

# Jornal Oficial

## da União Europeia

L 310

Edição em língua  
portuguesa

Legislação

48.º ano  
25 de Novembro de 2005

Índice

I Actos cuja publicação é uma condição da sua aplicabilidade

- ★ Directiva 2005/56/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 26 de Outubro de 2005, relativa às fusões transfronteiriças das sociedades de responsabilidade limitada <sup>(1)</sup> ..... 1
- ★ Directiva 2005/64/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 26 de Outubro de 2005, relativa à homologação de veículos a motor, no que diz respeito à sua potencial reutilização, reciclagem e valorização e que altera a Directiva 70/156/CEE do Conselho ..... 10
- ★ Directiva 2005/65/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 26 de Outubro de 2005, relativa ao reforço da segurança nos portos <sup>(1)</sup> ..... 28

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

## I

(Actos cuja publicação é uma condição da sua aplicabilidade)

**DIRECTIVA 2005/56/CE DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO**  
**de 26 de Outubro de 2005**  
**relativa às fusões transfronteiriças das sociedades de responsabilidade limitada**  
**(Texto relevante para efeitos do EEE)**

O PARLAMENTO EUROPEU E O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia, nomeadamente o artigo 44.º,

Tendo em conta a proposta da Comissão,

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social Europeu <sup>(1)</sup>, deliberando nos termos do artigo 251.º do Tratado <sup>(2)</sup>,

Considerando o seguinte:

- (1) Verifica-se a necessidade de cooperação e de consolidação das sociedades de responsabilidade limitada dos Estados-Membros. Contudo, as fusões transfronteiriças de sociedades de responsabilidade limitada deparam-se com numerosas dificuldades legislativas e administrativas na Comunidade. É, por isso, necessário, a fim de assegurar a realização e o funcionamento do mercado interno, prever disposições comunitárias que facilitem a realização de fusões transfronteiriças entre sociedades de responsabilidade limitada de diferentes tipos, regidas por legislações de diferentes Estados-Membros.
- (2) A presente directiva facilita as fusões transfronteiriças das sociedades de responsabilidade limitada de diferentes Estados-Membros, tal como nela definidas. As legislações dos Estados-Membros deverão permitir a fusão transfronteiriças de sociedades de capitais nacionais com sociedades de responsabilidade limitada de outros Estados-Membros, se a legislação nacional dos Estados-Membros em questão permitir fusões entre esses tipos de sociedades.

- (3) A fim de facilitar as operações de fusão transfronteiriças, é oportuno prever, salvo disposição em contrário da presente directiva, que cada sociedade que participe na fusão transfronteiriças, bem como qualquer terceiro envolvido, continuem a estar submetidos às disposições e formalidades de direito interno aplicáveis em caso de fusão nacional. Nenhuma das disposições e formalidades de direito interno a que faz referência a presente directiva deverá introduzir restrições à liberdade de estabelecimento ou de circulação de capitais, excepto se estas puderem ser justificadas pela jurisprudência do Tribunal de Justiça e, em especial, por requisitos de interesse geral e se forem necessárias e proporcionadas relativamente a esses requisitos fundamentais.
- (4) O projecto comum de fusão transfronteiriça deverá ser elaborado nas mesmas condições relativamente a cada uma das sociedades envolvidas nos diferentes Estados-Membros. Deste modo, deverá especificar-se o conteúdo mínimo deste projecto comum, podendo as sociedades em causa chegar a acordo quanto a outros elementos do projecto.
- (5) Com o objectivo de proteger os interesses tanto dos sócios como de terceiros, é oportuno que, relativamente a cada uma das sociedades objecto de fusão, tanto o projecto comum de fusão transfronteiriça como a realização da fusão transfronteiriça sejam objecto de publicidade efectuada no registo público adequado.
- (6) A legislação de cada Estado-Membro prevê a apresentação de um relatório sobre o projecto de fusão transfronteiriça, redigido por um ou mais peritos, relativamente a cada uma das sociedades objecto de fusão à escala nacional. Para limitar as despesas com peritos no quadro de uma operação de fusão transfronteiriça, deverá prever-se a possibilidade de apresentação de um relatório único destinado a todos os sócios das sociedades que participam na operação de fusão transfronteiriça. O projecto comum de fusão transfronteiriça deverá ser aprovado pela assembleia geral de cada uma dessas sociedades.

<sup>(1)</sup> JO C 117 de 30.4.2004, p. 43.

<sup>(2)</sup> Parecer do Parlamento Europeu de 10 de Maio de 2005 (ainda não publicado no Jornal Oficial) e decisão do Conselho de 19 de Setembro de 2005.

