidades operacionais expressas pelas diferentes partes interessadas, incluindo o sector militar
5. PLANOS E ACÇÕES DE MELHORIA DO DESEMPENHO OPERACIONAL DA REDE A NÍVEL DA REDE
  - descrição dos planos e acções que se prevê implementar a nível da rede, incluindo em matéria de espaço aéreo, de recursos escassos e de ATFM,
  - descrição do contributo de cada um dos planos e acções para o desempenho operacional.

6. PLANOS E ACÇÕES PARA MELHORIA DO DESEMPENHO OPERACIONAL A NÍVEL LOCAL
    - descrição de cada um dos planos e acções que se prevê implementar a nível local,
    - descrição do contributo de cada um dos planos e acções para o desempenho operacional,
    - descrição das relações com os países terceiros e do trabalho relacionado com a ICAO.
  7. EVENTOS ESPECIAIS
    - síntese dos eventos especiais com um impacto significativo na ATM,
    - cada um dos eventos especiais e o seu tratamento na perspectiva da rede,
    - exercícios militares de grande importância.
  8. REQUISITOS PARA O ESPAÇO AÉREO MILITAR
    - 8.1. Os prestadores de serviços de ATM do sector militar responsáveis por zonas de espaço aéreo reservado ou exclusivo devem trocar com o gestor da rede, através da Célula de Gestão do Espaço Aéreo respectiva, as seguintes informações, em conformidade com as regras nacionais:
      - a disponibilidade do espaço aéreo: dias/horas pré-estabelecidos de disponibilidade do espaço aéreo reservado,
      - os pedidos pontuais de utilização não prevista do espaço aéreo reservado,
      - os casos de libertação do espaço aéreo reservado para utilização civil sempre que não necessário, mediante aviso com a máxima antecedência possível.
  9. PREVISÕES CONSOLIDADAS E ANÁLISE DO DESEMPENHO OPERACIONAL DA REDE
    - objectivos e previsões de atrasos/capacidade ATM para a rede, os prestadores de serviços de navegação aérea, os blocos funcionais de espaço aéreo e os ACC,
    - desempenho operacional dos aeroportos,
    - objectivos e previsões de desempenho em matéria de ambiente da rede/eficiência dos voos,
    - impacto dos eventos especiais,
    - análise dos objectivos e das previsões de desempenho operacional.
  10. IDENTIFICAÇÃO DAS ZONAS DE ESTRANGULAMENTO OPERACIONAL E DAS SOLUÇÕES DE ATENUAÇÃO AO NÍVEL DA REDE E AO NÍVEL LOCAL
    - identificação dos estrangulamentos operacionais (segurança, capacidade, eficiência dos voos) efectivos e potenciais, das suas causas e das soluções ou medidas de mitigação acordadas, incluindo as opções para o equilíbrio entre a procura e a capacidade (DCB – *demand capacity balancing*).
-

*Apêndice 1***Centros de Controlo Regional (ACC)**

O plano de operações da rede deve fornecer uma descrição detalhada, ACC a ACC, de todas as áreas, com as medidas previstas de melhoria operacional, as projecções para o período, as previsões de tráfego, o objectivo e as previsões em termos de atrasos, os eventos significativos susceptíveis de afectar o tráfego, os contactos operacionais.

O gestor da rede deve incluir, para cada ACC:

- as previsões de tráfego,
- uma análise do actual desempenho operacional,
- uma avaliação quantificada da capacidade alcançada (base de capacidade),
- uma avaliação quantificada da capacidade necessária para vários cenários de evolução do tráfego (perfil de capacidade necessária),
- uma avaliação quantificada das acções previstas de melhoria operacional a nível dos ACC, conforme acordado com os prestadores de serviços de navegação aérea,
- objectivos e previsões em termos de atrasos,
- uma análise do desempenho operacional previsto (segurança, capacidade, ambiente).

Cada prestador de serviços de navegação aérea deve fornecer ao gestor da rede as seguintes informações, que devem ser incluídas na descrição individual do ACC:

- objectivo local em termos de atrasos,
  - avaliação/confirmação das previsões de tráfego, tendo em conta o conhecimento local,
  - número de sectores disponíveis: configuração do sector/regime de abertura por época/dia da semana/hora do dia,
  - capacidades/valores da monitorização para cada sector/volume de tráfego por configuração/regime de abertura,
  - eventos especiais planeados ou conhecidos, incluindo datas/horas e respectivo impacto no desempenho operacional,
  - detalhes das medidas de melhoria operacional planeadas, do calendário de aplicação das mesmas e do respectivo impacto negativo/positivo na capacidade e/ou na eficiência,
  - detalhes das alterações propostas e confirmadas da estrutura e da utilização do espaço aéreo,
  - acções adicionais acordadas com o gestor da rede,
  - contactos operacionais do ACC.
-



*Apêndice 2***Aeroportos**

O plano de operações da rede deve fornecer uma descrição detalhada, em relação aos principais aeroportos europeus, de todas as áreas, indicando as medidas previstas de melhoria operacional, as projecções para o período, as previsões de tráfego e de atrasos, os eventos significativos susceptíveis de afectar o tráfego, os contactos operacionais.

O gestor da rede deve incluir, para cada aeroporto principal:

- as previsões de tráfego,
- uma análise do desempenho operacional previsto (segurança, capacidade, ambiente).

Cada aeroporto incluído no plano de operações da rede deve fornecer ao gestor da rede as seguintes informações, que deverão ser incluídas na descrição de cada aeroporto:

- avaliação/confirmação das previsões de tráfego, tendo em conta o conhecimento local,
  - capacidade das pistas de aviação para cada configuração de pistas, chegadas e partidas actuais e previstas,
  - especificação da capacidade para o período nocturno e duração do mesmo, se pertinente,
  - detalhes das medidas de melhoria operacional planeadas, do calendário de aplicação das mesmas e do respectivo impacto negativo/positivo na capacidade e/ou na eficiência,
  - eventos especiais planeados ou conhecidos, incluindo datas/horas e respectivo impacto no desempenho operacional,
  - outros factores de melhoria da capacidade previstos,
  - acções adicionais acordadas com o gestor da rede.
-

## ANEXO VI

**REQUISITOS GERAIS DAS FUNÇÕES DE REDE****1. ESTRUTURA ORGANIZACIONAL**

O gestor da rede deve instituir e gerir a sua organização segundo uma estrutura que apoie a segurança das funções de rede.

A estrutura organizacional deve definir:

- a) os poderes, deveres e responsabilidades dos detentores de postos nomeados, em especial do pessoal da administração responsável pelas funções relacionadas com a segurança (operacional e outra), a qualidade e os recursos humanos;
- b) a relação e os canais de comunicação entre as diferentes partes e processos da organização.

**2. SEGURANÇA OPERACIONAL**

O gestor da rede deve estabelecer um sistema de gestão da segurança que cubra todas as funções de rede que ele desempenha, observando os princípios a seguir enunciados. Deve:

- a) descrever a filosofia e os princípios gerais da organização no que respeita à segurança para responder o melhor possível às necessidades das partes interessadas pertinentes, a seguir designados por «a política» da organização;
- b) estabelecer uma função de controlo da conformidade que preveja procedimentos para verificar se todas as funções estão a ser prestadas de acordo com os requisitos, normas e procedimentos aplicáveis. O controlo da conformidade deve incluir um sistema de *feedback* das constatações aos quadros da administração responsáveis, para garantir a aplicação eficaz e atempada das medidas correctivas que forem necessárias;
- c) apresentar provas do funcionamento do sistema de gestão através de manuais e documentos de acompanhamento;
- d) nomear os seus representantes para monitorizar o cumprimento e a adequação dos procedimentos destinados a garantir práticas operacionais seguras e eficientes;
- e) rever o sistema de gestão em vigor e tomar medidas correctivas, se necessário;
- f) gerir a segurança de todas as funções de rede que lhe estão atribuídas. Ao fazê-lo, deve estabelecer interfaces formais com todas as partes interessadas pertinentes para poder identificar os perigos para a segurança aérea decorrentes das suas actividades, avaliá-los e gerir os riscos a eles associados, se for caso disso;
- g) prever procedimentos para gerir a segurança quando introduzir novos sistemas funcionais ou mudar os sistemas funcionais existentes.

**3. SEGURANÇA**

O gestor da rede deve estabelecer um sistema de gestão da segurança que cubra todas as funções de rede que ele desempenha, respeitando os princípios a seguir enunciados. Deve:

- a) garantir a segurança das suas instalações e do seu pessoal de modo a impedir interferências ilícitas que possam afectar a segurança das funções de rede que gere;
- b) garantir a protecção dos dados operacionais que recebe, produz ou, de outro modo, utiliza por forma a que o acesso esteja limitado unicamente às pessoas autorizadas;
- c) definir os procedimentos relacionados com a avaliação e redução dos riscos de segurança, o acompanhamento e o reforço da protecção, as análises das medidas de protecção e a difusão de ensinamentos;
- d) definir os meios para detectar violações da segurança e alertar o pessoal de forma adequada; e
- e) definir os meios para circunscrever os efeitos das violações da segurança e identificar acções de recuperação e procedimentos de mitigação para prevenir a repetição de ocorrências.

**4. MANUAIS DE OPERAÇÕES**

O gestor da rede estabelece e mantém actualizados manuais de operações relativos às suas próprias operações, que o pessoal operacional utilizará como orientação. O gestor da rede deve garantir que:

- a) os manuais de operações contenham as instruções e informações necessárias ao desempenho das tarefas que incumbem ao pessoal responsável pelas operações;
- b) as partes pertinentes dos manuais de operações estejam acessíveis ao pessoal em causa;

- c) o pessoal responsável pelas operações seja rapidamente informado de quaisquer alterações aos manuais de operações referentes às tarefas por si desempenhadas, bem como da entrada em vigor das mesmas.

#### 5. REQUISITOS EM MATÉRIA DE PESSOAL

O gestor da rede deve empregar pessoas devidamente qualificadas para garantir que as funções de rede que lhe estão atribuídas sejam desempenhadas de modo seguro, eficiente, contínuo e sustentável. Neste contexto, deve estabelecer políticas para a formação do pessoal.

#### 6. PLANOS DE EMERGÊNCIA

O gestor da rede deve estabelecer planos de emergência para todas as funções que assegura em caso de eventos dos quais resulte uma degradação significativa ou a interrupção das suas operações.

#### 7. EXIGÊNCIAS EM MATÉRIA DE RELATÓRIOS

Nos termos do artigo 20.º do presente regulamento, o gestor da rede deve apresentar um relatório anual das suas actividades. Esse relatório deve abranger o seu desempenho operacional, assim como as actividades e desenvolvimentos significativos, em particular no domínio da segurança.

O relatório anual deve incluir, no mínimo, os seguintes elementos:

- uma avaliação do desempenho das funções de rede que ele gere,
- o desempenho comparado com os objectivos de desempenho estabelecidos no plano estratégico da rede, confrontando o desempenho real com o plano operacional da rede através da utilização dos indicadores de desempenho estabelecidos neste último plano,
- uma explicação das eventuais diferenças em relação aos objectivos e identificação de medidas para colmatar lacunas durante o período de referência mencionado no artigo 11.º do Regulamento (CE) n.º 549/2004,
- qualquer evolução verificada nas operações e na infra-estrutura,
- informações sobre o processo de consulta formal dos utilizadores e das partes interessadas,
- informações sobre a política de recursos humanos.

#### 8. MÉTODOS DE TRABALHO E PROCEDIMENTOS OPERATIVOS

O gestor da rede deve poder demonstrar que os seus métodos de trabalho e procedimentos operativos são conformes com a restante legislação da União e, em particular, com o Regulamento (UE) n.º 255/2010.

---

**REGULAMENTO (UE) N.º 678/2011 DA COMISSÃO****de 14 de Julho de 2011****que substitui o anexo II e altera os anexos IV, IX e XI da Directiva 2007/46/CE do Parlamento Europeu e do Conselho que estabelece um quadro para a homologação dos veículos a motor e seus reboques, e dos sistemas, componentes e unidades técnicas destinados a serem utilizados nesses veículos (Directiva-Quadro)****(Texto relevante para efeitos do EEE)**

A COMISSÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia,

Tendo em conta a Directiva 2007/46/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 5 de Setembro de 2007, que estabelece um quadro para a homologação dos veículos a motor e seus reboques, e dos sistemas, componentes e unidades técnicas destinados a serem utilizados nesses veículos (Directiva-Quadro) <sup>(1)</sup>, nomeadamente o artigo 39.º, n.ºs 2 e 3,

Considerando o seguinte:

- (1) A Directiva 2007/46/CE estabelece um quadro harmonizado que inclui as disposições administrativas e os requisitos técnicos gerais para todos os veículos novos, seus sistemas, componentes e unidades técnicas autónomas. Inclui, nomeadamente, as definições específicas de veículos que são necessárias para o correcto funcionamento do sistema de homologação europeu.
- (2) Um dos objectivos da Directiva 2007/46/CE é o de alargar o sistema europeu de homologação de veículos a todas as categorias de veículos. O anexo II da Directiva 2007/46/CE, que inclui as definições específicas necessárias, deve ser reformulado de modo a ter conta o progresso técnico. É, pois, necessário alterar as definições em vigor ou estabelecer novas definições.
- (3) A experiência mostra que os actuais critérios são demasiado vagos para determinar se um novo veículo deve ser considerado um modelo novo. Esta incerteza pode atrasar a aplicação de novos requisitos estabelecidos na legislação da UE em matéria de novos modelos de veículos. A experiência mostra ainda que é possível contornar a legislação da UE relativa às pequenas séries ao dividir-se um modelo de veículo em vários submodelos ao abrigo de diferentes homologações. Consequentemente, o número de veículos novos que podem ser colocados em circulação na União Europeia ao abrigo do regime das pequenas séries pode ultrapassar o número admissível. Torna-se, pois, importante especificar as características técnicas dos veículos que devem ser utilizadas como critérios na determinação do que constitui um modelo novo.
- (4) Em conformidade com os princípios consagrados nas comunicações da Comissão intituladas Plano de Acção «Simplificar e melhorar o ambiente regulador» <sup>(2)</sup> e Programa de Acção para a «Redução dos Encargos Administrativos na União Europeia» <sup>(3)</sup>, é conveniente reconsiderar os critérios a utilizar na definição das variantes e das versões de um modelo de veículo a fim de reduzir os encargos administrativos que pesam sobre os fabricantes. Conseguir-se-ia também tornar mais transparente o processo de homologação para as autoridades competentes dos Estados-Membros.
- (5) Dadas as tendências de globalização do sector automóvel, é cada vez mais significativo o trabalho do Fórum Mundial para a Harmonização das Regulamentações aplicáveis a Veículos – «Grupo de Trabalho 29 (WP.29)». Visto que, para cumprir as recomendações do Grupo de Alto Nível CARS 21, é essencial integrar os regulamentos da Comissão Económica para a Europa das Nações Unidas (UNECE) na legislação da UE, ou até substituir directivas ou regulamentos da UE por regulamentos da UNECE, bem como integrar os regulamentos técnicos globais na legislação da UE, deve garantir-se a coerência da legislação da União Europeia com os regulamentos da UNECE.
- (6) Atendendo ao trabalho de harmonização a decorrer no Fórum Mundial para a Harmonização das Regulamentações aplicáveis a Veículos, é fundamental ter em conta os desenvolvimentos mais recentes estabelecidos na Resolução n.º R.E. 3 relativa à classificação e definição de veículos a motor e seus reboques no âmbito do Acordo da UNECE relativo à adopção de prescrições técnicas uniformes aplicáveis aos veículos de rodas, aos equipamentos e às peças susceptíveis de serem montados ou utilizados num veículo de rodas e às condições de reconhecimento recíproco das homologações emitidas em conformidade com essas prescrições («Acordo de 1958 revisto»), bem como na Resolução Especial S.R. 1 relativa às definições comuns de categorias, massas e dimensões de veículos no quadro do Acordo da UNECE relativo ao estabelecimento de regulamentos técnicos globais aplicáveis aos veículos de rodas, aos equipamentos e às peças susceptíveis de serem montados ou utilizados em veículos de rodas («Acordo Paralelo ou de 1998»). Só a inclusão desses desenvolvimentos na Directiva-Quadro pode garantir o correcto funcionamento do sistema de homologação europeu. Torna-se, pois, necessário adoptar novos critérios para determinar se um veículo deve pertencer à categoria «M» ou à categoria «N».

<sup>(1)</sup> JO L 263 de 9.10.2007, p. 1.<sup>(2)</sup> COM(2002) 278 final.<sup>(3)</sup> COM(2007) 23 final.