- (7) Para facilitar as operações de fusão transfronteiriça, deverá prever-se que o controlo da realização e da legalidade do processo de tomada de decisões de cada sociedade objecto de fusão seja efectuado pela autoridade nacional competente relativamente a cada uma dessas sociedades, enquanto o controlo da realização e da legalidade da fusão transfronteiriça deverá ser efectuado pela autoridade nacional da sociedade resultante da fusão transfronteiriça. A autoridade nacional em questão pode ser um tribunal, um notário ou qualquer outra autoridade competente designada pelo Estado-Membro em causa. Será, além disso, necessário especificar qual a legislação nacional que determina a data a partir da qual a fusão transfronteiriça passa a produzir efeitos; esta legislação é a que regula a sociedade resultante da fusão transfronteiriça.
- (8) Para proteger os interesses dos sócios e de terceiros, deverão ser indicados os efeitos jurídicos da fusão transfronteiriça, distinguindo as situações consoante a sociedade que decorre da fusão seja uma sociedade incorporante ou uma nova sociedade. Para efeitos de segurança jurídica, deverá ser proibida a declaração de nulidade de uma fusão transfronteiriça após a data em que a fusão passa a produzir efeitos.
- (9) A presente directiva não prejudica a aplicação da legislação relativa ao controlo das concentrações entre empresas, tanto a nível comunitário, por meio do Regulamento (CE) n.º 139/2004 <sup>(1)</sup>, como a nível dos Estados-Membros.
- (10) A presente directiva não afecta a legislação comunitária que regula os intermediários de crédito e outras sociedades financeiras, nem as regras nacionais elaboradas ou introduzidas por força da referida legislação comunitária.
- (11) A presente directiva não prejudica a legislação de um Estado-Membro que exija informações sobre a sede da administração central ou sobre a sede do estabelecimento principal propostas para a sociedade resultante da fusão transfronteiriça.
- (12) Os direitos dos trabalhadores, para além dos direitos de participação, deverão continuar a reger-se pelas disposições dos Estados-Membros referidas na Directiva 98/59/CE do Conselho, de 20 de Julho de 1998, respeitante aos despedimentos colectivos <sup>(2)</sup>, na Directiva 2001/23/CE do Conselho, de 12 de Março de 2001, relativa à manutenção dos direitos dos trabalhadores em caso de transferências de empresas ou de partes de empresas ou de estabelecimentos <sup>(3)</sup>, na Directiva 2002/14/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de Março de 2002, que estabelece um quadro geral relativo à informação e à consulta dos trabalhadores na Comunidade Europeia <sup>(4)</sup>, e na Directiva 94/45/CE do Conselho, de 22 de Setembro de 1994, relativa à instituição de um conselho de empresa europeu ou de um procedimento de informação e consulta dos trabalhadores nas empresas ou os grupos de empresas de dimensão comunitária <sup>(5)</sup>, com o objectivo de informar e consultar os trabalhadores.
- (13) Se os trabalhadores detiverem direitos de participação numa das sociedades objecto de fusão, nas circunstâncias previstas na presente directiva e, se a legislação nacional do Estado-Membro da sede da sociedade resultante da fusão transfronteiriça não previr o mesmo nível de participação que o que se aplica às sociedades objecto de fusão, nomeadamente em comités do órgão de fiscalização com poderes de decisão, ou não previr que os trabalhadores dos estabelecimentos resultantes da fusão transfronteiriça possam exercer os mesmos direitos, a participação dos trabalhadores na sociedade resultante da fusão transfronteiriça deverá ser regulamentada. Para o efeito, serão tomados como base os princípios e procedimentos do Regulamento (CE) n.º 2157/2001 do Conselho, de 8 de Outubro de 2001, relativo ao estatuto da Sociedade Europeia (SE) <sup>(6)</sup>, e da Directiva 2001/86/CE do Conselho, de 8 de Outubro de 2001, que completa o estatuto da Sociedade Europeia no que respeita ao envolvimento dos trabalhadores <sup>(7)</sup>, ressalvadas, contudo, as alterações necessárias pelo facto de a sociedade resultante estar sujeita à legislação nacional do Estado-Membro da respectiva sede estatutária. Nos termos da alínea b) do n.º 2 do artigo 3.º da Directiva 2001/86/CE, os Estados-Membros poderão assegurar o início rápido das negociações ao abrigo do artigo 16.º da presente directiva para evitar atrasar desnecessariamente as fusões.
- (14) Para determinar o nível de participação dos trabalhadores nas sociedades objecto da fusão em questão, deverá ser também tida em conta a proporção de representantes dos

<sup>(2)</sup> JO L 225 de 12.8.1998, p. 16.

<sup>(3)</sup> JO L 82 de 22.3.2001, p. 16.

<sup>(4)</sup> JO L 80 de 23.3.2002, p. 29.

<sup>(5)</sup> JO L 254 de 30.9.1994, p. 64. Directiva alterada pela Directiva 97/74/CE (JO L 10 de 16.1.1998, p. 22).

<sup>(6)</sup> JO L 294 de 10.11.2001, p. 1. Regulamento alterado pelo Regulamento (CE) n.º 885/2004 (JO L 168 de 1.5.2004, p. 1).

<sup>(7)</sup> JO L 294 de 10.11.2001, p. 22.

<sup>(1)</sup> Regulamento (CE) n.º 139/2004 do Conselho, de 20 de Janeiro de 2004, relativo ao controlo das concentrações de empresas («regulamento das concentrações comunitárias») (JO L 24 de 29.1.2004, p. 1).

trabalhadores que fazem obrigatoriamente parte do órgão de direcção responsável pelas unidades lucrativas da sociedade.

Artigo 2.º

### Definições

Para efeitos da presente directiva, entende-se por:

- (15) Atendendo a que os objectivos da acção proposta, a saber, o estabelecimento de uma regulamentação que inclui elementos comuns aplicáveis a nível transnacional, não podem ser suficientemente realizados pelos Estados-Membros e podem pois, devido à dimensão e aos efeitos da acção proposta, ser melhor alcançados ao nível comunitário, a Comunidade pode tomar medidas, em conformidade com o princípio de subsidiariedade consagrado no artigo 5.º do Tratado. Em conformidade com o princípio da proporcionalidade consagrado no mesmo artigo, a presente directiva não excede o necessário para atingir aqueles objectivos.
- (16) Nos termos do ponto 34 do Acordo Interinstitucional «Legislar melhor»<sup>(1)</sup>, os Estados-Membros deverão ser encorajados a elaborar, para si próprios e no interesse da Comunidade, os seus próprios quadros, que ilustrem, na medida do possível, a concordância entre a presente directiva e as medidas de transposição, e a publicá-los,

1. «Sociedade de responsabilidade limitada», a seguir designada «sociedade»:
  - a) Uma das sociedades referidas no artigo 1.º da Directiva 68/151/CEE<sup>(2)</sup>, ou
  - b) Uma sociedade cujo capital é representado por acções, com personalidade jurídica, que possua um património distinto que responda, por si só, pelas dívidas da sociedade e que esteja submetida, pela sua legislação nacional, a condições em matéria de garantias, tais como previstas pela Directiva 68/151/CEE, tendo em vista a protecção dos interesses tanto dos sócios como de terceiros;
2. «Fusão», a operação pela qual:
  - a) Uma ou mais sociedades, sendo dissolvidas sem liquidação, transferem todos os seus activos e passivos para outra sociedade já existente — a sociedade incorporante — mediante atribuição aos respectivos sócios de acções ou títulos representativos do capital social dessa sociedade e, se aplicável, de uma quantia em dinheiro não superior a 10% do valor nominal ou, na ausência de valor nominal, do valor contabilístico dessas acções ou títulos;
  - b) Duas ou mais sociedades, sendo dissolvidas sem liquidação, transferem todos os seus activos e passivos para uma sociedade que constituem — a nova sociedade — mediante a atribuição aos respectivos sócios de acções ou títulos representativos do capital social desta nova sociedade e, se aplicável, de uma quantia em dinheiro não superior a 10% do valor nominal ou, na ausência de valor nominal, do valor contabilístico dessas acções ou títulos;
  - c) Uma sociedade, sendo dissolvida sem liquidação, transfere todos os seus activos e passivos para a sociedade detentora da totalidade das acções ou outros títulos representativos do seu capital social.

ADOPTARAM A PRESENTE DIRECTIVA:

Artigo 1.º

### Âmbito de aplicação

A presente directiva é aplicável à fusão de sociedades de responsabilidade limitada constituídas de acordo com a legislação de um Estado-Membro e cuja sede estatutária, administração central ou estabelecimento principal se situe no território da Comunidade, desde que pelo menos duas dessas sociedades sejam regidas pelas legislações de diferentes Estados-Membros (a seguir designadas «fusões transfronteiriças»).

<sup>(2)</sup> Primeira Directiva 68/151/CEE do Conselho, de 9 de Março de 1968, tendente a coordenar as garantias que, para protecção dos interesses dos sócios e de terceiros, são exigidas nos Estados-Membros às sociedades, na acepção do segundo parágrafo do artigo 58.º do Tratado, a fim de tornar equivalentes essas garantias em toda a Comunidade (JO L 65 de 14.3.1968, p. 8). Directiva com a última redacção que lhe foi dada pelo Acto de Adesão de 2003.

<sup>(1)</sup> JO C 321 de 31.12.2003, p. 1.

### Artigo 3.º

#### Outras disposições respeitantes ao âmbito de aplicação

1. Sem prejuízo do ponto 2) do artigo 2.º, a presente directiva é igualmente aplicável às fusões transfronteiriças, sempre que a legislação de pelo menos um dos Estados-Membros envolvidos permita que o pagamento da quantia em dinheiro a que se referem as alíneas a) e b) do ponto 2) do artigo 2.º exceda 10% do valor nominal ou, na ausência de valor nominal, do valor contabilístico das acções ou títulos que representam o capital da sociedade resultante da fusão transfronteiriça.

2. Os Estados-Membros podem decidir não aplicar a presente directiva às fusões transfronteiriças que envolvam uma sociedade cooperativa, mesmo nos casos em que esta se inclua na definição de «sociedade de responsabilidade limitada», nos termos do ponto 1) do artigo 2.º

3. A presente directiva não é aplicável às fusões transfronteiriças que envolvam uma sociedade cujo objecto seja o investimento colectivo de capitais obtidos junto do público, cujo funcionamento esteja sujeito ao princípio da diversificação dos riscos e cujas participações sejam, a pedido dos accionistas, reembolsadas ou resgatadas, directa ou indirectamente, a partir dos elementos do activo dessa sociedade. É equiparado a tais resgates ou reembolsos o facto de essa sociedade actuar por forma a que o valor em bolsa das suas unidades de participação não se desvie sensivelmente do seu valor líquido.