- (7) Nos termos do disposto no artigo 8.º do Regulamento (CE) n.º 443/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de Abril de 2009, que define normas de desempenho em matéria de emissões dos automóveis novos de passageiros como parte da abordagem integrada da Comunidade para reduzir as emissões de CO<sub>2</sub> dos veículos ligeiros <sup>(1)</sup>, os Estados-Membros devem manter um registo dos dados relacionados, nomeadamente, com o modelo, a variante e a versão de cada veículo específico no tocante às emissões específicas de CO<sub>2</sub> para todos os veículos novos registados nos respectivos territórios. É essencial especificar os critérios segundo os quais um veículo ligeiro é homologado como veículo M<sub>1</sub> ou N<sub>1</sub>. Estes critérios devem ser objectivos e servir de orientação aos fabricantes de veículos e às entidades homologadoras e às autoridades responsáveis pela matrícula. Nos termos do artigo 13.º, n.º 4, do Regulamento (CE) n.º 443/2009, deve identificar-se a presença de tecnologias inovadoras que fomentem uma maior redução das emissões de CO<sub>2</sub>. Para tal, o fabricante deve atribuir um «código» ao veículo, de modo que cada modelo/variante/versão corresponda a um conjunto único de tecnologias inovadoras. A identificação dessas tecnologias inovadoras deve, assim, ser possível a partir da definição do modelo/variante/versão. Convém, pois, aditar ao anexo II da Directiva 2007/46/CE a entrada correspondente.
- (8) Uma vez que o tipo de carroçaria tem de ser especificado no certificado de conformidade, cujo objectivo é facilitar a matrícula de novos veículos nos Estados-Membros, a utilização de códigos harmonizados para cada tipo de carroçaria deve constituir uma simplificação do processo de matrícula. Deve atribuir-se a estes tipos de carroçaria uma lista de códigos adequados, a fim de permitir a automatização do tratamento dos dados.
- (9) Como os reboques concebidos especialmente para o transporte de cargas excepcionais não podem respeitar todas as disposições dos actos regulamentares enumerados no anexo IV da Directiva 2007/46/CE que é necessário respeitar para efeitos de uma homologação europeia, convém incluir esses reboques na categoria de veículos para fins especiais, dadas as suas características técnicas. Para efeitos de homologação, deve estabelecer-se um conjunto simplificado de regras para possibilitar a sua homologação a nível europeu. Por conseguinte, é necessário aditar um novo apêndice ao anexo XI da Directiva 2007/46/CE.
- (10) Estão actualmente em curso desenvolvimentos técnicos para dar resposta à procura de novas soluções para o transporte de mercadorias. É, portanto, necessário incluir novas definições na legislação-quadro, a fim de permitir que se estabeleçam subsequentemente regras técnicas adequadas nos actos regulamentares pertinentes enumerados nos anexos IV ou XI da Directiva 2007/46/CE. É importante salientar que nenhuma homologação CE deve ser concedida a esses veículos antes de se alterar nesse sentido a legislação em matéria de homologação.
- (11) Na adopção da Directiva 2010/19/UE da Comissão, de 9 de Março de 2010, que altera, para adaptação ao progresso técnico no domínio dos sistemas antiprojecção de determinadas categorias de veículos a motor e seus reboques, a Directiva 91/226/CEE do Conselho e a Directiva 2007/46/CE do Parlamento Europeu e do Conselho <sup>(2)</sup>, por erro, foram também alterados os anexos IV e XI da Directiva 2007/46/CE. Estes anexos tinham sido anteriormente substituídos pelo Regulamento (CE) n.º 1060/2008 da Comissão, de 7 de Outubro de 2008, que substitui os anexos I, III, IV, VI, VII, XI e XV da Directiva 2007/46/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 5 de Setembro de 2007, que estabelece um quadro para a homologação dos veículos a motor e seus reboques, e dos sistemas, componentes e unidades técnicas destinados a serem utilizados nesses veículos (Directiva-Quadro) <sup>(3)</sup>. Por razões de segurança jurídica, qualquer alteração parcial desses anexos deve fazer-se exclusivamente pela adopção de um regulamento. Uma vez que foi suprimido o artigo 2.º correspondente da Directiva 2010/19/UE pela Decisão 2011/415/UE, de 14 de Julho de 2011, que rectifica a Directiva 2010/19/UE, que altera, para adaptação ao progresso técnico no domínio dos sistemas antiprojecção de determinadas categorias de veículos a motor e seus reboques, a Directiva 91/226/CEE do Conselho e a Directiva 2007/46/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, no que respeita à alteração dos anexos da Directiva 2007/46/CE <sup>(4)</sup>, a fim de sanar esse erro, é conveniente proceder às alterações anteriormente contidas nesse artigo mediante a adopção do presente regulamento.
- (12) Para assegurar o correcto funcionamento do sistema de homologação, convém actualizar os anexos da Directiva 2007/46/CE, a fim de os adaptar ao progresso do conhecimento científico e técnico.
- (13) Convém igualmente actualizar os anexos da Directiva 2007/46/CE, a fim de estabelecer os requisitos técnicos para a homologação de veículos para fins especiais.
- (14) Visto que as disposições constantes desses anexos são suficientemente pormenorizadas e não necessitam de que os Estados-Membros adoptem novas medidas de transposição, é, pois, adequado substituir o anexo II e alterar os anexos IV, IX e XI mediante um regulamento, nos termos do disposto no artigo 39.º, n.º 8, da Directiva 2007/46/CE.
- (15) O anexo II deve ser substituído e os anexos IV, IX e XI devem ser alterados em conformidade.

<sup>(1)</sup> JO L 140 de 5.6.2009, p. 1.

<sup>(2)</sup> JO L 72 de 20.3.2010, p. 17.

<sup>(3)</sup> JO L 292 de 31.10.2008, p. 1.

<sup>(4)</sup> Ver página 76 do presente Jornal Oficial.

- (16) As medidas previstas no presente regulamento estão em conformidade com o parecer do Comité Técnico – Veículos a Motor,

ADOPTOU O PRESENTE REGULAMENTO:

*Artigo 1.º*

A Directiva 2007/46/CE é alterada do seguinte modo:

- 1) O anexo II é substituído pelo texto do anexo I do presente regulamento.
- 2) O anexo IV é alterado em conformidade com o anexo II do presente regulamento.
- 3) O anexo IX é alterado em conformidade com o anexo III do presente regulamento.
- 4) O anexo XI é alterado em conformidade com o anexo IV do presente regulamento.

O presente regulamento é obrigatório em todos os seus elementos e directamente aplicável em todos os Estados-Membros.

Feito em Bruxelas, em 14 de Julho de 2011.

*Artigo 2.º*

O presente regulamento não invalida qualquer homologação concedida a veículos antes de 29 de Outubro de 2012, nem impede a extensão dessas homologações.

*Artigo 3.º*

1. O presente regulamento entra em vigor no vigésimo dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia*.

É aplicável aos novos modelos de veículos que tenham sido aprovados em 29 de Outubro de 2012 e após esta data.

Todavia, os requisitos estabelecidos no anexo II e no anexo IV, pontos 1 e 2, são aplicáveis a partir de 9 de Abril de 2011.

2. Em derrogação ao n.º 1, segundo parágrafo, os fabricantes podem aplicar qualquer disposição do presente regulamento a partir de 4 de Agosto de 2011.

*Pela Comissão*  
*O Presidente*  
José Manuel BARROSO



## ANEXO I

## «ANEXO II

**DEFINIÇÕES GERAIS, CRITÉRIOS PARA A CLASSIFICAÇÃO DE VEÍCULOS EM CATEGORIAS, MODELOS DE VEÍCULOS E**

## TIPOS DE CARROÇARIA INTRODUÇÃO

**Definições e disposições gerais****1. Definições**

1.1. “Lugar sentado” é qualquer local capaz de acomodar uma pessoa sentada que seja, pelo menos, tão grande como:

- a) O manequim do sexo masculino do percentil 50, no caso do condutor;
- b) O manequim de uma mulher adulta do percentil 5, em todos os outros casos.

1.2. “Banco” é uma estrutura completa com guarnições, que pode, ou não, ser parte integrante da estrutura do veículo, destinada a sentar um adulto.

1.2.1. O termo “banco” abrange tanto um banco individual como um banco corrido.

1.2.2. Incluem-se nesta definição os bancos rebatíveis e os bancos amovíveis.

1.3. “Mercadorias” são principalmente os bens móveis.

O termo “mercadorias” inclui produtos a granel, produtos industriais, líquidos, animais vivos, produtos agrícolas, cargas indivisíveis.

1.4. “Massa máxima” é a “massa máxima em carga tecnicamente admissível”, referida no ponto 2.8 do anexo I.

**2. Disposições gerais**

2.1. Número de lugares sentados

2.1.1. Os requisitos respeitantes ao número de lugares sentados aplicam-se a bancos concebidos para utilização quando o veículo estiver a deslocar-se em estrada.

2.1.2. Não se aplicam aos bancos concebidos para utilização quando o veículo estiver imobilizado e que são claramente identificáveis pelos utilizadores através de um pictograma ou de um aviso que inclua um texto adequado.

2.1.3. Aplicam-se os seguintes requisitos na contagem dos lugares sentados:

- a) Deve contar-se cada banco individual como um lugar sentado;
- b) No caso de um banco corrido, deve contar-se qualquer espaço com uma largura mínima de 400 mm medida ao nível do assento do banco como um lugar sentado.

Esta condição não deve impedir o fabricante de utilizar as disposições gerais referidas em 1.1;

c) Todavia, não deve contar-se como um lugar sentado o espaço referido na alínea b), se:

- i) o banco corrido tiver características que impeçam o manequim de se sentar numa postura natural – por exemplo, a presença de uma caixa de consola fixa, de uma zona não almofadada ou de uma guarnição interior que interrompe a superfície nominal do assento,
- ii) a concepção do piso localizado imediatamente à frente de um presumível lugar sentado (por exemplo, a presença de um túnel) impedir os pés do manequim de se posicionarem naturalmente.

2.1.4. No que diz respeito aos veículos abrangidos pela Directiva 2001/85/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de Novembro de 2001, relativa a disposições especiais aplicáveis aos veículos destinados ao transporte de passageiros com mais de oito lugares sentados além do lugar do condutor e que altera as Directivas 70/156/CEE e 97/27/CE <sup>(1)</sup>, a dimensão referida no ponto 2.1.3, alínea b), deve corresponder ao espaço mínimo necessário a uma pessoa em relação a diversas classes de veículos.

<sup>(1)</sup> JO L 42 de 13.2.2002, p. 1.

- 2.1.5. Quando o veículo estiver equipado com fixações para bancos amovíveis, estes devem ser contados quando da determinação do número de lugares sentados.
- 2.1.6. Uma zona destinada a uma cadeira de rodas com ocupante deve ser considerada como um lugar sentado.
- 2.1.6.1. Esta disposição não prejudica os requisitos referidos nos pontos 3.6.1 e 3.7 do anexo VII da Directiva 2001/85/CE.
- 2.2. Massa máxima
- 2.2.1. No caso de uma unidade de tracção para semi-reboques, a massa máxima a considerar na classificação do veículo deve incluir a massa máxima do semi-reboque suportada pelo prato de engate.
- 2.2.2. No caso de um veículo a motor capaz de rebocar um reboque de eixo central ou um reboque com barra de tracção rígida, a massa máxima a considerar na classificação do veículo a motor deve incluir a massa máxima transferida ao veículo tractor pelo engate.
- 2.2.3. No caso de um semi-reboque, de um reboque de eixo central ou de um reboque com barra de tracção rígida, a massa máxima a considerar na classificação do veículo deve corresponder à massa máxima transmitida ao solo pelas rodas de um eixo ou grupo de eixos, quando estiver atrelado ao veículo tractor.
- 2.2.4. No caso de um reboque *Dolly*, a massa máxima a considerar na classificação do veículo deve incluir a massa máxima do semi-reboque suportada pelo prato de engate.
- 2.3. Equipamento especial
- 2.3.1. Os veículos equipados principalmente com equipamento fixo, como máquinas ou aparelhos, devem considerar-se veículos das categorias N ou O.
- 2.4. Unidades
- 2.4.1. Salvo indicação em contrário, as unidades de medição e os símbolos associados devem ser conformes ao disposto na Directiva 80/181/CEE do Conselho <sup>(1)</sup>.
3. **Classificação de veículos em categorias**
- 3.1. O fabricante é responsável pela classificação de um modelo de veículo numa categoria específica.
- Para esse feito, devem respeitar-se todos os critérios pertinentes descritos no presente anexo.
- 3.2. A entidade homologadora pode solicitar ao fabricante informações suplementares adequadas, a fim de demonstrar que um modelo de veículo deve ser classificado como veículo para fins especiais no grupo especial ("Código SG").

#### PARTE A

##### **Critérios para a classificação de veículos em categorias**

1. **Categorias de veículos**
- Para efeitos da homologação europeia e nacional, bem como da homologação individual, os veículos devem ser classificados em categorias de acordo com a seguinte classificação:
- (Considera-se que a homologação só pode ser concedida às categorias referidas nos pontos 1.1.1 a 1.1.3, 1.2.1 a 1.2.3 e 1.3.1 a 1.3.4.)
- 1.1. Categoria M Veículos a motor concebidos e construídos principalmente para o transporte de pessoas e respectiva bagagem.
- 1.1.1. Categoria M<sub>1</sub> Veículos da categoria M com oito lugares sentados no máximo, além do lugar sentado do condutor.
- Os veículos pertencentes à categoria M<sub>1</sub> não devem possuir espaço para passageiros de pé.
- O número de lugares sentados pode limitar-se a um (ou seja, o lugar sentado do condutor).

<sup>(1)</sup> JO L 39 de 15.2.1980, p. 40.

- 1.1.2. Categoria M<sub>2</sub>: Veículos da categoria M com mais de oito lugares sentados para além do lugar sentado do condutor e com uma carga máxima não superior a cinco toneladas.

Os veículos pertencentes à categoria M<sub>2</sub> podem ter espaço para passageiros de pé para além dos lugares sentados.

- 1.1.3. Categoria M<sub>3</sub>: Veículos da categoria M com mais de oito lugares sentados para além do lugar sentado do condutor e com uma carga máxima superior a cinco toneladas.

Os veículos pertencentes à categoria M<sub>3</sub> podem ter espaço para passageiros de pé.

- 1.2. Categoria N Veículos a motor concebidos e construídos principalmente para o transporte de mercadorias.

- 1.2.1. Categoria N<sub>1</sub> Veículos da categoria N com uma massa máxima não superior a 3,5 toneladas.

- 1.2.2. Categoria N<sub>2</sub> veículos da categoria N com uma massa máxima superior a 3,5 toneladas mas não superior a 12 toneladas.

- 1.2.3. Categoria N<sub>3</sub> Veículos da categoria N com uma massa máxima superior a 12 toneladas.

- 1.3. Categoria O Reboques concebidos e construídos para o transporte de mercadorias ou de pessoas e para acomodar pessoas.

- 1.3.1. Categoria O<sub>1</sub> Veículos da categoria O com uma massa máxima não superior a 0,75 toneladas.

- 1.3.2. Categoria O<sub>2</sub> Veículos da categoria O com uma massa máxima superior a 0,75 toneladas mas não superior a 3,5 toneladas.

- 1.3.3. Categoria O<sub>3</sub> Veículos da categoria O com uma massa máxima superior a 3,5 toneladas mas não superior a 10 toneladas.

- 1.3.4. Categoria O<sub>4</sub> Veículos da categoria O com uma massa máxima superior a 10 toneladas.

## 2. Subcategorias de veículos

- 2.1. Veículos todo-o-terreno

“Veículo todo-o-terreno (TT)” é um veículo que pertence quer à categoria M quer à N, dotado de características técnicas específicas que permitem a sua utilização fora das estradas normais.

Nestas categorias de veículos, deve acrescentar-se a letra “G”, como sufixo, à letra e ao numeral que identificam a categoria do veículo.

Os critérios para a classificação de veículos na subcategoria “TT” encontram-se especificados na parte A, ponto 4, do presente anexo.

- 2.2. Veículos para fins especiais

- 2.2.1. “Veículo para fins especiais (VFE)” é um veículo das categorias M, N ou O dotado de características técnicas especiais a fim de desempenhar uma função que exige arranjos e/ou equipamento especiais.

No caso de veículos incompletos a classificar na subcategoria VFE, deve acrescentar-se a letra “S”, como sufixo, à letra e ao numeral que identificam a categoria do veículo.

Os diversos modelos de veículos para fins especiais estão definidos e enumerados no ponto 5.

- 2.3. Veículos todo-o-terreno para fins especiais

- 2.3.1. “Veículo todo-o-terreno para fins especiais (TT-VFE)” é um veículo que pertence quer à categoria m quer à n, dotado das características técnicas específicas referidas nos pontos 2.1 e 2.2.

Nestas categorias de veículos, deve acrescentar-se a letra “G”, como sufixo, à letra e ao numeral que identificam a categoria do veículo.

No caso de veículos incompletos a classificar na subcategoria VFE, deve acrescentar-se também a letra “S”, como segundo sufixo.

3. **Critérios para a classificação de veículos na categoria N**
- 3.1. A classificação de um modelo de veículo na categoria N deve basear-se nas características técnicas do veículo referidas nos pontos 3.2 a 3.6.
- 3.2. Por uma questão de princípio, os compartimentos em que se localizam todos os lugares sentados devem estar totalmente separados da zona de carga.
- 3.3. Em derrogação aos requisitos do ponto 3.2, podem transportar-se pessoas e mercadorias no mesmo compartimento se a zona de carga dispuser de dispositivos de fixação concebidos para proteger as pessoas transportadas contra a deslocação da carga durante a condução, incluindo nas travagens fortes e nas curvas.
- 3.4. Os dispositivos de fixação – dispositivos de amarração –, destinados a fixar a carga nas condições indicadas em 3.3, bem como os sistemas de separação, destinados a veículos com, no máximo, 7,5 toneladas, devem ser concebidos em conformidade com o disposto nos pontos 3 e 4 da norma ISO 27956:2009, “Road vehicles – Securing of cargo in delivery vans – Requirements and test methods” (Veículos rodoviários – amarração da carga em carrinhas de distribuição – requisitos e métodos de ensaios).
- 3.4.1. Os requisitos constantes do ponto 3.4 podem ser verificados por declaração de conformidade fornecida pelo fabricante.
- 3.4.2. Em alternativa aos requisitos do ponto 3.4, o fabricante pode demonstrar, a contento da entidade homologadora, que os dispositivos de fixação montados demonstram um nível de protecção equivalente ao garantido na norma referida.
- 3.5. O número de lugares sentados, excluindo o do condutor, não deve ser superior a:
- a) 6, no caso dos veículos N<sub>1</sub>;
- b) 8, no caso dos veículos N<sub>2</sub> ou N<sub>3</sub>.
- 3.6. Os veículos devem demonstrar uma capacidade de transporte de mercadorias igual ou superior à capacidade de transporte de pessoas expressa em kg.
- 3.6.1. Para esse efeito, devem cumprir em todas as configurações as equações a seguir referidas, em especial quando estiverem ocupados todos os lugares sentados:
- a) se  $N = 0$ :
- $$P - M \geq 100 \text{ kg}$$
- b) se  $0 < N \leq 2$ :
- $$P - (M + N \times 68) \geq 150 \text{ kg};$$
- c) se  $N > 2$ :
- $$P - (M + N \times 68) \geq N \times 68;$$
- tendo as letras o significado seguinte:
- “P” é a massa máxima em carga tecnicamente admissível;
- “M” é a massa em ordem de marcha;
- “N” é o número de lugares sentados, excluindo o do condutor.
- 3.6.2. Em “M”, deve incluir-se a massa do equipamento montado no veículo para guardar as mercadorias (p. ex., tanque, carroçaria, etc.), manusear as mercadorias (p. ex., grua, elevador, etc.) e para fixar as mercadorias (p. ex., dispositivos de fixação da carga).
- A massa de equipamento que não for utilizado para os fins acima referidos (como compressores, guinchos, geradores eléctricos, equipamento de radiodifusão, etc.) não deve ser incluída em “M” para efeitos de aplicação das fórmulas acima indicadas.
- 3.7. Os requisitos constantes dos pontos 3.2 a 3.6 devem ser cumpridos por todas as variantes e versões de cada modelo de veículo.
- 3.8. Critérios para a classificação de veículos na categoria N<sub>1</sub>.