### Artigo 4.º

#### Condições relativas às fusões transfronteiriças

1. Salvo disposição em contrário da presente directiva:

- a) As fusões transfronteiriças só são possíveis entre tipos de sociedades que se possam fundir nos termos da legislação nacional dos Estados-Membros pertinentes; e
- b) Uma sociedade que participe numa fusão transfronteiriça rege-se pelas disposições e formalidades do direito nacional a que está sujeita. As leis de um Estado-Membro que permitam às suas autoridades nacionais opor-se a uma fusão interna por razões de interesse público também se aplicam a uma fusão transfronteiriça, quando pelo menos uma das sociedades objecto da fusão esteja sujeita à legislação desse Estado-Membro. A presente disposição não é aplicável se o artigo 21.º do Regulamento (CE) n.º 139/2004 o for.

2. As disposições e formalidades a que se refere a alínea b) do n.º 1 dizem respeito, em particular, ao processo de tomada de decisão relativo à fusão e, tendo em conta o seu carácter transfronteiriço, à protecção dos credores das sociedades objecto de fusão, dos obrigacionistas e dos detentores de títulos ou acções, bem como dos trabalhadores no que diz respeito aos direitos que não sejam os regulados pelo artigo 16.º Os Estados-Membros podem, relativamente às

sociedades participantes numa fusão transfronteiriça e que se rejam pela sua legislação, adoptar disposições destinadas a assegurar uma protecção adequada dos seus sócios minoritários que se tenham pronunciado contra a fusão transfronteiriça.

### Artigo 5.º

#### Projectos comuns de fusões transfronteiriças

Os órgãos de direcção ou de administração de cada uma das sociedades objecto de fusão elaborarão um projecto comum de fusão transfronteiriça. Esse projecto incluirá, pelo menos:

- a) A forma, a firma e a sede estatutária das sociedades objecto de fusão, bem como da sociedade resultante da fusão transfronteiriça;
- b) O rácio aplicável à troca das acções ou outros títulos representativos do capital social e o montante de eventuais pagamentos em dinheiro;
- c) As regras para a transferência de acções ou outros títulos representativos do capital social da sociedade resultante da fusão transfronteiriça;
- d) As prováveis repercussões da fusão transfronteiriça no emprego;
- e) A data a partir da qual estas acções ou títulos representativos do capital social conferem o direito de participação nos lucros, bem como quaisquer condições especiais relativas a esse direito;
- f) A data a partir da qual as operações das sociedades objecto de fusão serão consideradas, do ponto de vista contabilístico, operações da sociedade resultante da fusão transfronteiriça;
- g) Os direitos conferidos pela sociedade resultante da fusão transfronteiriça a sócios que gozam de direitos especiais e aos detentores de acções ou títulos diferentes dos representativos do capital social ou as medidas previstas em relação aos mesmos;
- h) Quaisquer privilégios especiais atribuídos aos peritos que estudam o projecto de fusão transfronteiriça, bem como aos membros dos órgãos de administração, de direcção, de fiscalização ou de controlo das sociedades objecto de fusão;
- i) Os estatutos da sociedade resultante da fusão transfronteiriça;
- j) Se for caso disso, as informações sobre os procedimentos de acordo com os quais são fixadas, em conformidade com o artigo 16.º, as disposições relativas à intervenção dos trabalhadores na definição dos respectivos direitos de participação na sociedade resultante da fusão transfronteiriça;

- k) As informações sobre a avaliação do activo e do passivo transferidos para a sociedade resultante da fusão transfronteiriça;
- l) A data do encerramento das contas das sociedades que participam na fusão utilizadas para definir as condições da fusão transfronteiriça.

#### Artigo 6.º

### Publicação

1. Para cada uma das sociedades objecto de fusão, o projecto comum de fusão transfronteiriça deve ser divulgado da forma prevista pela legislação de cada Estado-Membro, nos termos do artigo 3.º da Directiva 68/151/CEE, pelo menos um mês antes da data da reunião da assembleia geral que decidirá dessa fusão.
2. Para cada uma das sociedades objecto de fusão, e sem prejuízo de quaisquer requisitos adicionais impostos pela lei do Estado-Membro a que a sociedade se encontra sujeita, serão publicados no jornal oficial desse Estado-Membro os seguintes elementos:
  - a) O tipo, a firma e a sede estatutária de cada uma das sociedades objecto de fusão;
  - b) O registo em que foram depositados os actos referidos no n.º 2 do artigo 3.º da Directiva 68/151/CEE relativos a cada uma das sociedades objecto de fusão, bem como o respectivo número de inscrição nesse registo;
  - c) A indicação, relativamente a cada uma das sociedades objecto de fusão, das regras de exercício dos direitos dos credores e, se for caso disso, dos sócios minoritários das sociedades objecto de fusão, bem como o endereço em que podem ser obtidas, gratuitamente, informações exaustivas sobre essas regras.

#### Artigo 7.º

### Relatório dos órgãos de direcção ou de administração

O órgão de direcção ou de administração das sociedades objecto de fusão elabora um relatório destinado aos sócios que explique e justifique os aspectos jurídicos e económicos da fusão transfronteiriça e explique as suas implicações para os sócios, credores e trabalhadores.

O relatório deve ser posto à disposição dos sócios e dos seus representantes ou, quando eles não existirem, dos próprios

trabalhadores, com pelo menos um mês de antecedência em relação à assembleia geral mencionada no artigo 9.º

No caso de o órgão de direcção ou de administração de alguma das sociedades objecto de fusão receber em tempo útil um parecer emitido de acordo com o direito nacional pelos representantes dos seus trabalhadores, o mesmo será anexado ao relatório.

#### Artigo 8.º

### Relatório de peritos independentes

1. Em relação a cada uma das sociedades objecto de fusão, deve ser elaborado e facultado, pelo menos um mês antes da data de reunião da assembleia geral referida no artigo 9.º, um relatório de peritos independentes destinado aos sócios. Os peritos podem ser pessoas singulares ou colectivas, consoante a legislação de cada Estado-Membro.
2. Em alternativa ao recurso a peritos designados por cada uma das sociedades objecto de fusão, um ou mais peritos independentes, nomeados para esse efeito a pedido conjunto das sociedades por uma autoridade judicial ou administrativa do Estado-Membro de uma dessas sociedades, ou da sociedade resultante da fusão transfronteiriça, ou autorizados a intervir por essa autoridade, pode examinar o projecto comum de fusão transfronteiriça e elaborar um relatório único destinado a todos os sócios.
3. O relatório dos peritos incluirá, pelo menos, os elementos previstos no n.º 2 do artigo 10.º da Directiva 78/855/CEE do Conselho, de 9 de Outubro de 1978, relativa à fusão das sociedades anónimas<sup>(1)</sup>. Os peritos têm o direito de pedir a cada uma das sociedades objecto de fusão todas as informações que considerem necessárias para o desempenho das suas funções.
4. Desde que acordado por todos os sócios de cada uma das sociedades que participam na fusão transfronteiriça, poder-se-á prescindir da análise do projecto comum de fusão transfronteiriça por peritos independentes, bem como do relatório dos peritos.

#### Artigo 9.º

### Aprovação pela assembleia geral

1. Após ter tomado conhecimento dos relatórios previstos nos artigos 7.º e 8.º, a assembleia geral de cada uma das sociedades objecto de fusão decidirá sobre a aprovação do projecto comum de fusão transfronteiriça.

<sup>(1)</sup> JO L 295 de 20.10.1978, p. 36. Directiva com a última redacção que lhe foi dada pelo Acto de Adesão de 2003.

2. A assembleia geral de cada uma das sociedades objecto de fusão pode subordinar a realização da fusão transfronteiriça à condição de serem por ela adoptadas expressamente as disposições decididas quanto à participação dos trabalhadores na sociedade resultante da fusão transfronteiriça.

3. A legislação de um Estado-Membro não tem necessariamente que exigir a aprovação da fusão pela assembleia geral da sociedade incorporante sempre que estejam preenchidas as condições previstas no artigo 8.º da Directiva 78/855/CEE.

#### Artigo 10.º

### **Certificado prévio à fusão**

1. Cada Estado-Membro designará o tribunal, o notário ou outra autoridade competente para fiscalizar a legalidade da fusão transfronteiriça relativamente à parte do processo respeitante a cada uma das sociedades objecto de fusão e que estão abrangidas pela sua legislação nacional.

2. Em cada Estado-Membro em questão, a entidade referida no n.º 1 emitirá sem demora a cada uma das sociedades objecto de fusão abrangidas pela sua legislação nacional, um certificado que comprove de forma concludente o correcto cumprimento dos actos e das formalidades prévios à fusão.

3. Se a legislação de um Estado-Membro a que esteja sujeita uma sociedade que participa na fusão previr um processo de controlo e alteração do rácio aplicável à troca de acções ou outros títulos, ou um processo de compensação de sócios minoritários, sem impedir o registo da fusão transfronteiriça, esse processo aplicar-se-á apenas se, ao aprovarem o projecto de fusão transfronteiriça nos termos do n.º 1 do artigo 9.º, outras sociedades objecto de fusão, situadas em Estados-Membros cuja legislação não preveja esse tipo de processo, aceitarem explicitamente a possibilidade de os sócios da sociedade objecto de fusão recorrerem a esse processo para interpor uma acção no tribunal que tenha jurisdição sobre a sociedade objecto de fusão. Nesse caso, as entidades a que se refere o n.º 1 podem emitir o certificado previsto no n.º 2, mesmo que o referido processo já tenha tido início. O certificado deve, no entanto, mencionar a existência de um processo pendente. A decisão decorrente do processo é vinculativa para a sociedade resultante da fusão transfronteiriça e para todos os respectivos sócios.