- 3.8.1. Um veículo é classificado na categoria  $N_1$  quando cumprir todos os critérios aplicáveis.
- Caso não cumpra pelo menos um dos critérios, o veículo é classificado na categoria  $M_1$ .
- 3.8.2. Para além dos critérios gerais referidos nos pontos 3.2 a 3.6, devem cumprir-se os critérios especificados nos pontos 3.8.2.1 a 3.8.2.3.5 quando se classificarem veículos nos quais o compartimento em que localiza o condutor e a carga se situarem numa só unidade (ou seja, uma carroçaria "BB").
- 3.8.2.1. O facto de estar montada uma parede ou separador, total ou parcial, entre a fila de bancos e a zona da carga não exclui a obrigação de cumprimento dos critérios exigidos.
- 3.8.2.2. Os critérios são os seguintes:
- As mercadorias devem poder carregar-se por uma porta traseira, um taipal traseiro ou uma porta lateral concebidos e construídos para o efeito;
  - No caso de uma porta ou taipal traseiros, a abertura de carregamento deve respeitar os seguintes requisitos:
    - no caso de um veículo equipado apenas com uma fila de bancos ou com o banco do condutor, a altura mínima da abertura de carga deve ser de 600 mm,
    - no caso de um veículo equipado com duas ou mais filas de bancos, a altura mínima da abertura de carga deve ser de 800 mm e a abertura deve mostrar uma superfície de, no mínimo 12 800 cm<sup>2</sup>;
  - A zona da carga deve cumprir os seguintes requisitos:

"Zona de carga" é a parte do veículo situada atrás das filas de bancos ou atrás do banco do condutor quando o veículo estiver equipado apenas com um banco de condutor;

    - a superfície de carga da zona de carga deve, em geral, ser plana,
    - se o veículo estiver equipado apenas com uma fila de bancos ou um banco, o comprimento mínimo da zona de carga deve ser de 40 % da distância entre eixos,
    - se o veículo estiver equipado com duas ou mais filas de bancos, o comprimento mínimo da zona de carga deve ser de 30 % da distância entre eixos,

Se os bancos da última fila puderem ser facilmente retirados do veículo sem se utilizarem ferramentas especiais, devem cumprir-se os requisitos respeitantes ao comprimento da zona de carga estando instalados no veículo todos os bancos;

    - devem cumprir-se os requisitos respeitantes ao comprimento da zona de carga, quando for vertical a posição normal dos bancos da primeira ou da última fila, consoante o caso, para utilização pelos ocupantes do veículo.
- 3.8.2.3. Condições de medição específicas
- 3.8.2.3.1. Definições
- "*Altura da abertura de carga*" é a distância vertical entre dois planos horizontais tangentes, respectivamente, ao ponto mais alto da parte inferior da porta e ao ponto mais baixo da parte superior da porta;
  - "*Superfície da abertura de carga*" é a maior superfície da projecção ortogonal num plano vertical, perpendicular ao eixo do veículo, da abertura máxima permitida quando a porta ou o taipal traseiros estão totalmente abertos;
  - "*Distância entre eixos*", para efeitos de aplicação das fórmulas indicadas em 3.8.2.2 e 3.8.3.1, é a distância entre:
    - a linha média do eixo dianteiro e a linha média do segundo eixo, caso se trate de um veículo com dois eixos, ou
    - a linha média do eixo dianteiro e a linha média de um eixo virtual equidistante do segundo e do terceiro eixos, caso se trate de um veículo com três eixos.

#### 3.8.2.3.2. Regulação dos bancos

- a) Os bancos devem ser regulados nas posições traseiras máxima;
- b) O encosto do banco, se regulável, deve ser regulado de modo a guardar a máquina tridimensional do ponto "H" num ângulo de inclinação do encosto de 25 graus;
- c) O encosto do banco, se não regulável, deve estar na posição concebida pelo fabricante do veículo;
- d) Quando a altura do banco for regulável, deve ser regulada na sua posição mais baixa.

#### 3.8.2.3.3. Condições dos veículos

- a) O veículo deve estar carregado em condições correspondentes à sua massa máxima;
- b) O veículo deve ter as rodas na posição de marcha em linha recta.

3.8.2.3.4. Os requisitos indicados em 3.8.2.3.2 não se aplicam quando o veículo estiver equipado com uma parede ou divisória.

#### 3.8.2.3.5. Medição do comprimento da zona de carga

- a) Se o veículo não estiver equipado com uma divisória ou parede, deve medir-se o comprimento traçando um plano vertical tangente à extremidade do ponto traseiro do topo do encosto do banco até ao vidro interior, porta ou taipal traseiros, em posição fechada;
- b) Se o veículo estiver equipado com uma divisória ou parede, deve medir-se o comprimento a partir de um plano vertical tangente à extremidade do ponto traseiro da divisória ou da parede até ao vidro interior, porta ou taipal traseiros, consoante o caso, em posição fechada;
- c) Os requisitos respeitantes ao comprimento devem ser cumpridos, pelo menos, ao longo de uma linha horizontal situada no plano vertical longitudinal que passa pela linha média do veículo, ao nível do piso da carga.

3.8.3. Para além dos critérios gerais referidos nos pontos 3.2 a 3.6, devem cumprir-se os critérios especificados nos pontos 3.8.3.1 a 3.8.3.4 quando se classificarem veículos nos quais o compartimento em que localiza o condutor e a carga não se situarem numa só unidade (ou seja, uma carroçaria "BE").

3.8.3.1. Se o veículo estiver equipado com um compartimento de carga fechado, aplica-se o seguinte:

- a) As mercadorias devem poder carregar-se por uma porta, um taipal ou um painel traseiros, ou por outros meios;
- b) A altura mínima da abertura de carga deve ser de 800 mm e a abertura deve mostrar uma superfície mínima de 12 800 cm<sup>2</sup>;
- c) O comprimento mínimo da superfície de carga deve ser, no mínimo, de 40 % da distância entre eixos.

3.8.3.2. Se o veículo estiver equipado com uma zona de carga de caixa aberta, aplicam-se apenas as disposições referidas em 3.8.3.1, alíneas a) e c).

3.8.3.3. Na aplicação das disposições referidas em 3.8.3, aplicam-se, com as necessárias adaptações, as definições referidas em 3.8.2.

3.8.3.4. Todavia, os requisitos respeitantes ao comprimento da zona de carga devem ser cumpridos ao longo de uma linha horizontal situada no plano longitudinal que passa pela linha média do veículo, ao nível do piso da carga.

### 4. Critérios para a classificação de veículos na subcategoria de veículos todo-o-terreno

4.1. Os veículos M<sub>1</sub> ou N<sub>1</sub> devem ser classificados na subcategoria de veículos todo-o-terreno se cumprirem simultaneamente as seguintes condições:

- a) Pelo menos um eixo dianteiro e um eixo traseiro são concebidos para serem simultaneamente motores, independentemente de um eixo motor poder ser desembraiado;
- b) Estão equipados, pelo menos, com um dispositivo de bloqueamento do diferencial, ou um mecanismo que assegure um efeito semelhante;
- c) Poderem transpor, sem reboque, uma inclinação de 25 %;
- d) Cumprem, pelo menos, cinco dos seis requisitos seguintes:
  - i) o ângulo de ataque mínimo é de 25 graus,
  - ii) o ângulo de saída mínimo é de 20 graus,

- iii) o ângulo de rampa mínimo é de 20 graus,
  - iv) a distância ao solo mínima sob o eixo dianteiro é de 180 milímetros,
  - v) a distância ao solo mínima sob o eixo traseiro é de 180 milímetros,
  - vi) a distância ao solo mínima entre os eixos é de 200 milímetros.
- 4.2. Os veículos M<sub>2</sub>, N<sub>2</sub> ou M<sub>3</sub> cuja massa máxima não exceda 12 toneladas devem ser classificados na subcategoria de veículos todo-o-terreno, caso cumpram a condição constante da alínea a) ou ambas as condições indicadas nas alíneas b) e c):
- a) Todos os eixos são simultaneamente motores, independentemente de um ou mais eixos motores poderem ser desembraiados;
  - b) i) pelo menos um eixo dianteiro e um eixo traseiro são concebidos para serem simultaneamente motores, independentemente de um eixo motor poder ser desembraiado,  
ii) está equipado, pelo menos, com um dispositivo de bloqueamento do diferencial, ou um mecanismo que assegura um efeito semelhante,  
iii) podem transpor, sem reboque, uma inclinação de 25 %;
  - c) Cumprem, pelo menos, cinco dos seis requisitos abaixo mencionados, caso a carga máxima não exceda 7,5 toneladas, e, pelo menos, quatro requisitos, caso a carga máxima exceda 7,5 toneladas:
    - i) o ângulo de ataque mínimo é de 25 graus,
    - ii) o ângulo de saída mínimo é de 25 graus,
    - iii) o ângulo de rampa mínimo é de 25 graus,
    - iv) a distância ao solo mínima sob o eixo dianteiro é de 250 milímetros,
    - v) a distância ao solo mínima entre os eixos é de 300 milímetros,
    - vi) a distância ao solo mínima sob o eixo traseiro é de 250 milímetros.
- 4.3. Os veículos M<sub>3</sub> ou M<sub>3</sub> cuja massa máxima exceda 12 toneladas devem ser classificados na subcategoria de veículos todo-o-terreno, caso cumpram a condição constante da alínea a) ou ambas as condições indicadas nas alíneas b) e c):
- a) Todos os eixos são simultaneamente motores, independentemente de um ou mais eixos motores poderem ser desembraiados;
  - b) i) pelo menos metade dos eixos (ou dois dos três eixos, no caso de veículos de três eixos, e, com as adaptações necessárias, no caso de veículos de cinco eixos) estão concebidos para serem simultaneamente motores, independentemente de um eixo motor poder ser desembraiado,  
ii) existe, pelo menos, um dispositivo de bloqueamento do diferencial, ou um mecanismo que assegure um efeito semelhante,  
iii) podem transpor, sem reboque, uma inclinação de 25 %;
  - c) Cumprem, pelo menos, quatro dos seis requisitos seguintes:
    - i) o ângulo de ataque mínimo é de 25 graus,
    - ii) o ângulo de saída mínimo é de 25 graus,
    - iii) o ângulo de rampa mínimo é de 25 graus,
    - iv) a distância ao solo mínima sob o eixo dianteiro é de 250 milímetros,
    - v) a distância ao solo mínima entre os eixos é de 300 milímetros,
    - vi) a distância ao solo mínima sob o eixo traseiro é de 250 milímetros.
- 4.4. O procedimento de verificação do cumprimento das disposições geométricas referidas no presente ponto consta do apêndice 1.



5. **Veículos para fins especiais**

	Nome	Código	Definição
5.1.	Autocaravana	SA	Veículo da categoria M com espaço residencial que contém, no mínimo, o seguinte equipamento: a) Bancos e mesa; b) Espaço para dormir, que pode ser convertido a partir dos bancos; c) Instalações de cozinha; d) Instalações para armazenamento. Este equipamento deve estar rigidamente fixado no compartimento residencial. Todavia, a mesa pode ser concebida para ser facilmente amovível.
5.2.	Veículo blindado	SB	Veículo destinado à protecção de pessoas ou mercadorias dotado de blindagem antibalas.
5.3.	Ambulância	SC	Veículo da categoria M destinado ao transporte de pessoas doentes ou feridas e com equipamento especial para esse efeito. O compartimento destinado aos doentes deve respeitar os requisitos técnicos da norma EN 1789:2007 "Medical vehicles and their equipment – Road ambulances" (Veículos de transporte médico e respectivo equipamento) exceptuando o ponto 6.5 dedicado à lista de equipamento.
5.4.	Carro funerário	SD	Veículo da categoria M destinado ao transporte de defuntos e com equipamento especial para o efeito.
5.5.	Veículo acessível em cadeira de rodas	SH	Veículo da categoria M <sub>1</sub> , construído ou modificado especificamente para receber, para transporte em estrada, pessoas sentadas na sua própria cadeira de rodas.
5.6.	Caravanas	SE	Veículo da categoria O na acepção do ponto 3.2.1.3 da norma ISO 3833:1997.
5.7.	Grua automovel	SF	Veículo da categoria N <sub>3</sub> , não equipado para o transporte de mercadorias, provido de uma grua cujo momento de elevação é igual ou superior a 400 kNm.
5.8.	Grupo especial	SG	Veículo para fins especiais que não está abrangido por qualquer uma das definições constantes do presente ponto.
5.9.	Reboque Dolly	SJ	Veículo da categoria O equipado com um prato de engate para suportar um semi-reboque a fim de converter este último em reboque.
5.10.	Reboque para transportar cargas excepcionais	SK	Veículo da categoria O <sub>4</sub> destinado ao transporte de cargas indivisíveis e sujeito a restrições de velocidade e de tráfego dadas as suas dimensões. Esta designação engloba também os reboques hidráulicos modulares independentemente do número de módulos.

6. **Observações**

6.1. A homologação não é concedida nos seguintes casos:

- a) Reboque *Dolly* na acepção da parte A, ponto 5, do presente anexo;
- b) Reboque com barra de tracção rígida, na acepção da parte C, ponto 4, do presente anexo;
- c) Reboques nos quais podem transportar-se pessoas quando se deslocam em estrada.

6.2. O ponto 6.1 não prejudica o disposto no artigo 23.º no que se refere à homologação nacional de pequenas séries.

## PARTE B

**Critérios para modelos, variantes e versões de veículos**1. **Categoria M<sub>1</sub>**

## 1.1. Modelo de veículo

1.1.1. Um "modelo de veículo" abrange veículos que têm em comum todas as características seguintes:

- a) O nome da empresa do fabricante.
- A alteração da forma jurídica de propriedade da empresa não exige a concessão de nova homologação;
- b) A concepção e a montagem das peças essenciais da estrutura da carroçaria, no caso de uma carroçaria autoportante.
- O mesmo se aplica, com as adaptações necessárias, a veículos cuja carroçaria está aparafusada ou soldada a um quadro separado;
- c) No caso de veículos fabricados em várias fases, o fabricante e o modelo do veículo da fase anterior.
- 1.1.2 Em derrogação aos requisitos constantes do ponto 1.1.1, alínea b), quando o fabricante utilizar a parte do piso da estrutura da carroçaria, bem como os principais elementos da frente da estrutura da carroçaria situada directamente em frente do vão do pára-brisas, na construção de diferentes tipos de carroçaria (por exemplo, *sédan* ou *coupé*), pode considerar-se que esses veículos pertencem ao mesmo modelo. As provas devem ser fornecidas pelo fabricante.
- 1.1.3. Um modelo deve consistir em, pelo menos, uma variante e uma versão.
- 1.2. Variante
- 1.2.1. Uma “variante” dentro de um modelo de veículos deve agrupar os veículos que têm em comum todas as características de construção seguintes:
- a) O número de portas laterais ou o tipo de carroçaria, na aceção da parte C, ponto 1, quando o fabricante utilizar o critério indicado em 1.1.2;
- b) O motor, no que respeita às seguintes características de construção:
- i) o tipo de alimentação de energia (motor de combustão interna, motor eléctrico, outros),
- ii) o princípio de funcionamento (ignição comandada, ignição por compressão, outros),
- iii) o número e a disposição dos cilindros, no caso dos motores de combustão interna (L4, V6, outros);
- c) O número de eixos;
- d) O número e a interligação de eixos motores;
- e) O número de eixos direccionais;
- f) A fase de acabamento (por exemplo, completo/incompleto).
- 1.3. Versão
- 1.3.1. Uma “versão” dentro de uma variante deve agrupar os veículos que têm em comum todas as características seguintes:
- a) A massa máxima em carga tecnicamente admissível;
- b) A cilindrada do motor, no caso de motores de combustão interna;
- c) A potência máxima do motor ou a potência nominal máxima contínua (motor eléctrico);
- d) O tipo de combustível (gasolina, gasóleo, GPL, bicombustível ou outros);
- e) Número máximo de lugares sentados;
- f) Nível sonoro com o veículo em movimento;
- g) Nível das emissões de gases de escape (por exemplo, Euro 5, Euro 6, outros);
- h) Emissões combinadas ou ponderadas, emissões de CO<sub>2</sub> combinadas;
- i) Consumo de energia eléctrica (ponderado, combinado);
- j) Consumo combinado ou ponderado de combustível, consumo de combustível em ciclo combinado;
- k) A existência de um conjunto único de tecnologias inovadoras, na aceção do artigo 12.º do Regulamento (CE) n.º 443/2009 <sup>(1)</sup>.

<sup>(1)</sup> JO L 140 de 5.6.2009, p. 1.

## 2. Categorias M<sub>2</sub> e M<sub>3</sub>

### 2.1. Modelo de veículo

2.1.1. Um “modelo de veículo” abrange veículos que têm em comum todas as características seguintes:

- a) O nome da empresa do fabricante.  
A alteração da forma jurídica de propriedade da empresa não exige a concessão de nova homologação;
- b) A categoria;
- c) Os aspectos seguintes de construção e concepção:
  - i) a concepção e a construção dos principais elementos que constituem o quadro,
  - ii) a concepção e a construção dos elementos essenciais que constituem a estrutura da carroçaria, no caso de uma carroçaria autoportante;
- d) O número de andares (um ou dois);
- e) O número de secções (rígidas/articuladas);
- f) O número de eixos;
- g) O modo de alimentação de energia (a bordo, externo);
- h) No caso de veículos fabricados em várias fases, o fabricante e o modelo do veículo da fase anterior.