#### Artigo 11.º

### **Fiscalização da legalidade das fusões transfronteiriça**

1. Cada Estado-Membro designará o tribunal, o notário ou outra autoridade competente para fiscalizar a legalidade da

fusão transfronteiriça no que diz respeito à parte do processo respeitante à finalização da fusão e, se for caso disso, à constituição de uma nova sociedade resultante da fusão transfronteiriça, quando a sociedade resultante da fusão estiver abrangida pela sua legislação nacional. Esta entidade verificará, em especial, se as sociedades objecto de fusão aprovaram, nos mesmos termos, o projecto comum de fusão transfronteiriça e, se for caso disso, se as disposições relativas à participação dos trabalhadores foram fixadas de acordo com o artigo 16.º

2. Cada sociedade objecto de fusão enviará, para o efeito, à entidade competente referida no n.º 1 o certificado previsto no n.º 2 do artigo 10.º no prazo de seis meses a contar da data da sua emissão, juntamente com o projecto comum de fusão transfronteiriça, aprovado pela assembleia geral mencionada no artigo 9.º

#### Artigo 12.º

### **Produção de efeitos da fusão transfronteiriça**

A legislação do Estado-Membro que rege a sociedade resultante da fusão transfronteiriça determina a data em que a fusão produz efeitos. Esta data deve ser posterior à da fiscalização prevista no artigo 11.º

#### Artigo 13.º

### **Registo**

A legislação de cada um dos Estados-Membros a que estavam sujeitas as sociedades objecto de fusão determina, no que diz respeito ao seu território, as regras em matéria de publicidade, de acordo com o artigo 3.º da Directiva 68/151/CEE, da realização da fusão transfronteiriça no registo público em que cada uma das sociedades for obrigada a depositar os actos.

O registo em que se deve inscrever a sociedade resultante da fusão transfronteiriça notificará imediatamente o registo em que cada uma das sociedades teve de depositar actos de que a fusão transfronteiriça começou a produzir efeitos. O cancelamento da inscrição anterior, caso se aplique, só pode ser efectuado após recepção dessa notificação.

#### Artigo 14.º

### **Consequências da fusão transfronteiriça**

1. A fusão transfronteiriça realizada nos termos das alíneas a) e c) do ponto 2) do artigo 2.º implica, a partir da data fixada no artigo 12.º, os seguintes efeitos:

- a) Todo o património activo e passivo da sociedade incorporada será transferido para a sociedade incorporante;

b) Os sócios da sociedade incorporada tornam-se sócios da sociedade incorporante;

c) A sociedade incorporada deixa de existir.

2. A fusão transfronteiriça realizada nos termos da alínea b) do ponto 2) do artigo 2.º implica, a partir da data fixada no artigo 12.º, os seguintes efeitos:

a) Todo o património activo e passivo das sociedades objecto de fusão será transferido para a nova sociedade;

b) Os sócios das sociedades objecto de fusão tornam-se sócios da nova sociedade;

c) As sociedades objecto de fusão deixam de existir.

3. Sempre que, em caso de fusão transfronteiriça de sociedades abrangidas pela presente directiva, a legislação dos Estados-Membros impuser formalidades especiais em relação à oponibilidade a terceiros da transferência de determinados bens, direitos e obrigações das sociedades objecto de fusão, essas formalidades devem ser cumpridas pela sociedade resultante da fusão transfronteiriça.

4. Os direitos e as obrigações das sociedades objecto de fusão decorrentes de contratos de trabalho ou das relações de trabalho existentes à data em que a fusão transfronteiriça começa a produzir efeitos serão transferidos, a partir desta data, para a sociedade resultante da fusão transfronteiriça.

5. Não serão objecto de troca títulos da sociedade incorporante por títulos da sociedade incorporada, detidos:

a) Pela sociedade incorporante ou uma pessoa que actue em seu próprio nome, mas por conta desta sociedade; ou

b) Pela sociedade incorporada ou por uma pessoa que actue em seu próprio nome, mas por conta desta sociedade.

#### Artigo 15.º

#### Formalidades simplificadas

1. Quando uma sociedade que detenha todas as acções e todos os outros títulos que conferem direito de voto nas assembleias gerais da sociedade ou sociedades incorporadas realizar uma fusão transfronteiriça por aquisição:

— não são aplicáveis as alíneas b), c) e e) do artigo 5.º, o artigo 8.º e a alínea b) do n.º 1 do artigo 14.º, e

— não é aplicável o n.º 1 do artigo 9.º à sociedade ou sociedades incorporadas.

2. Quando uma sociedade que detenha uma percentagem igual ou superior a 90%, mas não a totalidade, das acções e dos outros títulos que conferem direito de voto nas assembleias gerais da sociedade ou sociedades incorporadas realizar uma fusão transfronteiriça por aquisição, os relatórios de um ou vários peritos independentes, bem como os documentos necessários para a fiscalização, são exigíveis unicamente na medida em que o sejam pela legislação nacional que regula a sociedade incorporante ou pela legislação nacional que regula a sociedade incorporada.

#### Artigo 16.º

#### Participação dos trabalhadores

1. Sem prejuízo do n.º 2, a sociedade resultante da fusão transfronteiriça ficará submetida às eventuais regras vigentes relativas à participação dos trabalhadores no Estado-Membro da respectiva sede estatutária.