2.1.2. Um modelo deve consistir em, pelo menos, uma variante e uma versão.

### 2.2. Variante

2.2.1. Uma “variante” dentro de um modelo de veículos deve agrupar os veículos que têm em comum todas as características de construção seguintes:

- a) O tipo de carroçaria definido na parte C, ponto 2;
- b) A classe ou combinação de classes de veículos definidas no ponto 2.1.1 do anexo I da Directiva 2001/85/CE (apenas para veículos completos/completados);
- c) A fase de acabamento (por exemplo, completo/incompleto/completado);
- d) O motor, no que respeita às seguintes características de construção:
  - i) o tipo de alimentação de energia (motor de combustão interna, motor eléctrico, outros),
  - ii) o princípio de funcionamento (ignição comandada, ignição por compressão, outros),
  - iii) o número e a disposição dos cilindros, no caso dos motores de combustão interna (L6, V8, outros).

### 2.3. Versão

2.3.1. Uma “versão” dentro de uma variante deve agrupar os veículos que têm em comum todas as características seguintes:

- a) A massa máxima em carga tecnicamente admissível;
- b) A capacidade do veículo para atrelar um reboque;
- c) A cilindrada do motor, no caso de motores de combustão interna;
- d) A potência máxima do motor ou a potência nominal máxima contínua (motor eléctrico);
- e) O tipo de combustível (gasolina, gasóleo, GPL, bicomcombustível ou outros);
- f) Nível sonoro com o veículo em movimento;
- g) Nível das emissões de gases de escape (por exemplo, Euro 4, Euro 5, outros).

## 3. Categoria N<sub>1</sub>

### 3.1. Modelo de veículo

3.1.1. Um “modelo de veículo” abrange veículos que têm em comum todas as características seguintes:

- a) O nome da empresa do fabricante.  
A alteração da forma jurídica de propriedade da empresa não exige a concessão de nova homologação;

- b) A concepção e a montagem das peças essenciais da estrutura da carroçaria, no caso de uma carroçaria autoportante;
  - c) A concepção e a construção dos elementos essenciais que constituem o quadro, no caso de uma carroçaria autoportante;
  - d) No caso de veículos fabricados em várias fases, o fabricante e o modelo do veículo da fase anterior.
- 3.1.2. Em derrogação aos requisitos constantes do ponto 3.1.1, alínea b), quando o fabricante utilizar a parte do piso da estrutura da carroçaria, bem como os principais elementos da frente da estrutura da carroçaria situada directamente em frente do vão do pára-brisas, na construção de diferentes tipos de carroçaria (por exemplo, uma furgoneta e ou um quadro com cabina, diferentes distâncias entre eixos e diferentes alturas do tejadilho), pode considerar-se que esses veículos pertencem ao mesmo modelo. As provas devem ser fornecidas pelo fabricante.
- 3.1.3. Um modelo deve consistir em, pelo menos, uma variante e uma versão.
- 3.2. Variante
- 3.2.1. Uma “variante” dentro de um modelo de veículo deve agrupar os veículos que têm em comum todas as características de construção seguintes:
- a) O número de portas laterais ou o tipo de carroçaria, na aceção da parte C, ponto 3 (no caso de veículos completos e completados), quando o fabricante utilizar o critério indicado em 3.1.2;
  - b) A fase de acabamento (por exemplo, completo/incompleto/completado);
  - c) O motor, no que respeita às seguintes características de construção:
    - i) o tipo de alimentação de energia (motor de combustão interna, motor eléctrico, outros),
    - ii) o princípio de funcionamento (ignição comandada, ignição por compressão, outros),
    - iii) o número e a disposição dos cilindros, no caso dos motores de combustão interna (L6, V8, outros);
  - d) O número de eixos;
  - e) O número e a interligação dos eixos motores;
  - f) O número de eixos direccionais.
- 3.3. Versão
- 3.3.1. Uma “versão” dentro de uma variante deve agrupar os veículos que têm em comum todas as características seguintes:
- a) A massa máxima em carga tecnicamente admissível;
  - b) A cilindrada do motor, no caso de motores de combustão interna;
  - c) q potência máxima do motor ou a potência nominal máxima contínua (motor eléctrico);
  - d) O tipo de combustível (gasolina, gasóleo, GPL, bicombustível ou outros);
  - e) Número máximo de lugares sentados;
  - f) Nível sonoro com o veículo em movimento;
  - g) Nível das emissões de gases de escape (por exemplo, Euro 5, Euro 6, outros);
  - h) Emissões combinadas ou ponderadas, emissões de CO<sub>2</sub> combinadas;
  - i) Consumo de energia eléctrica (ponderado, combinado);
  - j) Consumo combinado ou ponderado de combustível, consumo de combustível em ciclo combinado.
4. **Categorias N<sub>2</sub> e N<sub>3</sub>**
- 4.1. Modelo de veículo
- 4.1.1. Um “modelo de veículo” abrange veículos que têm em comum todas as características essenciais seguintes:
- a) O nome da empresa do fabricante.  
A alteração da forma jurídica de propriedade da empresa não exige a concessão de nova homologação;
  - b) A categoria;
  - c) A concepção e a construção dos quadros que são comuns a uma só linha de produtos;
  - d) O número de eixos;
  - e) No caso de veículos fabricados em várias fases, o fabricante e o modelo do veículo da fase anterior.
- 4.1.2. Um modelo deve consistir em, pelo menos, uma variante e uma versão.

#### 4.2. Variante

4.2.1. Uma “variante” dentro de um modelo de veículos deve agrupar os veículos que têm em comum todas as características de construção seguintes:

- a) O conceito estrutural da carroçaria ou tipo de carroçaria, na aceção da parte C, ponto 3, e no apêndice 2 (apenas para veículos completos e completados);
- b) A fase de acabamento (por exemplo, completo/incompleto/completado);
- c) O motor, no que respeita às seguintes características de construção:
  - i) o tipo de alimentação de energia (motor de combustão interna, motor eléctrico, outros),
  - ii) o princípio de funcionamento (ignição comandada, ignição por compressão, outros),
  - iii) o número e a disposição dos cilindros, no caso dos motores de combustão interna (L6, V8, outros);
- d) O número e a interligação de eixos motores;
- e) O número de eixos direccionais.

#### 4.3. Versão

4.3.1. Uma “versão” dentro de uma variante deve agrupar os veículos que têm em comum todas as características seguintes:

- a) A massa máxima em carga tecnicamente admissível;
- b) A capacidade, ou não, para atrelar um reboque nos seguintes casos:
  - i) reboque não travado,
  - ii) reboque com um sistema de travagem por inércia, na aceção do ponto 2.12 do Regulamento UNECE n.º 13,
  - iii) reboque com um sistema de travagem contínua ou semicontínua, na aceção dos pontos 2.9 e 2.10 do Regulamento UNECE n.º 13,
  - iv) reboque da categoria O<sub>4</sub> cuja combinação dá origem a uma massa máxima não superior a 44 toneladas,
  - v) reboque da categoria o<sub>4</sub> cuja combinação dá origem a uma massa máxima superior a 44 toneladas;
- c) Cilindrada do motor;
- d) A potência máxima do motor;
- e) O tipo de combustível (gasolina, gasóleo, GPL, bicom combustível ou outros);
- f) Nível sonoro com o veículo em movimento;
- g) Nível das emissões de gases de escape (por exemplo, Euro 4, Euro 5, outros).

### 5. **Categorias O<sub>1</sub> e O<sub>2</sub>**

#### 5.1. Modelo de veículo

5.1.1. Um “modelo de veículo” abrange veículos que têm em comum todas as características seguintes:

- a) O nome da empresa do fabricante.

A alteração da forma jurídica de propriedade da empresa não exige a concessão de nova homologação;

- b) A categoria;
- c) A concepção, na aceção da parte C, ponto 4;

- d) Os aspectos seguintes de construção e concepção:
    - i) a concepção e a construção dos principais elementos que constituem o quadro,
    - ii) a concepção e a construção dos elementos essenciais que constituem a estrutura da carroçaria, no caso de uma carroçaria autoportante;
  - e) O número de eixos;
  - f) No caso de veículos fabricados em várias fases, o fabricante e o modelo do veículo da fase anterior.
- 5.1.2. Um modelo deve consistir em, pelo menos, uma variante e uma versão.
- 5.2. Variante
- 5.2.1. Uma “variante” dentro de um modelo de veículos deve agrupar os veículos que têm em comum todas as características de construção seguintes:
- a) O tipo de carroçaria, na aceção do apêndice 2 (para veículos completos e completados);
  - b) A fase de acabamento (por exemplo, completo/incompleto/completado);
  - c) O tipo de sistema de travagem (por exemplo, sem travões/por inércia/com assistência).
- 5.3. Versão
- 5.3.1. Uma “versão” dentro de uma variante deve agrupar os veículos que têm em comum todas as características seguintes:
- a) A massa máxima em carga tecnicamente admissível;
  - b) A concepção da suspensão (suspensão pneumática, em aço ou borracha, barra de torção, outras);
  - c) A concepção da barra de tracção (triangular, tubular ou outras);
6. **Categorias O<sub>3</sub> e O<sub>4</sub>**
- 6.1. Modelo de veículo
- 6.1.1. Um “modelo de veículo” abrange veículos que têm em comum todas as características seguintes:
- a) O nome da empresa do fabricante.
    - A alteração da forma jurídica de propriedade da empresa não exige a concessão de nova homologação;
  - b) A categoria;
  - c) A concepção do reboque relativamente às definições da parte C, ponto 4;
  - d) Os aspectos seguintes de construção e concepção:
    - i) a concepção e a construção dos principais elementos que constituem o quadro,
    - ii) a concepção e a construção dos elementos essenciais que constituem a estrutura da carroçaria, no caso de reboques com uma carroçaria autoportante;
  - e) O número de eixos;
  - f) No caso de veículos fabricados em várias fases, o fabricante e o modelo do veículo da fase anterior.
- 6.1.2. Um modelo deve consistir em, pelo menos, uma variante e uma versão.
- 6.2. Variantes
- 6.2.1. Uma “variante” dentro de um modelo de veículos deve agrupar os veículos que têm em comum todas as características de construção e de concepção seguintes:
- a) O tipo de carroçaria, na aceção do apêndice 2 (para veículos completos e completados);
  - b) A fase de acabamento (por exemplo, completo/incompleto/completado);
  - c) A concepção da suspensão (suspensão em aço, pneumática ou hidráulica);
  - d) As seguintes características técnicas:
    - i) a capacidade, ou não, de o quadro ser extensível,
    - ii) a altura do andar (normal, carregador baixo, carregador semibaixo, etc.).

### 6.3. Versões

6.3.1. Uma “versão” dentro de uma variante deve agrupar os veículos que têm em comum todas as características seguintes:

- a) A massa máxima em carga tecnicamente admissível;
- b) As subdivisões ou a combinação de subdivisões referidas nos pontos 3.2 e 3.3 do anexo I da Directiva 96/53/CE a que pertence o espaçamento entre dois eixos consecutivos que constituem um grupo;
- c) A definição dos eixos em relação aos seguintes aspectos:
  - i) eixos eleváveis (número e posição),
  - ii) eixos carregáveis (número e posição),
  - iii) eixos direccionais (número e posição).

### 7. Requisitos comuns a todas as categorias de veículos

7.1. Quando um veículo for abrangido por diversas categorias, devido à sua massa máxima, ao número de lugares sentados ou ambos, o fabricante pode optar por usar os critérios de uma das categorias de veículos para a definição das variantes e das versões.

#### 7.1.1. Exemplos:

- a) Um veículo “A” pode ser homologado como veículo “N<sub>1</sub>” (3,5 toneladas) e “N<sub>2</sub>” (4,2 toneladas) relativamente à sua massa máxima. nesse caso, os parâmetros mencionados na categoria n<sub>1</sub> podem utilizar-se também para o veículo abrangido pela categoria N<sub>2</sub> (ou vice-versa);
- b) Um veículo “B” pode ser homologado como veículo M<sub>1</sub> e M<sub>2</sub> em relação ao número de lugares sentados (7+1 ou 10+1), os parâmetros mencionados na categoria M<sub>1</sub> podem utilizar-se também para um veículo abrangido pela categoria M<sub>2</sub> (ou vice-versa).

7.2. Um veículo da categoria N pode ser homologado em função das disposições exigidas para as categorias M<sub>1</sub> ou M<sub>2</sub>, consoante o caso, quando se destinar a ser convertido num veículo dessa categoria durante a fase seguinte de um procedimento de homologação em várias fases.

7.2.1. Esta opção só deve ser autorizada para veículos incompletos.

Esses veículos devem ser identificados por um código específico da variante dado pelo fabricante do veículo de base.

7.3. Designações de modelo, variante e versão.

7.3.1. O fabricante deve atribuir um código alfanumérico a cada modelo, variante e versão de veículo, devendo o código ser constituído por letras latinas e/ou algarismos árabes.

Autoriza-se a utilização de parênteses e hífenes, desde que não substituam a letra ou o algarismo.

7.3.2. Deve designar-se o código na sua totalidade: Modelo-Variante-Versão ou “MVV”.

7.3.3. O MVV deve identificar clara e inequivocamente uma combinação única de características técnicas em relação aos critérios identificados na parte B do presente anexo.

7.3.4. O mesmo fabricante pode utilizar o mesmo código para definir um modelo de veículo quando este for abrangido por duas ou mais categorias.

7.3.5. O mesmo fabricante não pode utilizar o mesmo código para definir um modelo de veículo para mais do que uma homologação de modelo dentro da mesma categoria de veículos.

7.4. Número de caracteres para o MVV:

7.4.1. O número de caracteres não deve exceder:

- a) 15, no caso do código de um modelo de veículo;
- b) 25, no caso do código de uma variante;
- c) 35, no caso do código de uma versão.

7.4.2. O “MVV” alfanumérico completo não deve conter mais do que 75 caracteres.

7.4.3. Quando se utilizar o MVV como um todo, deve deixar-se um espaço entre o modelo, a variante e a versão.

Exemplo de um MVV: 159AF[...espaço]0054[...espaço]977K(BE).



## PARTE C

**Definições de tipos de carroçaria****0. Generalidades**

- 0.1. O tipo de carroçaria referido no anexo I, ponto 9, e no anexo III, parte 1, bem como o código da carroçaria referido no anexo IX, ponto 38, devem ser indicados através de códigos.

A lista de códigos deve aplicar-se principalmente a veículos completos e completados.

- 0.2. Em relação aos veículos da categoria M, o tipo de carroçaria deve ser constituído por duas letras, conforme especificado nos pontos 1 e 2.
- 0.3. Em relação aos veículos das categorias N e O, o tipo de carroçaria deve ser constituído por duas letras, conforme referido nos pontos 3 e 4.
- 0.4. Quando necessário (em especial no caso dos tipos de carroçaria referidos, respectivamente, nos pontos 3.1 e 3.6 e nos pontos 4.1 a 4.4), devem ser complementados com dois algarismos.
- 0.4.1. A lista dos algarismos consta do apêndice 2 do presente anexo.
- 0.5. Nos veículos para fins especiais, o tipo de carroçaria a utilizar deve estar ligado à categoria do veículo.

**1. Veículos pertencentes à categoria M<sub>1</sub>**

Ref. <sup>a</sup>	Código	Nome	Definição
1.1.	AA	Sédan	veículo definido no ponto 3.1.1.1 da norma ISO 3833-1977, equipado com, pelo menos, quatro janelas laterais.
1.2.	AB	Berlina bicorpo	berlina bicorpo definida no ponto 1.1 com uma tampa na retaguarda do veículo
1.3.	AC	Carrinha ( <i>break</i> )	veículo definido no ponto 3.1.1.4 da norma ISO 3833-1977.
1.4.	AD	Coupé	veículo definido no ponto 3.1.1.5 da norma ISO 3833-1977.
1.5.	AE	Descapotável	veículo definido no ponto 3.1.1.6 da norma ISO 3833-1977. Todavia, um descapotável pode não ter porta.
1.6.	AF	Veículo para fins múltiplos	veículo diferente de AG e dos mencionados de AA a AE, destinado ao transporte de passageiros e sua bagagem ou, por vezes, mercadorias, num compartimento único.
1.7.	AG	Carrinha	veículo definido no ponto 3.1.1.4.1 da norma ISO 3833-1977. O compartimento de bagagens deve, porém, estar inteiramente separado do compartimento de passageiros. Acresce que o ponto de referência do lugar sentado do condutor não precisa de estar a, pelo menos, 750 mm acima da superfície de apoio do veículo.

**2. Veículos pertencentes às categorias M<sub>2</sub> ou M<sub>3</sub>**

Ref. <sup>a</sup>	Código	Nome	Definição
2.1.	CA	Veículo de andar único	veículo cujos espaços destinados a pessoas estão organizados num só nível ou de modo que não constituam dois níveis sobrepostos.
2.2.	CB	Veículo de dois andares	veículo definido no anexo I, ponto 2.1.6, da Directiva 2001/85/CE.
2.3.	CC	Veículo de andar único articulado	veículo definido no anexo I, ponto 2.1.3, da Directiva 2001/85/CE.
2.4.	CD	Veículo de dois andares articulado	veículo definido no anexo I, ponto 2.1.3.1, da Directiva 2001/85/CE.

Ref. <sup>a</sup>	Código	Nome	Definição
2.5.	CE	Veículo de andar único de piso rebaixado	veículo definido no anexo I, ponto 2.1.4, da Directiva 2001/85/CE.
2.6.	CF	Veículo de dois andares de piso rebaixado	veículo definido no anexo I, ponto 2.1.4, da Directiva 2001/85/CE.
2.7.	CG	Veículo de andar único articulado de piso rebaixado	veículo que combina as características técnicas das entradas 2.3 e 2.5.
2.8.	CH	Veículo de dois andares articulado de piso rebaixado	veículo que combina as características técnicas das entradas 2.4 e 2.6.
2.9.	CI	Veículo de andar único sem tejadilho	veículo com tejadilho parcial ou sem tejadilho.
2.10.	CJ	Veículo de dois andares sem tejadilho	veículo sem tejadilho na totalidade ou em parte do andar superior.
2.11.	CX	Quadro de autocarro	veículo incompleto, apenas com calhas do quadro ou conjunto de tubos, grupo motopropulsor, eixos, destinado a ser completado com carroçaria, em função das necessidades do transportador rodoviário.

### 3. Veículos a motor das categorias N<sub>1</sub>, N<sub>2</sub> ou N<sub>3</sub>

Ref. <sup>a</sup>	Código	Nome	Definição
3.1.	BA	Camião	veículo concebido e construído exclusiva ou principalmente para transportar mercadorias. Pode também atrelar um reboque.
3.2.	BB	Furgão	camião com um compartimento no qual se localizam o condutor e a zona de carga numa só unidade.
3.3.	BC	Unidade de tracção para semi-reboques	veículo tractor concebido e construído exclusiva ou principalmente para atrelar semi-reboques.
3.4.	BD	Tractor rodoviário	veículo tractor concebido e construído exclusivamente para atrelar reboques com excepção de semi-reboques.
3.5.	BE	Camioneta de caixa aberta	veículo com uma massa máxima não superior a 3 500 kg, no qual os lugares sentados e a zona de carga não se localizam num só compartimento.
3.6.	BX	Quadro com cabina	veículo incompleto, apenas com uma cabina (completa ou incompleta), calhas do quadro, grupo motopropulsor, eixos, destinado a ser completado com carroçaria, em função das necessidades do transportador rodoviário.

### 4. Veículos da categoria O

Ref. <sup>a</sup>	Código	Nome	Definição
4.1.	DA	Semi-reboque	reboque concebido e construído para ser engatado a uma unidade de tracção ou a um reboque <i>Dolly</i> e a impor uma carga vertical substancial ao veículo tractor ou ao reboque <i>Dolly</i> . O dispositivo de engate a utilizar num conjunto de veículos deve ser constituído por um cabeçote e um prato de engate.
4.2.	DB	Reboque com barra de tracção	reboque com, pelo menos, dois eixos, devendo pelo menos um deles ser um eixo direccionado: a) Equipado com um dispositivo de reboque capaz de mover-se verticalmente (em relação ao reboque); e b) Que transmite menos de 100 daN como carga vertical estática ao veículo tractor.

Ref. <sup>a</sup>	Código	Nome	Definição
4.3.	DC	Reboque de eixos centrais	reboque em que os eixos se situam perto do centro de gravidade do veículo (quando uniformemente carregado), de modo que apenas uma pequena carga vertical estática, não superior a 10 % da carga correspondente à massa máxima do reboque ou a uma carga de 1 000 daN (considerando-se a que for menor) é transmitida ao veículo tractor.
4.4.	DE	Reboque com barra de tracção rígida	reboque com um eixo ou um grupo de eixos equipados com uma barra de tracção que transmite uma carga estática não superior a 4 000 daN ao veículo tractor devido à sua construção e que não corresponde à definição de reboque de eixos centrais.  O dispositivo de engate a utilizar num conjunto de veículos não deve ser constituído por um cabeçote e um prato de engate.

*Apêndice 1***Procedimento para verificar se um veículo pode ser classificado na categoria de veículo todo-o-terreno****0. Generalidades**

- 0.1. Para efeitos de classificação de veículos como todo-o-terreno, é aplicável o procedimento descrito no presente apêndice.

**1. Condições de ensaio das medições geométricas**

- 1.1. Os veículos pertencentes à categoria M<sub>1</sub> ou N<sub>1</sub> devem estar descarregados, com um manequim do sexo masculino do percentil 50 instalado no banco do condutor e equipados com fluido refrigerante, lubrificantes, combustível, ferramentas, roda sobresselente (se fizer parte do equipamento de origem).

O manequim pode ser substituído por um dispositivo semelhante com a mesma massa.

- 1.2. Os veículos diferentes dos referidos em 1.1 devem estar carregados na sua carga máxima tecnicamente admissível.

A distribuição dessa massa pelos eixos deve ser a que representa o pior dos casos no que se refere ao cumprimento dos critérios respectivos.

- 1.3. Deve ser apresentado ao serviço técnico um veículo representativo do modelo, nas condições especificadas em 1.1 ou 1.2. o veículo deve estar imobilizado, com as rodas na posição de marcha em linha recta.

O solo que serve de suporte às medições deve ser tão plano e horizontal (inclinação máxima de 0,5 %) quanto possível.

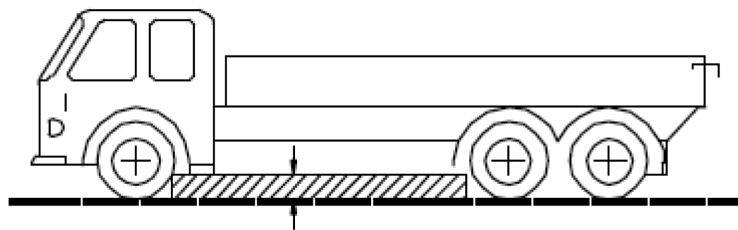
**2. Medição dos ângulos de ataque, de saída e de rampa**

- 2.1. O ângulo de ataque deve ser medido em conformidade com o ponto 6.10 da norma ISO 612:1978.
- 2.2. O ângulo de saída deve ser medido em conformidade com o ponto 6.11 da norma ISO 612:1978.
- 2.3. O ângulo de rampa deve ser medido em conformidade com o ponto 6.9 da norma ISO 612:1978.
- 2.4. Quando se medir o ângulo de saída, podem ser colocados na posição superior dispositivos de protecção à retaguarda contra o encaixe que sejam reguláveis em altura.
- 2.5. Não deve interpretar-se a prescrição do ponto 2.4 como sendo obrigatório o veículo de base estar equipado com uma protecção à retaguarda contra o encaixe como equipamento de origem. No entanto, o fabricante do veículo de base deve informar o fabricante da fase seguinte de que o veículo tem de cumprir os requisitos aplicáveis ao ângulo de saída, quando equipado com uma protecção à retaguarda contra o encaixe.

**3. Medição da distância ao solo**

- 3.1. Distância ao solo entre os eixos
- 3.1.1. «Distância ao solo entre eixos» é a distância mais curta entre o plano de apoio e o ponto fixo mais baixo do veículo.

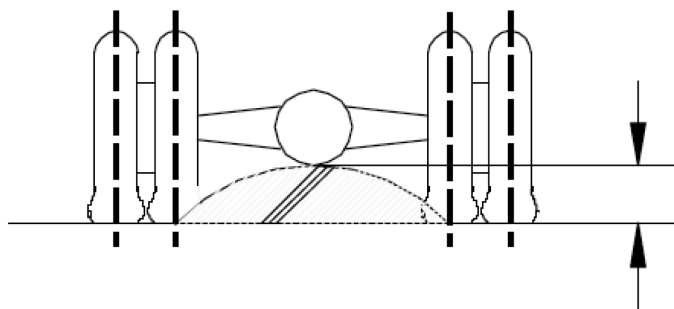
Na aplicação da definição, deve considerar-se a distância entre o último eixo de um grupo de eixos dianteiros e o primeiro eixo de um grupo de eixos traseiros.



3.1.2. Nenhuma parte rígida do veículo deve penetrar no segmento tracejado apresentado na figura.

3.2. Distância ao solo sob um eixo

3.2.1. «Distância ao solo sob um eixo» é a distância determinada pelo ponto mais alto de um arco de círculo que passa pelo centro da superfície de apoio das rodas de um eixo (das rodas interiores, no caso de pneus duplos) e que toca o ponto fixo mais baixo do veículo entre as rodas.



3.2.2. Se adequado, deve proceder-se à medição da distância ao solo em cada um dos diversos eixos de um grupo de eixos.

#### 4. Capacidade de rampa/declive

4.1. «Capacidade de rampa/declive» é a capacidade de um veículo para vencer um declive.

4.2. Para efeitos de verificação da capacidade de rampa/declive de um veículo incompleto e completo das categorias M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub> e N<sub>3</sub>, deve proceder-se a um ensaio.

4.3. O ensaio deve ser efectuado pelo serviço técnico num veículo representativo do modelo a ensaiar.

4.4. A pedido do fabricante, e nas condições especificadas no anexo XVI, a capacidade de rampa/declive de um modelo de veículo pode ser demonstrada por ensaios virtuais.

#### 5. Condições de ensaio e critério de aprovação ou rejeição

5.1. Até 31 de Outubro de 2014, são aplicáveis as condições estabelecidas no anexo I, ponto 7.5, da Directiva 97/27/CE.

A partir de 1 de Novembro de 2014, são aplicáveis as condições de ensaio adoptadas no âmbito do Regulamento (CE) n.º 661/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho <sup>(1)</sup>, em conformidade com o seu artigo 14.º

5.2. O veículo deve subir a inclinação a uma velocidade constante e sem que qualquer roda derrape longitudinal ou lateralmente.

(1) JO L 200 de 31.7.2009. p. 1.

*Apêndice 2***Algarismos utilizados para complementar os códigos a utilizar nos diversos tipos de carroçaria**

- 01 Plataforma
  - 02 Caixa aberta com taipais rebatíveis
  - 03 Caixa fechada
  - 04 Carroçaria com ar condicionado, com paredes isoladas e equipamento destinado a manter a temperatura interior
  - 05 Carroçaria com ar condicionado, com paredes isoladas mas sem equipamento destinado a manter a temperatura interior
  - 06 Com cortinas laterais
  - 07 Caixa móvel (superestrutura intermutável)
  - 08 Porta-contentores
  - 09 Veículos equipados com grua porta-contentores
  - 10 Camião basculante
  - 11 Cisterna
  - 12 Cisterna destinada ao transporte de mercadorias perigosas
  - 13 Transportador de gado
  - 14 Camião de transporte de automóveis
  - 15 Betoneira
  - 16 Autobomba para betão
  - 17 Madeira
  - 18 Veículo de recolha de lixo
  - 19 Varredora urbana, limpeza e desentupimento de sarjetas
  - 20 Compressor
  - 21 Porta-barcos
  - 22 Porta-planadores
  - 23 Veículos para efeitos de venda a retalho e exposição
  - 24 Camião pronto-socorro
  - 25 Auto-escada
  - 26 Camião-grua (excepto gruas móveis na acepção da parte A, ponto 5, do anexo II)
  - 27 Veículo com plataforma para trabalho aéreo
  - 28 Veículo com torre de perfuração
  - 29 Reboque de piso rebaixado
  - 30 Carro de transporte de vidros
  - 31 Automóvel-bomba de combate a incêndios
  - 99 Carroçaria não incluída na presente lista»
-

## ANEXO II

O anexo IV da Directiva 2007/46/CE é alterado do seguinte modo:

1) O título do anexo IV passa a ter a seguinte redacção: «**REQUISITOS PARA EFEITOS DE HOMOLOGAÇÃO CE DE VEÍCULOS**»

2) A parte I, ponto 43, do anexo IV passa a ter a seguinte redacção:

«43	Sistemas antiprojecção	Directiva 91/226/CEE	L 103, 23.4.1991, p. 5					x	x	x	x	x	x	x»
-----	------------------------	----------------------	------------------------	--	--	--	--	---	---	---	---	---	---	----

3) O título do apêndice do anexo IV passa a ter a seguinte redacção: «**Requisitos para a homologação de veículos pertencentes à categoria M<sub>1</sub> produzidos em pequenas séries nos termos do artigo 22.<sup>o</sup>**».



## ANEXO III

O anexo IX da Directiva 2007/46/CE é alterado do seguinte modo:

- 1) O texto da entrada 31 em «Lado 2 – Categoria de veículos N<sub>2</sub> (veículos completos e completados)» do modelo do certificado de conformidade é substituído pelo seguinte texto:

«31. Posição do(s) eixo(s) elevável(eis): ...».

- 2) O texto da entrada 31 em «Lado 2 – Categoria de veículos N<sub>3</sub> (veículos completos e completados)» do modelo do certificado de conformidade é substituído pelo seguinte texto:

«31. Posição do(s) eixo(s) elevável(eis): ...».

- 3) O texto da entrada 31 em «Lado 2 – Categoria de veículos O<sub>1</sub> e O<sub>2</sub> (veículos completos e completados)» do modelo do certificado de conformidade é substituído pelo seguinte texto:

«31. Posição do(s) eixo(s) elevável(eis): ...».

- 4) O texto da entrada 31 em «Lado 2 – Categoria de veículos O<sub>3</sub> e O<sub>4</sub> (veículos completos e completados)» do modelo do certificado de conformidade é substituído pelo seguinte texto:

«31. Posição do(s) eixo(s) elevável(eis): ...».

- 5) O texto da entrada 31 em «Lado 2 – Categoria de veículos N<sub>2</sub> (veículos incompletos)» do modelo do certificado de conformidade é substituído pelo seguinte texto:

«31. Posição do(s) eixo(s) elevável(eis): ...».

- 6) O texto da entrada 31 em «Lado 2 – Categoria de veículos N<sub>3</sub> (veículos incompletos)» do modelo do certificado de conformidade é substituído pelo seguinte texto:

«31. Posição do(s) eixo(s) elevável(eis): ...».

- 7) O texto da entrada 31 em «Lado 2 – Categoria de veículos O<sub>1</sub> O<sub>2</sub> (veículos incompletos)» do modelo do certificado de conformidade é substituído pelo seguinte texto:

«31. Posição do(s) eixo(s) elevável(eis): ...»

- 8) O texto da entrada 31 em «Lado 2 – Categoria de veículos O<sub>3</sub> e O<sub>4</sub> (veículos incompletos)» do modelo do certificado de conformidade é substituído pelo seguinte texto:

«31. Posição do(s) eixo(s) elevável(eis): ...»

- 9) O texto das notas explicativas referentes ao anexo IX é alterado do seguinte modo:

a) É suprimida a última frase da nota explicativa a);

b) É aditada à nota explicativa e) a seguinte frase:

«Nos reboques de eixos centrais com um único eixo, indicar a distância horizontal entre o eixo vertical do engate e o centro do eixo.».

---

## ANEXO IV

O anexo XI da Directiva 2007/46/CE é alterado do seguinte modo:

1) O apêndice 2, ponto 43, do Anexo XI passa a ter a seguinte redacção:

«43	Sistemas antiprojecção	Directiva 91/226/CEE					x	x	x	x	x	x	x»
-----	------------------------	----------------------	--	--	--	--	---	---	---	---	---	---	----

2) O apêndice 4, ponto 43, do Anexo XI passa a ter a seguinte redacção:

«43	Sistemas antiprojecção	Directiva 91/226/CEE					x	x	x	x	x	x	x»
-----	------------------------	----------------------	--	--	--	--	---	---	---	---	---	---	----

3) É inserido, a seguir ao apêndice 5 e antes de «Significado das letras»:

## «Apêndice 6

**Reboques para transportar cargas excepcionais**

Elemento	Assunto	Referência do acto regulamentar	Reboque de categoria O <sub>4</sub>
3	Reservatórios de combustível/dispositivos de protecção à retaguarda	Directiva 70/221/CEE	X
4	Espaço da chapa de matrícula da retaguarda	Directiva 70/222/CEE	X
5	Esforço de direcção	Directiva 70/311/CEE	X
9	Travagem	Directiva 71/320/CEE	X
10	Interferências rádio (compatibilidade electromagnética)	Directiva 72/245/CEE	X
18	Chapas (regulamentares)	Directiva 76/114/CEE	X
20	Instalação de dispositivos de iluminação e de sinalização luminosa	Directiva 76/756/CEE	A + N
21	Reflectores	Directiva 76/757/CEE	X
22	Luzes delimitadoras, de presença da frente, de presença da retaguarda, de travagem, de circulação diurna e de presença laterais	Directiva 76/758/CEE	X
23	Indicadores de mudança de direcção	Directiva 76/759/CEE	X
24	Luzes da chapa de matrícula	Directiva 76/760/CEE	X
28	Luzes de nevoeiro da retaguarda	Directiva 77/538/CEE	X
29	Luz de marcha-atrás	Directiva 77/539/CEE	X
36	Sistemas de aquecimento	Directiva 2001/56/CE	N/A
42	Protecção lateral	Directiva 89/297/CEE	A
43	Sistemas antiprojecção	Directiva 91/226/CEE	A

Elemento	Assunto	Referência do acto regulamentar	Reboque de categoria O <sub>4</sub>
46	Pneus	Directiva 92/23/CEE	I
48	Massas e dimensões	Directiva 97/27/CE	X
50	Dispositivos de engate	Directiva 94/20/CE	X
63	Regulamento geral de segurança	Regulamento (CE) n.º 661/2009	P/A»

4) O ponto «Significado das letras» é alterado do seguinte modo:

a) A alínea L) passa a ter a seguinte redacção:

«L: Aplicação limitada aos bancos concebidos para utilização normal quando o veículo se estiver a deslocar em estrada. São exigidas, pelos menos, fixações para cintos de segurança subabdominais nos lugares sentados da retaguarda. Os bancos que não são concebidos para utilização quando o veículo se estiver a deslocar em estrada devem ser claramente identificáveis pelos utilizadores através de um pictograma ou de um aviso que inclua um texto adequado.».

b) A seguir à alínea N/A é inserida a seguinte alínea:

«P/A: O presente acto regulamentar é parcialmente aplicável. O âmbito de aplicação preciso é estabelecido nas medidas de execução do Regulamento (CE) n.º 661/2009.».

c) A seguir à alínea H é inserida a seguinte alínea:

«I: Os pneus devem ser homologados segundo os requisitos do Regulamento UNECE n.º 54, ainda que a velocidade máxima de projecto do veículo seja inferior a 80 km/h.

A capacidade de carga pode ser ajustada em relação à velocidade máxima de projecto do reboque, com o acordo do fabricante de pneus.».