2. No entanto, não são aplicáveis as eventuais disposições relativas à participação dos trabalhadores no Estado-Membro em que se encontra situada a sede estatutária da sociedade resultante da fusão transfronteiriça se pelo menos uma das sociedades objecto de fusão tiver, durante os seis meses que antecedem a publicação do projecto de fusão transfronteiriça referido no artigo 6.º, um número médio de trabalhadores superior a 500 e for gerida segundo um regime de participação dos trabalhadores na acepção da alínea k) do artigo 2.º da Directiva 2001/86/CE, ou se a legislação nacional aplicável à sociedade resultante da fusão transfronteiriça:

a) Não prever pelo menos o mesmo nível de participação dos trabalhadores que o que se aplica às sociedades objecto de fusão, avaliado por referência à proporção de representantes dos trabalhadores que fazem obrigatoriamente parte do órgão de administração ou de fiscalização ou dos seus comités, ou do órgão de direcção responsável pelas unidades lucrativas da sociedade; ou,

b) Não prever que os trabalhadores dos estabelecimentos da sociedade resultante da fusão transfronteiriça situados noutros Estados-Membros possam exercer direitos de participação iguais aos dos trabalhadores empregados no Estado-Membro em que está situada a sede estatutária da sociedade resultante da fusão transfronteiriça.

3. Nos casos previstos no n.º 2, a participação dos trabalhadores na sociedade resultante da fusão transfronteiriça, bem como o seu envolvimento na definição dos direitos correspondentes, serão regidos pelos Estados-Membros, com as necessárias adaptações, e nos termos dos n.ºs 4 a 7, de acordo com os princípios e procedimentos previstos nos n.ºs 2, 3 e 4 do artigo 12.º do Regulamento (CE) n.º 2157/2001 e nas seguintes disposições da Directiva 2001/86/CE:

- a) N.ºs 1, 2 e 3, primeiro travessão do primeiro parágrafo e segundo parágrafo do n.º 4, n.º 5 e n.º 7 do artigo 3.º;
- b) N.º 1, alíneas a), g) e h) do n.º 2 e n.º 3 do artigo 4.º;
- c) Artigo 5.º;
- d) Artigo 6.º;
- e) N.º 1, alínea b) do primeiro parágrafo do n.º 2, segundo parágrafo do n.º 2 e n.º 3 do artigo 7.º. Todavia, para efeitos da presente directiva, as percentagens exigidas pela alínea b) do primeiro parágrafo do n.º 2 do artigo 7.º da Directiva 2001/86/CE para a aplicação das disposições supletivas referidas na parte 3 do anexo dessa directiva serão aumentadas de 25% para 33 1/3%;
- f) Artigos 8.º, 10.º e 12.º;
- g) N.º 4 do artigo 13.º;
- h) Alínea b) da parte 3 do anexo.

4. Ao regulamentar os princípios e procedimentos a que se refere o n.º 3, os Estados-Membros:

- a) Conferirão aos órgãos relevantes das sociedades objecto de fusão o direito de decidirem, sem negociação prévia, ficar directamente sujeitos às disposições supletivas de participação a que se refere a alínea h) do n.º 3, tal como estabelecidas pela legislação do Estado-Membro em que ficará situada a sede estatutária da sociedade resultante da fusão transfronteiriça, e observar essas disposições a partir da data do registo;

- b) Conferirão ao grupo especial de negociação o direito de decidir, por maioria de dois terços dos respectivos membros, que representem, no mínimo, dois terços dos trabalhadores, incluindo os votos dos membros que representam trabalhadores em, pelo menos, dois Estados-Membros diferentes, não abrir negociações ou encerrar as negociações já abertas e cumprir as regras de participação em vigor no Estado-Membro em que ficará situada a sede estatutária da sociedade resultante da fusão transfronteiriça;

- c) Poderão, no caso de se aplicarem as disposições supletivas de participação, na sequência de negociações prévias, e não obstante essas disposições, decidir limitar o número de membros representantes dos trabalhadores no órgão de administração da sociedade resultante da fusão transfronteiriça. Todavia, se numa das sociedades objecto de fusão os representantes dos trabalhadores constituírem pelo menos um terço do órgão de administração ou de fiscalização, essa limitação não pode, em caso algum, implicar que o número de representantes dos trabalhadores no órgão de administração da sociedade seja inferior a um terço.

5. A extensão dos direitos de participação aos trabalhadores da sociedade resultante da fusão transfronteiriça empregados noutros Estados-Membros, a que se refere a alínea b) do n.º 2, não implica nenhuma obrigação para os Estados-Membros que escolherem fazê-lo de terem em conta esses trabalhadores para efeitos do cálculo dos limiares de efectivos que conferem direitos de participação ao abrigo da legislação nacional.

6. Se pelo menos uma das sociedades objecto de fusão for gerida segundo o regime de participação dos trabalhadores e a sociedade resultante da fusão transfronteiriça vier a reger-se por esse regime em conformidade com as regras estabelecidas no n.º 2, esta última assumirá obrigatoriamente uma forma legal que permita o exercício dos direitos de participação.

7. Quando a sociedade resultante da fusão transfronteiriça for gerida segundo um regime de participação dos trabalhadores, essa sociedade tomará obrigatoriamente medidas para assegurar que os direitos de participação dos trabalhadores serão protegidos em caso de subseqüentes fusões a nível nacional durante três anos após a data em que a fusão transfronteiriça começou a produzir efeitos, aplicando, com as necessárias adaptações, o disposto no presente artigo.