---

**REGULAMENTO DE EXECUÇÃO (UE) N.º 679/2011 DA COMISSÃO****de 14 de Julho de 2011****que altera o Regulamento (CE) n.º 1974/2006 que estabelece normas de execução do Regulamento (CE) n.º 1698/2005 do Conselho relativo ao apoio ao desenvolvimento rural pelo Fundo Europeu Agrícola de Desenvolvimento Rural (FEADER)**

A COMISSÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia,

Tendo em conta o Regulamento (CE) n.º 1698/2005 do Conselho, de 20 de Setembro de 2005, relativo ao apoio ao desenvolvimento rural pelo Fundo Europeu Agrícola de Desenvolvimento Rural (FEADER) <sup>(1)</sup>, nomeadamente o artigo 91.º,

Considerando o seguinte:

- (1) O Regulamento (CE) n.º 1698/2005 estabeleceu um enquadramento jurídico único para o apoio ao desenvolvimento rural pelo Fundo Europeu Agrícola de Desenvolvimento Rural (FEADER) em toda a União. Esse enquadramento jurídico foi complementado por normas de execução estabelecidas pelo Regulamento (CE) n.º 1974/2006 da Comissão <sup>(2)</sup>. A experiência adquirida e os problemas surgidos na execução dos programas de desenvolvimento rural revelaram a necessidade de alterar certas disposições daquele regulamento e de introduzir determinadas normas de execução suplementares.
- (2) As operações relativas à produção de energia renovável em explorações agrícolas, em conformidade com o artigo 26.º do Regulamento (CE) n.º 1698/2005, podem não ser abrangidas pelo artigo 42.º do Tratado. Para assegurar o cumprimento das regras em matéria de auxílios estatais no sector agrícola, deve ser introduzida uma disposição específica para os investimentos na produção de energia renovável em explorações agrícolas.
- (3) O artigo 27.º, n.º 12, do Regulamento (CE) n.º 1974/2006 prevê que a adaptação de compromissos agro-ambientais ou relativos ao bem-estar dos animais pode assumir a forma de um prolongamento da duração do compromisso. Para evitar a sobreposição com o período de programação seguinte, essa adaptação não deve ir além do período de prémio a que diz respeito o pedido de pagamento de 2013.
- (4) O artigo 47.º do Regulamento (CE) n.º 1698/2005 dispõe que os compromissos silvo-ambientais são assumidos, regra geral, por um período de cinco anos a sete anos. Para evitar que o período dos compromissos renovados se sobreponha ao período de programação seguinte, importa prever a possibilidade de os Estados-Membros permitirem que esses compromissos sejam

prolongados até ao termo do período de prémio a que diz respeito o pedido de pagamento de 2013.

- (5) O artigo 62.º, n.º 1, alínea b), do Regulamento (CE) n.º 1698/2005 estabelece que, ao nível da tomada de decisões do grupo de acção local, os parceiros sociais e económicos, assim como outros representantes da sociedade civil, devem representar, no mínimo, 50 % da parceria local. Os Estados-Membros devem assegurar que os grupos de acção local respeitam esta percentagem mínima também na votação, de modo a impedir que o sector público domine a tomada de decisões. Além disso, deve assegurar-se que os promotores dos projectos não influenciam a decisão de selecção dos projectos. Por conseguinte, devem estabelecer-se medidas eficazes para evitar quaisquer conflitos de interesses no âmbito da apreciação e votação das propostas de projecto. A transparência da tomada de decisões deve ser igualmente garantida, pelos meios adequados.
- (6) O artigo 38.º, n.º 2, do Regulamento (CE) n.º 1974/2006 prevê a possibilidade de pagamento de adiantamentos para os custos do funcionamento dos grupos de acção local. Tem sido demonstrado que, para prover às necessidades de fluxo de caixa dos grupos de acção local, há que tornar a possibilidade de pagamento de adiantamentos extensiva à cobertura dos custos relativos à aquisição de competências e à animação do território, a que se refere o artigo 63.º, alínea c), do Regulamento (CE) n.º 1698/2005.
- (7) O artigo 44.º, n.º 3, do Regulamento (CE) n.º 1974/2006 permite que os Estados-Membros tomem medidas específicas para evitar que alterações de pouca importância da situação da exploração agrícola conduzam a resultados inadequados no que se refere ao compromisso assumido, nomeadamente ao nível da obrigação do beneficiário de reembolsar o apoio quando um compromisso não seja assumido pelo cessionário de uma parte da exploração. Para garantir a segurança jurídica, deve definir-se o que constitui uma alteração de pouca importância nos casos em que a superfície da exploração é reduzida.
- (8) O artigo 46.º do Regulamento (CE) n.º 1974/2006 prevê uma cláusula de revisão no caso de alteração das regras mínimas para certas medidas. Deve ser prevista igualmente uma cláusula de revisão caso a duração dos novos compromissos agro-ambientais, relativos ao bem-estar dos animais ou silvo-ambientais assumidos por um período de cinco anos a sete anos se prolongue para além do termo do actual período de programação, de modo a evitar incoerências com o enquadramento jurídico e político estabelecido para o período que se segue ao actual período de programação.

<sup>(1)</sup> JO L 277 de 21.10.2005, p. 1.<sup>(2)</sup> JO L 368 de 23.12.2006, p. 15.

- (9) Por motivos de clareza na aplicação do artigo 52.º, n.º 1, do Regulamento (CE) n.º 1974/2006, deve ser estabelecido o modo como é aplicada a taxa de co-financiamento no caso de engenharia financeira.
- (10) No que se refere aos fundos de garantia no contexto da engenharia financeira ao abrigo do capítulo IV, secção 1, subsecção 3, do Regulamento (CE) n.º 1974/2006, devem ser estabelecidos requisitos suplementares relativamente ao método de cálculo das despesas elegíveis imputáveis à operação relacionada com essas intervenções, de modo a assegurar a utilização mais eficiente possível dos recursos da União.
- (11) Não obstante as reconhecidas especificidades do desenvolvimento rural, relacionadas, essencialmente, com a pequena dimensão das operações apoiadas, para maximizar o efeito de alavanca do instrumento de engenharia financeira, é necessário clarificar a reutilização dos recursos que regressem ao quadro da operação de engenharia financeira durante o período de programação, assim como distinguir entre esta reutilização e a reutilização após a data-limite de elegibilidade do programa de desenvolvimento rural.
- (12) Tendo em conta a natureza de alguns investimentos na silvicultura e o facto de os pagamentos poderem, em determinados casos, estar relacionados com a superfície, deve ser possível recorrer ao cálculo de custos-padrão, como alternativa ao sistema baseado em facturas, a fim de determinar o nível de apoio para a medida referida no artigo 27.º do Regulamento (CE) n.º 1698/2005. O artigo 53.º, n.º 1, do Regulamento (CE) n.º 1974/2006 deve, portanto, ser adaptado em conformidade.
- (13) O artigo 54.º, n.º 1, do Regulamento (CE) n.º 1974/2006 define as condições em que as contribuições em espécie podem ser consideradas despesas elegíveis. Na sua actual redacção, o artigo 54.º, n.º 1, considera que as contribuições em espécie são elegíveis apenas para operações de investimento. A experiência demonstrou que esta condição é demasiado restritiva para uma aplicação eficiente das medidas. Deve, por conseguinte, estabelecer-se que as contribuições em espécie sejam elegíveis para todos os tipos de operação.
- (14) O artigo 55.º do Regulamento (CE) n.º 1974/2006 estabelece um conjunto de regras para a definição de despesas elegíveis relativas a operações de investimento. Para que este artigo se afigure mais claro na sua aplicação, deve ser expressamente excluída das despesas elegíveis a aquisição de direitos de pagamento. Deve clarificar-se igualmente que, dada a sua natureza, os investimentos no restabelecimento do potencial de produção agrícola na sequência de catástrofes naturais constituem despesas elegíveis.
- (15) Para aumentar o impacto dos adiantamentos no contexto da actual crise financeira, tendo em devida conta a especificidade da função dos governos regionais na aplicação da política de desenvolvimento rural, a possibilidade de pagamento de adiantamentos prevista no artigo 56.º do Regulamento (CE) n.º 1974/2006 deve ser tornada extensiva às autoridades regionais.
- (16) A fim de facilitar a execução de projectos de investimento no contexto da actual crise económica e financeira, o limite máximo a que estão sujeitos os adiantamentos relativos aos investimentos em 2009 e 2010 foi aumentado para 50 %. Para ter em conta os efeitos negativos persistentes da crise económica e financeira, este limite máximo mais elevado deve ser mantido até ao termo do período de programação. A fim de assegurar a continuidade na execução dos programas de desenvolvimento rural entre o fim de 2010 e a entrada em vigor do presente regulamento, a disposição pertinente deve ser aplicada com efeitos retroactivos a partir de 1 de Janeiro de 2011.
- (17) Para ter em conta a dimensão relativamente pequena dos projectos de desenvolvimento rural e a dificuldade na obtenção de garantias bancárias desses projectos com vista ao pagamento dos adiantamentos, devem ser tomadas medidas que permitam a substituição de tais garantias por garantias escritas emitidas por autoridades públicas.
- (18) Para que seja dada a melhor utilização aos adiantamentos, deve caber ao organismo pagador competente definir o momento de liberação das garantias.
- (19) O Regulamento (CE) n.º 1974/2006 deve, por conseguinte, ser alterado em conformidade.
- (20) As medidas previstas no presente regulamento estão em conformidade com o parecer do Comité do Desenvolvimento Rural,

ADOPTOU O PRESENTE REGULAMENTO:

*Artigo 1.º*

O Regulamento (CE) n.º 1974/2006 é alterado do seguinte modo:

1. É inserido o seguinte artigo 16.º-A:

*«Artigo 16.º-A*

Para efeitos do artigo 26.º do Regulamento (CE) n.º 1698/2005, caso os investimentos sejam efectuados na produção de energia térmica e/ou electricidade a partir de fontes renováveis em explorações agrícolas, as instalações de produção de energia a partir de fontes renováveis só são elegíveis para apoio se a sua capacidade de produção não superar o equivalente à média combinada do consumo anual de energia térmica e electricidade na exploração agrícola, incluindo o agregado familiar.

Caso os investimentos sejam efectuados na produção de biocombustíveis, na acepção da Directiva 2009/28/CE do Parlamento Europeu e do Conselho (\*), em explorações agrícolas, as instalações de produção de energia a partir de fontes renováveis só são elegíveis para apoio se a sua capacidade de produção não superar o equivalente à média do consumo anual de combustíveis para transportes na exploração agrícola.

(\*) JO L 140 de 5.6.2009, p. 16.»

2. No artigo 27.º, n.º 12, o segundo parágrafo passa a ter a seguinte redacção:

«Tais adaptações também podem assumir a forma de um prolongamento da duração do compromisso. O prolongamento não pode ultrapassar o termo do período a que diz respeito o pedido de pagamento de 2013.»

3. É inserido o seguinte artigo 32.º-A:

«Artigo 32.º-A

Para efeitos do artigo 47.º do Regulamento (CE) n.º 1698/2005, os Estados-Membros podem permitir que os compromissos silvo-ambientais sejam prolongados até ao termo do período a que diz respeito o pedido de pagamento de 2013.»

4. Ao artigo 37.º é aditado o seguinte número:

«5. Para efeitos do artigo 62.º, n.º 4, do Regulamento (CE) n.º 1698/2005, as decisões do órgão decisor dos grupos de acção local relativas à selecção de projectos devem ser tomadas através de uma votação na qual os parceiros sociais e económicos, assim como outros representantes da sociedade civil, conforme disposto no artigo 62.º, n.º 1, alínea b) daquele regulamento, representem, no mínimo, 50 % dos votos. Relativamente ao processo de tomada de decisões sobre selecção de projectos, devem ser cumpridas regras adequadas para garantir a transparência e evitar situações de conflito de interesses.»

5. No artigo 38.º, o n.º 2 passa a ter a seguinte redacção:

«2. Os Estados-Membros podem, a pedido, pagar um adiantamento aos grupos de acção local. O montante do adiantamento não pode ultrapassar 20 % do apoio público relativo aos custos a que se refere o artigo 63.º, alínea c), do Regulamento (CE) n.º 1698/2005 e o seu pagamento está sujeito à constituição de uma garantia bancária ou de uma garantia equivalente correspondente a 110 % do montante do adiantamento. A garantia é liberada o mais tardar no encerramento da estratégia de desenvolvimento local.

O artigo 24.º, n.º 6, do Regulamento (CE) n.º 65/2011 da Comissão (\*) não é aplicável ao pagamento referido no primeiro parágrafo.

(\*) JO L 25 de 28.1.2011, p. 8.»

6. No artigo 44.º, é aditado ao n.º 3 o seguinte parágrafo:

«Uma redução da superfície da exploração até 10 % da superfície sujeita ao compromisso é considerada uma alteração de pouca importância para efeitos do primeiro parágrafo.»

7. Ao artigo 46.º é aditado o seguinte parágrafo:

«A partir de 2012, será prevista uma cláusula de revisão aplicável aos compromissos assumidos por um período de cinco anos a sete anos, nos termos dos artigos 39.º, 40.º e 47.º do Regulamento (CE) n.º 1698/2005, que se prolonguem para além do termo do actual período de programação, com vista a permitir a sua adaptação ao enquadramento jurídico do período de programação seguinte. Contudo, os Estados-Membros podem decidir introduzir essa cláusula de revisão já em 2011. O disposto no segundo parágrafo aplica-se igualmente ao previsto no presente parágrafo.»

8. O artigo 52.º passa a ter a seguinte redacção:

«Artigo 52.º

1. No que respeita às acções de engenharia financeira referidas no artigo 51.º, as despesas declaradas à Comissão em conformidade com o artigo 26.º, n.º 3, alínea a), do Regulamento (CE) n.º 1290/2005 serão as despesas totais pagas em relação com a constituição dos fundos ou com contribuições para os fundos.

No entanto, aquando do pagamento do saldo e do encerramento do programa de desenvolvimento rural em conformidade com o artigo 28.º do Regulamento (CE) n.º 1290/2005, as despesas elegíveis são o total:

a) Dos pagamentos provenientes de cada um dos fundos em causa relativamente a investimentos em empresas ou das garantias fornecidas, incluindo os montantes aprovados como garantias, pelos fundos de garantia;

b) Dos custos de gestão elegíveis.

A taxa de co-financiamento a aplicar deve corresponder à taxa de co-financiamento da medida para a qual o fundo contribui. Se o fundo contribuir para várias medidas com diferentes taxas de co-financiamento, essas taxas devem aplicar-se à razão das respectivas despesas elegíveis.



A diferença entre a contribuição do FEADER realmente paga nos termos do primeiro parágrafo e as despesas elegíveis nos termos do segundo parágrafo, alíneas a) e b), será apurada no contexto das contas anuais do último ano de execução do programa. Estas contas devem incluir as necessárias informações financeiras pormenorizadas.

2. Sempre que o FEADER co-financie operações que incluam fundos de garantia para investimentos reembolsáveis, ao abrigo do artigo 50.º do presente regulamento, deve ser efectuada uma avaliação *ex ante* adequada das perdas esperadas, tendo em conta as práticas de mercado actuais em operações semelhantes para o tipo de investimentos e o mercado em causa. A avaliação das perdas esperadas pode ser revista, se as condições subsequentes do mercado o justificarem. Os recursos aprovados para honrar garantias devem reflectir essa avaliação.

3. Os recursos que regressem ao quadro da operação durante o período de programação, provenientes de investimentos efectuados pelos fundos ou que constituam um remanescente depois de uma garantia ter sido paga, serão reutilizados pelo fundo em conformidade com o acordo de financiamento referido no artigo 51.º, n.º 6, do presente regulamento ou apurados no contexto das contas anuais. Os recursos que regressem ao quadro da operação após a data-limite de elegibilidade do programa de desenvolvimento rural, provenientes de investimentos efectuados pelos fundos ou que constituam um remanescente depois de todas as garantias terem sido pagas, serão reutilizados pelos Estados-Membros em causa em benefício de empresas individuais.

Os juros gerados pelos pagamentos efectuados no âmbito dos programas de desenvolvimento rural a favor dos fundos serão utilizados de acordo com o disposto no primeiro parágrafo.

9. No artigo 53.º, n.º 1, o primeiro parágrafo passa a ter a seguinte redacção:

«Se for caso disso, os Estados-Membros podem fixar o nível do apoio previsto nos artigos 27.º, 31.º, 37.º a 41.º e 43.º a 49.º do Regulamento (CE) n.º 1698/2005 com base em custos-padrão e hipóteses-padrão de perda de rendimentos.»

10. No artigo 54.º, n.º 1, o proémio do primeiro parágrafo passa a ter a seguinte redacção:

«As contribuições em espécie de um beneficiário público ou privado, nomeadamente o fornecimento de bens ou serviços em relação com os quais não tenham sido efectuados

pagamentos justificados por facturas ou documentos de valor probatório equivalente, podem constituir despesas elegíveis desde que:».

11. O artigo 55.º, n.º 2, passa a ter a seguinte redacção:

«2. No que respeita aos investimentos agrícolas, a compra de direitos de produção agrícola, de direitos de pagamento, de animais e de plantas anuais e sua plantação não são elegíveis para o apoio ao investimento.

Simple investimentos de substituição não são despesas elegíveis.

No entanto, nos casos de restabelecimento do potencial de produção agrícola afectado por catástrofes naturais, previsto no artigo 20.º, alínea b), subalínea vi), do Regulamento (CE) n.º 1698/2005, as despesas para compra de animais e os investimentos de substituição podem constituir despesas elegíveis.».

12. O artigo 56.º passa a ter a seguinte redacção:

«Artigo 56.º

1. Em derrogação ao artigo 24.º, n.º 6, do Regulamento (CE) n.º 65/2011, os Estados-Membros podem, a pedido, pagar um adiantamento aos beneficiários das medidas de apoio aos investimentos. No que respeita aos beneficiários públicos, esse adiantamento pode ser pago aos municípios, às associações de municípios, às autoridades regionais e aos organismos de direito público.

2. O montante do adiantamento não pode ultrapassar 50 % da ajuda pública relativa ao investimento e o seu pagamento está sujeito à constituição de uma garantia bancária ou de uma garantia equivalente correspondente a 110 % do montante do adiantamento.

Um instrumento apresentado como garantia por uma autoridade pública é considerado equivalente às garantias referidas no primeiro parágrafo, desde que a mesma autoridade se comprometa a pagar o montante coberto pela garantia no caso de não ter sido comprovado o direito ao adiantamento.

3. A garantia pode ser liberada assim que o organismo pagador competente verificar que o montante das despesas reais correspondentes à ajuda pública relativa ao investimento ultrapassa o montante do adiantamento.».

Artigo 2.º

O presente regulamento entra em vigor no terceiro dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia*.



Relativamente ao disposto no artigo 56.º, n.º 2, primeiro parágrafo, do Regulamento (CE) n.º 1974/2006, o artigo 1.º, n.º 12, é aplicável com efeitos desde 1 de Janeiro de 2011.

O presente regulamento é obrigatório em todos os seus elementos e directamente aplicável em todos os Estados-Membros.

Feito em Bruxelas, em 14 de Julho de 2011.

*Pela Comissão*  
*O Presidente*  
José Manuel BARROSO

---

**REGULAMENTO DE EXECUÇÃO (UE) N.º 680/2011 DA COMISSÃO****de 14 de Julho de 2011****que estabelece limites máximos orçamentais para 2011 aplicáveis a certos regimes de apoio directo previstos no Regulamento (CE) n.º 73/2009 do Conselho**

A COMISSÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia,

Tendo em conta o Regulamento (CE) n.º 73/2009 do Conselho, de 19 de Janeiro de 2009, que estabelece regras comuns para os regimes de apoio directo aos agricultores no âmbito da Política Agrícola Comum e institui determinados regimes de apoio aos agricultores, que altera os Regulamentos (CE) n.º 1290/2005, (CE) n.º 247/2006 e (CE) n.º 378/2007 e revoga o Regulamento (CE) n.º 1782/2003 <sup>(1)</sup>, nomeadamente o artigo 51.º, n.º 2, primeiro parágrafo, o artigo 69.º, n.º 3, o artigo 87.º, n.º 3, o artigo 123.º, n.º 1, o artigo 128.º, n.º 1, segundo parágrafo, o artigo 128.º, n.º 2, segundo parágrafo, e o artigo 131.º, n.º 4,

Considerando o seguinte:

- (1) No respeitante aos Estados-Membros que aplicam, em 2011, o regime de pagamento único previsto no título III do Regulamento (CE) n.º 73/2009, é conveniente estabelecer, para 2011, os limites máximos orçamentais para cada um dos pagamentos referidos nos artigos 52.º, 53.º e 54.º desse regulamento.
- (2) No respeitante aos Estados-Membros que utilizam, em 2011, a opção prevista no artigo 87.º do Regulamento (CE) n.º 73/2009, é conveniente fixar, para 2011, os limites máximos orçamentais aplicáveis aos pagamentos directos excluídos do regime de pagamento único.
- (3) No respeitante aos Estados-Membros que utilizam, em 2011, as opções previstas nos artigos 69.º, n.º 1, ou 131.º, n.º 1, do Regulamento (CE) n.º 73/2009, é conveniente estabelecer, para 2011, os limites máximos orçamentais para o apoio específico referido no título III, capítulo 5, do Regulamento (CE) n.º 73/2009.
- (4) O artigo 69.º, n.º 4, do Regulamento (CE) n.º 73/2009 limita os recursos que podem ser utilizados para qualquer medida associada prevista no artigo 68.º, n.º 1, alínea a), subalíneas i), ii), iii) e iv), e no artigo 68.º, n.º 1, alíneas b) e e), a 3,5 % do limite máximo nacional referido no artigo 40.º do mesmo regulamento. Por motivos de clareza, a Comissão deve publicar o limite máximo resultante dos montantes comunicados pelos Estados-Membros para as medidas em causa.
- (5) Em conformidade com o artigo 69.º, n.º 6, alínea a), do Regulamento (CE) n.º 73/2009, os montantes calculados de acordo com o artigo 69.º, n.º 7, desse regulamento foram estabelecidos no anexo III do Regulamento (CE) n.º 1120/2009 da Comissão, de 29 de Outubro de 2009, que estabelece normas de execução do regime de pagamento único previsto no título III do Regulamento (CE) n.º 73/2009 do Conselho <sup>(2)</sup>. Por motivos de clareza, a Comissão deve publicar os montantes, comunicados pelos Estados-Membros, que estes pretendem utilizar em conformidade com o artigo 69.º, n.º 6, alínea a), do Regulamento (CE) n.º 73/2009.
- (6) Por motivos de clareza, devem ser publicados os limites máximos orçamentais do regime de pagamento único relativos a 2011 resultantes da dedução dos limites máximos estabelecidos para os pagamentos referidos nos artigos 52.º, 53.º, 54.º, 68.º e 87.º do Regulamento (CE) n.º 73/2009 dos limites máximos estabelecidos no anexo VIII do mesmo regulamento. O montante a deduzir do referido anexo VIII a fim de financiar o apoio específico previsto no artigo 68.º do Regulamento (CE) n.º 73/2009 corresponde à diferença entre o montante total do apoio específico comunicado pelos Estados-Membros e os montantes comunicados para financiar o apoio específico em conformidade com o artigo 69.º, n.º 6, alínea a), do mesmo regulamento. Sempre que um Estado-Membro que aplique o regime de pagamento único decidir conceder o apoio referido no artigo 68.º, n.º 1, alínea c), o montante comunicado à Comissão deve ser incluído no limite máximo do regime de pagamento único, uma vez que este apoio assume a forma de um incremento do valor unitário e/ou do número dos direitos ao pagamento do agricultor.
- (7) No respeitante aos Estados-Membros que aplicam, em 2011, o regime de pagamento único por superfície previsto no título V, capítulo 2, do Regulamento (CE) n.º 73/2009, há que fixar os envelopes financeiros anuais em conformidade com o artigo 123.º, n.º 1, do mesmo regulamento.
- (8) Por motivos de clareza, é conveniente publicar, no respeitante aos Estados-Membros que aplicam o regime de pagamento único por superfície, o montante máximo das verbas disponibilizadas para a concessão em 2011 do pagamento específico para o açúcar a título do artigo 126.º do Regulamento (CE) n.º 73/2009, estabelecido com base na comunicação dos Estados-Membros.
- (9) Por motivos de clareza, é conveniente publicar, no respeitante aos Estados-Membros que aplicam o regime de pagamento único por superfície, o montante máximo das verbas disponibilizadas para a concessão em 2011 do pagamento específico para as frutas e produtos hortícolas a título do artigo 127.º do Regulamento (CE) n.º 73/2009, estabelecido com base na comunicação dos Estados-Membros.

<sup>(1)</sup> JO L 30 de 31.1.2009, p. 16.<sup>(2)</sup> JO L 316 de 2.12.2009, p. 1.

- (10) No respeitante aos Estados-Membros que aplicam o regime de pagamento único por superfície, é conveniente publicar os limites máximos orçamentais aplicáveis em 2011 aos pagamentos transitórios para as frutas e produtos hortícolas em conformidade com o artigo 128.º, n.os 1 e 2, do Regulamento (CE) n.º 73/2009, estabelecidos com base na comunicação dos Estados-Membros.
- (11) As medidas previstas no presente regulamento estão em conformidade com o parecer do Comité de Gestão dos Pagamentos Directos,

ADOPTOU O PRESENTE REGULAMENTO:

#### Artigo 1.º

- Os limites máximos orçamentais para 2011 a que se refere o artigo 51.º, n.º 2, do Regulamento (CE) n.º 73/2009 são fixados no anexo I do presente regulamento.
- Os limites máximos orçamentais para 2011 a que se refere o artigo 87.º, n.º 3, do Regulamento (CE) n.º 73/2009 são fixados no anexo II do presente regulamento.
- Os limites máximos orçamentais para 2011 a que se referem o artigo 69.º, n.º 3, e o artigo 131.º, n.º 4, do Regulamento (CE) n.º 73/2009 são fixados no anexo III do presente regulamento.
- Os limites máximos orçamentais para 2011 relativos ao apoio previsto no artigo 68.º, n.º 1, alínea a), subalíneas i), ii), iii) e iv), e no artigo 68.º, n.º 1, alíneas b) e e), do Regulamento (CE) n.º 73/2009 são fixados no anexo IV do presente regulamento.
- Os montantes que podem ser utilizados pelos Estados-Membros em conformidade com o artigo 69.º, n.º 6, alínea

a), do Regulamento (CE) n.º 73/2009 para cobrir o apoio específico previsto no artigo 68.º, n.º 1, do mesmo regulamento são fixados no anexo V do presente regulamento.

6. Os limites máximos orçamentais para 2011 relativos ao regime de pagamento único a que se refere o título III do Regulamento (CE) n.º 73/2009 são fixados no anexo VI do presente regulamento.

7. Os envelopes financeiros anuais para 2011 a que se refere o artigo 123.º, n.º 1, do Regulamento (CE) n.º 73/2009 são fixados no anexo VII do presente regulamento.

8. Os montantes máximos das verbas disponibilizadas à República Checa, à Hungria, à Letónia, à Lituânia, à Polónia, à Roménia e à Eslováquia para a concessão, em 2011, do pagamento específico para o açúcar referido no artigo 126.º do Regulamento (CE) n.º 73/2009 são fixados no anexo VIII do presente regulamento.

9. Os montantes máximos das verbas disponibilizadas à República Checa, à Hungria, à Polónia e à Eslováquia para a concessão, em 2011, do pagamento específico para as frutas e produtos hortícolas a que se refere o artigo 127.º do Regulamento (CE) n.º 73/2009 são fixados no anexo IX do presente regulamento.

10. Os limites máximos orçamentais para 2011 a que se refere o artigo 128.º, n.º 1, segundo parágrafo, e n.º 2, segundo parágrafo, do Regulamento (CE) n.º 73/2009 são fixados no anexo X do presente regulamento.

#### Artigo 2.º

O presente regulamento entra em vigor no sétimo dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia*.

O presente regulamento é obrigatório em todos os seus elementos e directamente aplicável em todos os Estados-Membros.

Feito em Bruxelas, em 14 de Julho de 2011.

Pela Comissão  
O Presidente  
José Manuel BARROSO

## ANEXO I

## Limites máximos orçamentais para pagamentos directos a conceder ao abrigo dos artigos 52.º, 53.º e 54.º do regulamento (CE) n.º 73/2009

Ano civil de 2011

(milhares de EUR)

	BE	DK	ES	FR	IT	AT	PT	SI	FI	SE
Prémio por ovelhas e cabras		855					21 892		600	
Prémio complementar por ovelhas e cabras							7 184		200	
Prémio por vaca em aleitamento	77 565		261 153	525 622		70 578	78 695			
Prémio complementar por vaca em aleitamento	19 389		26 000			99	9 462			
Prémio especial por bovino macho		33 085						10 077		37 446
Prémio ao abate, adultos			47 175				8 657			
Prémio ao abate, vitelos	6 384		560				946			
Tomate — artigo 54.º, n.º 1				4 017			16 667			
Frutas e produtos hortícolas que não o tomate — artigo 54.º, n.º 2				33 025	850					

## ANEXO II

Limites máximos orçamentais para pagamentos directos a conceder ao abrigo do artigo 87.º do Regulamento (CE) n.º 73/2009

Ano civil de 2011

(milhares de EUR)

	Espanha	França	Itália	Países Baixos	Portugal	Finlândia
— Ajuda às sementes	10 347	2 310	13 321	726	272	1 150

## ANEXO III

**limites máximos orçamentais para o apoio específico previsto no artigo 68.º, n.º 1, do regulamento (CE)  
n.º 73/2009****Ano civil de 2011***(milhares de EUR)*

Estado-Membro	
Bélgica	6 389
Bulgária	19 326
República Checa	31 826
Dinamarca	15 800
Alemanha	2 000
Estónia	1 253
Irlanda	25 000
Grécia	108 000
Espanha	247 865
França	456 600
Itália	316 950
Letónia	5 130
Lituânia	9 503
Hungria	77 290
Países Baixos	21 965
Áustria	11 900
Polónia	40 800
Portugal	32 411
Roménia	25 545
Eslovénia	11 699
Eslováquia	11 000
Finlândia	47 555
Suécia	3 434
Reino Unido	29 800

Nota: Montantes comunicados pelos Estados-Membros para a concessão do apoio referido no artigo 68.º, n.º 1, alínea c), que são incluídos no limite máximo do regime de pagamento único.

Grécia: 30 000 milhares de EUR

Eslovénia: 4 800 milhares de EUR

## ANEXO IV

Limites máximos orçamentais para o apoio previsto no artigo 68.º, n.º 1, alíneas a), subalíneas i), ii), iii) e iv), e no artigo 68.º, n.º 1, alíneas b) e e), do regulamento (CE) n.º 73/2009

Ano civil de 2011

(milhares de EUR)

Estado-Membro	
Bélgica	6 389
Bulgária	19 326
República Checa	31 826
Dinamarca	4 300
Alemanha	2 000
Estónia	1 253
Irlanda	25 000
Grécia	78 000
Espanha	178 265
França	272 600
Itália	147 950
Letónia	5 130
Lituânia	9 503
Hungria	46 164
Países Baixos	14 000
Áustria	11 900
Polónia	40 800
Portugal	19 510
Roménia	25 545
Eslovénia	6 899
Eslováquia	11 000
Finlândia	47 555
Suécia	3 434
Reino Unido	29 800

## ANEXO V

Montantes a utilizar pelos estados-membros em conformidade com o artigo 69.º, n.º 6, alínea a), do regulamento (CE) n.º 73/2009 para cobrir o apoio específico previsto no artigo 68.º, n.º 1, do mesmo regulamento

Ano civil de 2011

*(milhares de EUR)*

Estado-Membro	
Bélgica	6 389
Dinamarca	15 800
Irlanda	23 900
Grécia	70 000
Espanha	144 200
França	74 000
Itália	144 900
Países Baixos	21 965
Áustria	11 900
Portugal	21 700
Eslovénia	4 800
Finlândia	4 762



## ANEXO VI

**Limites máximos orçamentais para o regime de pagamento único**  
**Ano civil de 2011***(milhares de EUR)*

Estado-Membro	
Bélgica	508 479
Dinamarca	997 381
Alemanha	5 769 994
Irlanda	1 339 421
Grécia	2 223 798
Espanha	4 676 132
França	7 477 752
Itália	4 048 143
Luxemburgo	37 679
Malta	4 726
Países Baixos	852 443
Áustria	676 748
Portugal	435 505
Eslovénia	105 247
Finlândia	521 080
Suécia	724 349
Reino Unido	3 946 682

## ANEXO VII

**Envelopes financeiros anuais para o regime de pagamento único por superfície  
Ano civil de 2011**

*(milhares de EUR)*

Estado-Membro	
Bulgária	400 035
República Checa	667 365
Estónia	80 656
Chipre	40 902
Letónia	111 260
Lituânia	289 729
Hungria	958 593
Polónia	2 280 455
Roménia	877 278
Eslováquia	292 357

## ANEXO VIII

**Montantes máximos das verbas disponibilizadas aos Estados-Membros para a concessão do pagamento específico  
para o açúcar referido no artigo 126.º do Regulamento (CE) n.º 73/2009**

**Ano civil de 2011**

*(milhares de EUR)*

Estado-Membro	
República Checa	44 245
Letónia	3 308
Lituânia	10 260
Hungria	41 010
Polónia	159 392
Roménia	5 051
Eslováquia	19 289

## ANEXO IX

**Montantes máximos das verbas disponibilizadas aos Estados-Membros para a concessão do pagamento específico para as frutas e produtos hortícolas a que se refere o artigo 127.º do Regulamento (CE) n.º 73/2009****Ano civil de 2011***(milhares de EUR)*

Estado-Membro	
República Checa	414
Hungria	4 756
Polónia	6 715
Eslováquia	690

## ANEXO X

**Limites máximos orçamentais para os pagamentos transitórios no sector das frutas e produtos hortícolas a que se refere o artigo 128.º do Regulamento (CE) n.º 73/2009****Ano civil de 2011***(milhares de EUR)*

Estado-Membro	Chipre	Roménia	Eslováquia
Tomate – artigo 128.º, n.º 1		869	335
Frutas e produtos hortícolas que não o tomate – artigo 128.º, n.º 2	3 359		

**REGULAMENTO DE EXECUÇÃO (UE) N.º 681/2011 DA COMISSÃO****de 14 de Julho de 2011****que estabelece os valores forfetários de importação para a determinação do preço de entrada de certos frutos e produtos hortícolas**

A COMISSÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia,

Tendo em conta o Regulamento (CE) n.º 1234/2007 do Conselho, de 22 de Outubro de 2007, que estabelece uma organização comum dos mercados agrícolas e disposições específicas para certos produtos agrícolas (Regulamento «OCM única») <sup>(1)</sup>,

Tendo em conta o Regulamento de Execução (UE) n.º 543/2011 da Comissão, de 7 de Junho de 2011, que estabelece regras de execução do Regulamento (CE) n.º 1234/2007 do Conselho nos sectores das frutas e produtos hortícolas e das frutas e produtos hortícolas transformados <sup>(2)</sup>, nomeadamente o artigo 136.º, n.º 1,

Considerando o seguinte:

O Regulamento de Execução (UE) n.º 543/2011 prevê, em aplicação dos resultados das negociações comerciais multilaterais do «Uruguay Round», os critérios para a fixação pela Comissão dos valores forfetários de importação dos países terceiros relativamente aos produtos e aos períodos indicados na parte A do seu anexo XVI,

ADOPTOU O PRESENTE REGULAMENTO:

*Artigo 1.º*

Os valores forfetários de importação referidos no artigo 136.º do Regulamento de Execução (UE) n.º 543/2011 são fixados no anexo do presente regulamento.

*Artigo 2.º*

O presente regulamento entra em vigor em 15 de Julho de 2011.

O presente regulamento é obrigatório em todos os seus elementos e directamente aplicável em todos os Estados-Membros.

Feito em Bruxelas, em 14 de Julho de 2011.

*Pela Comissão,  
pelo Presidente,*

José Manuel SILVA RODRÍGUEZ  
*Director-Geral da Agricultura  
e do Desenvolvimento Rural*

<sup>(1)</sup> JO L 299 de 16.11.2007, p. 1.

<sup>(2)</sup> JO L 157 de 15.6.2011, p. 1.

## ANEXO

**Valores forfetários de importação para a determinação do preço de entrada de certos frutos e produtos hortícolas**

(EUR/100 kg)

Código NC	Código países terceiros <sup>(1)</sup>	Valor forfetário de importação
0702 00 00	AL	49,0
	AR	19,4
	EC	19,4
	MK	50,0
	ZZ	34,5
0707 00 05	AR	22,0
	TR	105,8
	ZZ	63,9
0709 90 70	AR	24,9
	EC	26,5
	TR	110,5
	ZZ	54,0
0805 50 10	AR	60,9
	TR	64,0
	UY	70,0
	ZA	76,3
	ZZ	67,8
	0808 10 80	AR
BR		78,0
CA		106,0
CL		95,5
CN		87,0
EC		60,7
NZ		111,4
US		170,2
ZA		95,9
ZZ		104,1
0808 20 50		AR
	AU	75,6
	CL	86,0
	CN	46,2
	NZ	118,4
	ZA	98,6
	ZZ	93,1
0809 10 00	AR	75,0
	TR	224,8
	XS	138,6
	ZZ	146,1
0809 20 95	TR	312,3
	ZZ	312,3
0809 40 05	BA	62,0
	EC	75,9
	ZZ	69,0

<sup>(1)</sup> Nomenclatura dos países fixada pelo Regulamento (CE) n.º 1833/2006 da Comissão (JO L 354 de 14.12.2006, p. 19). O código «ZZ» representa «outras origens».

**REGULAMENTO DE EXECUÇÃO (UE) N.º 682/2011 DA COMISSÃO****de 14 de Julho de 2011****relativo à fixação de direitos aduaneiros mínimos, no âmbito do primeiro concurso parcial abrangido pelo concurso aberto pelo Regulamento de Execução (UE) n.º 634/2011**

A COMISSÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia,

Tendo em conta o Regulamento (CE) n.º 1234/2007 do Conselho, de 22 de Outubro de 2007, que estabelece uma organização comum dos mercados agrícolas e disposições específicas para certos produtos agrícolas (Regulamento «OCM única») <sup>(1)</sup>, nomeadamente o artigo 187.º, em conjugação com o artigo 4.º,

Considerando o seguinte:

- (1) O Regulamento de Execução (UE) n.º 634/2011 da Comissão <sup>(2)</sup>, abre um concurso permanente para a campanha de comercialização de 2010/2011, para importação de açúcar do código NC 1701, com redução de direitos aduaneiros.
- (2) Nos termos do artigo 6.º do Regulamento de Execução (UE) n.º 634/2011 e à luz das propostas recebidas em resposta ao concurso parcial, cabe à Comissão decidir a fixação ou não de direitos aduaneiros mínimos, por código NC de oito algarismos.
- (3) Com base nas propostas recebidas no âmbito do primeiro concurso parcial, há que fixar direitos aduaneiros mínimos para alguns códigos de oito algarismos relativos

a açúcar do código NC 1701, mas não os fixar para outros códigos de oito algarismos relativos a açúcar desse código NC.

- (4) A fim de dar um sinal rápido ao mercado e assegurar uma gestão eficiente da medida, o presente regulamento deve entrar em vigor na data da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia*.
- (5) O Comité de Gestão para a Organização Comum dos Mercados Agrícolas não emitiu parecer no prazo fixado pelo seu presidente,

ADOPTOU O PRESENTE REGULAMENTO:

*Artigo 1.º*

No que respeita ao primeiro concurso parcial abrangido pelo concurso aberto pelo Regulamento de Execução (UE) n.º 634/2011 e cujo prazo para apresentação de propostas terminou em 13 de Julho de 2011, fixaram-se direitos aduaneiros mínimos, ou não se fixaram direitos mínimos, nos termos do anexo do presente regulamento, para os códigos de oito algarismos relativos a açúcar do código NC 1701.

*Artigo 2.º*

O presente regulamento entra em vigor na data da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia*.

O presente regulamento é obrigatório em todos os seus elementos e directamente aplicável em todos os Estados-Membros.

Feito em Bruxelas, em 14 de Julho de 2011.

*Pela Comissão,  
pelo Presidente,*

José Manuel SILVA RODRÍGUEZ  
*Director-Geral da Agricultura  
e do Desenvolvimento Rural*

<sup>(1)</sup> JO L 299 de 16.11.2007, p. 1.

<sup>(2)</sup> JO L 170 de 30.6.2011, p. 21.

## ANEXO

**Direitos aduaneiros mínimos***(EUR/tonelada)*

Código NC de oito algarismos	Direitos aduaneiros mínimos
1	2
1701 11 10	131,11
1701 11 90	150,00
1701 12 10	X
1701 12 90	X
1701 91 00	X
1701 99 10	217,00
1701 99 90	180,00

(—) não se fixaram direitos aduaneiros mínimos (as propostas foram todas rejeitadas).

(X) não foram apresentadas propostas.

# DECISÕES

## DECISÃO DA COMISSÃO

de 14 de Julho de 2011

**que rectifica a Directiva 2010/19/UE da Comissão que altera, para adaptação ao progresso técnico no domínio dos sistemas antiprojecção de determinadas categorias de veículos a motor e seus reboques, a Directiva 91/226/CEE do Conselho e a Directiva 2007/46/CE do Parlamento Europeu e do Conselho no que diz respeito à alteração dos anexos da Directiva 2007/46/CE**

(Texto relevante para efeitos do EEE)

(2011/415/UE)

A COMISSÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia,

Tendo em conta a Directiva 2007/46/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 5 de Setembro de 2007, que estabelece um quadro para a homologação dos veículos a motor e seus reboques, e dos sistemas, componentes e unidades técnicas destinados a serem utilizados nesses veículos (Directiva-Quadro) <sup>(1)</sup> e, nomeadamente, o seu artigo 39.º, n.º 2,

Considerando o seguinte:

- (1) Foi detectado um erro aquando da adopção da Directiva 2010/19/UE da Comissão, de 9 de Março de 2010, que altera, para adaptação ao progresso técnico no domínio dos sistemas antiprojecção de determinadas categorias de veículos a motor e seus reboques, a Directiva 91/226/CEE do Conselho e a Directiva 2007/46/CE do Parlamento Europeu e do Conselho <sup>(2)</sup>. A Directiva 2010/19/UE introduziu requisitos harmonizados no que diz respeito a sistemas antiprojecção para todas as categorias de veículos abrangidas pela Directiva 91/226/CEE do Conselho <sup>(3)</sup>. Assim sendo, os anexos IV e XI da Directiva 2007/46/CE foram também alterados para efeitos de adaptação ao progresso técnico. Dado que esse anexos já foram substituídos pelo Regulamento (CE) n.º 1060/2008 da Comissão, de 7 de Outubro de 2008, que substitui os anexos I, III, IV, VI, VII, XI e XV da

Directiva 2007/46/CE do Parlamento Europeu e do Conselho que estabelece um quadro para a homologação dos veículos a motor e seus reboques, e dos sistemas, componentes e unidades técnicas destinados a serem utilizados nesses veículos (Directiva-quadro) <sup>(4)</sup> e foram alterados por diversos regulamentos, as alterações subsequentes deviam também ter sido efectuadas por meio de um regulamento. Por conseguinte, é apropriado, por motivos de clareza jurídica, rectificar a Directiva 2010/19/UE.

- (2) Assim sendo, é conveniente suprimir o artigo 2.º da Directiva 2010/19/UE.
- (3) As medidas previstas na presente decisão estão em conformidade com o parecer do Comité Técnico – Veículos a Motor,

ADOPTOU A PRESENTE DECISÃO:

*Artigo 1.º*

O artigo 2.º da Directiva 2010/19/UE é suprimido.

*Artigo 2.º*

A presente decisão entra em vigor no dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia*.

Feito em Bruxelas, em 14 de Julho de 2011.

*Pela Comissão*

*O Presidente*

José Manuel BARROSO

<sup>(1)</sup> JO L 263 de 9.10.2007, p. 1.

<sup>(2)</sup> JO L 72 de 20.3.2010, p. 17.

<sup>(3)</sup> JO L 103 de 23.4.1991, p. 5.

<sup>(4)</sup> JO L 292 de 31.10.2008, p. 1.



## DECISÃO DE EXECUÇÃO DA COMISSÃO

de 14 de Julho de 2011

**que aprova determinados programas alterados de erradicação e vigilância de doenças dos animais e de zoonoses para 2011 e que altera a Decisão 2010/712/UE no que diz respeito à participação financeira da União em certos programas aprovados por aquela decisão**

[notificada com o número C(2011) 4993]

(2011/416/UE)

A COMISSÃO EUROPEIA,

da febre catarral ovina e a fim de introduzir a vacinação obrigatória contra o serotipo 8 em certas regiões.

Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia,

(5) Na sequência da ocorrência da doença em áreas fronteiriças da Polónia, a Eslováquia apresentou um programa alterado de vacinação relativo à erradicação da raiva, de forma a expandir a área em que são distribuídos iscos.

Tendo em conta a Decisão 2009/470/CE do Conselho, de 25 de Maio de 2009, relativa a determinadas despesas no domínio veterinário <sup>(1)</sup>, nomeadamente o artigo 27.º, n.ºs 5 e 6,

(6) A fim de proteger a União da reintrodução da raiva devido à circulação de animais selvagens ao longo das fronteiras comuns, a Polónia e a Finlândia apresentaram programas alterados relativos à erradicação da raiva, de forma a incluir actividades de vacinação oral em certas áreas de países terceiros vizinhos adjacentes à União.

Considerando o seguinte:

(1) A Decisão 2009/470/CE define os procedimentos que regulam a participação financeira da União em programas de erradicação, controlo e vigilância de determinadas doenças animais e zoonoses.

(7) A Comissão avaliou os programas alterados apresentados pela Espanha, Polónia, Eslováquia e Finlândia, tanto do ponto de vista veterinário como do financeiro. Considerou-se que os programas cumprem a legislação veterinária pertinente da União e, nomeadamente, os critérios definidos na Decisão 2008/341/CE.

(2) A Decisão 2008/341/CE da Comissão, de 25 de Abril de 2008, que define critérios comunitários relativos aos programas de erradicação, controlo e vigilância de certas doenças e zoonoses animais <sup>(2)</sup> determina que, para que sejam aprovados ao abrigo das medidas financeiras da União, os programas apresentados pelos Estados-Membros devem preencher, pelo menos, os critérios definidos no anexo daquela decisão.

(8) Os programas alterados apresentados pela Espanha, pela Polónia, pela Eslováquia e pela Finlândia devem, pois, ser aprovados.

(3) A Decisão 2010/712/UE da Comissão, de 23 de Novembro de 2010, que aprova programas anuais e plurianuais para erradicação, controlo e vigilância de determinadas doenças animais e zoonoses, apresentados pelos Estados-Membros para 2011 e anos subsequentes, bem como a participação financeira da União nesses programas <sup>(3)</sup> aprova determinados programas nacionais e define a taxa e o montante máximo da participação financeira da Comunidade para cada programa apresentado pelos Estados-Membros.

(9) A Decisão 2010/712/UE prevê uma contribuição financeira da União para a Eslováquia em relação às actividades de vacinação oral incluídas no programa anual de erradicação da raiva naquele Estado-Membro que sejam implementadas nas áreas fronteiriças de países terceiros vizinhos. Além disso, a referida decisão prevê uma contribuição financeira da União para a Lituânia em relação às actividades de vacinação oral incluídas no programa plurianual de erradicação da raiva naquele Estado-Membro que sejam implementadas nas áreas fronteiriças de países terceiros vizinhos.

(4) Na sequência de surtos da doença, a Espanha apresentou um programa alterado relativo à vigilância e erradicação

(10) Consequentemente, também é adequado prever uma contribuição financeira da União para as partes dos programas relativos à erradicação da raiva na Polónia e na Finlândia que sejam implementadas nas áreas fronteiriças de países terceiros vizinhos adjacentes à União.

<sup>(1)</sup> JO L 155 de 18.6.2009, p. 30.

<sup>(2)</sup> JO L 115 de 29.4.2008, p. 44.

<sup>(3)</sup> JO L 309 de 25.11.2010, p. 18.

(11) A aprovação, pela presente decisão, dos programas alterados de erradicação da raiva apresentados pela Polónia e pela Finlândia tem incidência sobre os montantes necessários para executar os programas dos referidos Estados-Membros, tal como aprovados pela Decisão 2010/712/UE. O montante máximo da contribuição financeira da União para os programas de erradicação da raiva na Polónia e na Finlândia, previsto na referida decisão, deve, pois ser ajustado correspondentemente.

(12) A Decisão 2010/712/UE deve, pois, ser alterada em conformidade.

(13) As medidas previstas na presente decisão estão em conformidade com o parecer do Comité Permanente da Cadeia Alimentar e da Saúde Animal,

ADOPTOU A PRESENTE DECISÃO:

*Artigo 1.º*

É aprovado, para o período compreendido entre 1 de Janeiro de 2011 e 31 de Dezembro de 2011, o programa alterado de vigilância e erradicação da febre catarral ovina apresentado pela Espanha em 1 de Fevereiro de 2011.

*Artigo 2.º*

São aprovados, para o período compreendido entre 1 de Janeiro de 2011 e 31 de Dezembro de 2011, os programas alterados de erradicação da raiva apresentados pela Polónia em 5 de Abril de 2011, pela Eslováquia em 13 de Dezembro de 2010 e pela Finlândia em 12 de Abril de 2011.

*Artigo 3.º*

O artigo 10.º da Decisão 2010/712/UE é alterado do seguinte modo:

1) No n.º 2, a alínea c) passa a ter a seguinte redacção:

«c) Não pode exceder os seguintes montantes:

- i) 1 800 000 EUR para a Bulgária;
- ii) 620 000 EUR para a Estónia;

iii) 1 450 000 EUR para a Hungria;

iv) 7 110 000 EUR para a Polónia;

v) 5 000 000 EUR para a Roménia;

vi) 700 000 EUR para a Eslováquia;

vii) 200 000 EUR para a Finlândia.».

2) O n.º 4 passa a ter a seguinte redacção:

«4. Sem prejuízo do disposto no n.º 2 e no n.º 3, para as partes dos programas da Polónia, da Eslováquia e da Finlândia que serão implementadas fora do território da União, a participação financeira da União:

- a) Apenas é concedida para as despesas decorrentes da compra e distribuição de vacinas orais e iscos;
- b) É fixada em 100 %; e
- c) Não pode exceder:
  - i) 630 000 EUR para a Polónia;
  - ii) 250 000 EUR para a Eslováquia;
  - iii) 65 000 EUR para a Finlândia.».

*Artigo 4.º*

Os Estados-Membros são os destinatários da presente decisão.

Feito em Bruxelas, em 14 de Julho de 2011.

*Pela Comissão*  
John DALLI  
*Membro da Comissão*

**RECTIFICAÇÕES****Rectificação da Decisão 2011/332/PESC do Conselho, de 7 de Junho de 2011, que altera a Decisão 2011/137/PESC, relativa a medidas restritivas tendo em conta a situação na Líbia**

(«Jornal Oficial da União Europeia» L 149 de 8 de Junho de 2011)

Na página 10, no artigo 1.º (texto do novo n.º 2-A do artigo 6.º da Decisão 2011/137/PESC):

*em vez de:* " «2-A. A proibição de colocar fundos, outros activos financeiros ou recursos económicos à disposição das pessoas – singulares ou colectivas – ou entidades referidas no n.º 1, alínea b), na medida em que se aplique a autoridades portuárias, não obsta a que os contratos concluídos antes da data de entrada em vigor da presente decisão, com excepção dos contratos celebrados nos domínios do petróleo, do gás e dos produtos refinados, sejam executados até 15 de Julho de 2011.»",

*deve ler-se:* " «2-A. A proibição de colocar fundos, outros activos financeiros ou recursos económicos à disposição das pessoas – singulares ou colectivas – ou entidades referidas no n.º 1, alínea b), na medida em que se aplique a autoridades portuárias, não obsta a que os contratos celebrados antes de 7 de Junho de 2011, com excepção dos contratos celebrados nos domínios do petróleo, do gás e dos produtos refinados, sejam executados até 15 de Julho de 2011.»".

---

**Rectificação do Regulamento (CE) n.º 185/2010 da Comissão, de 4 de Março de 2010, que estabelece as medidas de execução das normas de base comuns sobre a segurança da aviação**

(«Jornal Oficial da União Europeia» L 55 de 5 de Março de 2010)

Na página 16, apêndice 4-C, «Passageiros e bagagem de cabina - Lista de artigos proibidos», alínea c), quinto travessão:

*em vez de:* «facas com lâminas de comprimento superior a 6 m»,

*deve ler-se:* «facas com lâminas de comprimento superior a 6 cm».

---





## Preço das assinaturas 2011 (sem IVA, portes para expedição normal incluídos)

Jornal Oficial da União Europeia, séries L + C, só edição impressa	22 línguas oficiais da UE	1 100 EUR por ano
Jornal Oficial da União Europeia, séries L + C, edição impressa + DVD anual	22 línguas oficiais da UE	1 200 EUR por ano
Jornal Oficial da União Europeia, série L, só edição impressa	22 línguas oficiais da UE	770 EUR por ano
Jornal Oficial da União Europeia, séries L + C, DVD mensal (cumulativo)	22 línguas oficiais da UE	400 EUR por ano
Suplemento do Jornal Oficial (série S), Adjudicações e Contratos Públicos, DVD, uma edição por semana	Multilingue: 23 línguas oficiais da UE	300 EUR por ano
Jornal Oficial da União Europeia, série C — Concursos	Língua(s) de acordo com o concurso	50 EUR por ano

O *Jornal Oficial da União Europeia*, publicado nas línguas oficiais da União Europeia, pode ser assinado em 22 versões linguísticas. Compreende as séries L (Legislação) e C (Comunicações e Informações).

Cada versão linguística constitui uma assinatura separada.

Por força do Regulamento (CE) n.º 920/2005 do Conselho, publicado no Jornal Oficial L 156 de 18 de Junho de 2005, nos termos do qual as instituições da União Europeia não estão temporariamente vinculadas à obrigação de redigir todos os seus actos em irlandês nem a proceder à sua publicação nessa língua, os Jornais Oficiais publicados em irlandês são comercializados à parte.

A assinatura do Suplemento do Jornal Oficial (série S — Adjudicações e Contratos Públicos) reúne a totalidade das 23 versões linguísticas oficiais num DVD multilingue único.

A pedido, a assinatura do *Jornal Oficial da União Europeia* dá direito à recepção dos diversos anexos do Jornal Oficial. Os assinantes são avisados da publicação dos anexos através de um «Aviso ao leitor» inserido no *Jornal Oficial da União Europeia*.

## Vendas e assinaturas

As subscrições de diversas publicações periódicas pagas, como a subscrição do *Jornal Oficial da União Europeia*, estão disponíveis através da nossa rede de distribuidores comerciais, cuja lista está disponível na internet no seguinte endereço:

[http://publications.europa.eu/others/agents/index\\_pt.htm](http://publications.europa.eu/others/agents/index_pt.htm)

**EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu>) oferece acesso directo e gratuito ao direito da União Europeia. Este sítio permite consultar o *Jornal Oficial da União Europeia* e inclui igualmente os tratados, a legislação, a jurisprudência e os actos preparatórios da legislação.**

**Para mais informações sobre a União Europeia, consultar: <http://europa.eu>**