Artigo 17.º

### Validade

Não pode ser declarada a nulidade de uma fusão transfronteiriça que já tenha começado a produzir efeitos nos termos do artigo 12.º

*Artigo 18.º***Reavaliação**

Cinco anos após a data fixada no primeiro parágrafo do artigo 19.º, a Comissão reavaliará a presente directiva à luz da experiência adquirida com a sua aplicação e, se for caso disso, proporá a sua revisão.

*Artigo 19.º***Transposição**

Os Estados-Membros devem pôr em vigor as disposições legislativas, regulamentares e administrativas necessárias para darem cumprimento à presente directiva até 15 de Dezembro de 2007.

Quando os Estados-Membros aprovarem essas disposições, estas devem incluir uma referência à presente directiva ou ser acompanhadas dessa referência aquando da sua publicação oficial. As modalidades dessa referência serão aprovadas pelos Estados-Membros.

*Artigo 20.º***Entrada em vigor**

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

*Artigo 21.º***Destinatários**

Os Estados-Membros são os destinatários da presente directiva.

Feito em Estrasburgo, em 26 de Outubro de 2005.

*Pelo Parlamento Europeu*

*O Presidente*

J. BORRELL FONTELLES

*Pelo Conselho*

*O Presidente*

D. ALEXANDER

**DIRECTIVA 2005/64/CE DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO****de 26 de Outubro de 2005****relativa à homologação de veículos a motor, no que diz respeito à sua potencial reutilização, reciclagem e valorização e que altera a Directiva 70/156/CEE do Conselho**

O PARLAMENTO EUROPEU E O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado que instituiu a Comunidade Europeia, nomeadamente o artigo 95.º,

Tendo em conta a proposta da Comissão,

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social Europeu <sup>(1)</sup>,

Deliberando nos termos do artigo 251.º do Tratado <sup>(2)</sup>,

Considerando o seguinte:

(1) Em conformidade com a Directiva 2000/53/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 18 de Setembro de 2000, relativa aos veículos em fim de vida <sup>(3)</sup>, devem ser estabelecidas disposições apropriadas para garantir que os veículos homologados pertencentes à categoria M<sub>1</sub>, e os pertencentes à categoria N<sub>1</sub>, apenas possam ser comercializados se forem reutilizáveis e/ou recicláveis a um nível mínimo de 85% em massa e reutilizáveis e/ou valorizáveis a um nível mínimo de 95% em massa.

(2) A possibilidade de reutilizar os componentes e de reciclar e valorizar os materiais constitui uma parte importante da estratégia comunitária de gestão de resíduos. Deve ser portanto solicitada aos fabricantes de veículos e seus fornecedores a inclusão desses aspectos nas fases mais precoces do desenvolvimento de veículos novos, de modo a facilitar o respectivo tratamento quando atingem o fim de vida.

(3) A presente directiva constitui uma das directivas específicas, no quadro do sistema de homologação comunitária de veículos completos instituído pela Directiva 70/156/CEE do Conselho, de 6 de Fevereiro de 1970, relativa à aproximação das legislações dos Estados-Membros respeitantes à homologação dos veículos a motor e seus reboques <sup>(4)</sup>.

(4) O referido sistema de homologação de veículos completos é actualmente obrigatório para veículos pertencentes à categoria M<sub>1</sub> e será alargado, no futuro próximo, a todas as categorias de veículos. Por conseguinte, é necessário incluir no sistema de homologação de veículos completos as medidas em questão, relativas à reutilização, reciclagem e valorização potenciais de veículos.

(5) Em conformidade, é necessário estabelecer disposições que tomem em consideração o facto de os veículos da categoria N<sub>1</sub> não serem ainda abrangidos pelo sistema de homologação de veículos completos.

(6) O fabricante deve colocar à disposição da autoridade homologadora todas as informações técnicas relevantes no que diz respeito aos materiais utilizados e respectivas massas, a fim de possibilitar a verificação dos seus cálculos em conformidade com a norma ISO 22628: 2002.

(7) Os cálculos do fabricante só podem ser correctamente validados no momento da homologação do veículo se o fabricante tiver estabelecido disposições e procedimentos satisfatórios para gerir toda a informação que recebe dos seus fornecedores. Antes de conceder qualquer homologação, o organismo competente deverá realizar uma avaliação preliminar dos referidos procedimentos e disposições e emitir um certificado indicando que estes são satisfatórios.

<sup>(1)</sup> JO C 74 de 23.3.2005, p. 15.

<sup>(2)</sup> Parecer do Parlamento Europeu de 14 de Abril de 2005 (ainda não publicado no Jornal Oficial) e decisão do Conselho de 6 de Outubro de 2005.

<sup>(3)</sup> JO L 269 de 21.10.2000, p. 34. Directiva com a última redacção que lhe foi dada pela Decisão 2005/673/CE do Conselho (JO L 254 de 30.4.2005, p. 69).

<sup>(4)</sup> JO L 42 de 23.2.1970, p. 1. Directiva com a última redacção que lhe foi dada pela Directiva 2005/49/CE da Comissão (JO L 194 de 26.7.2005, p. 12).

- (8) A importância das diferentes variáveis que entram no cálculo das taxas de reciclagem e de valorização tem de ser avaliada em conformidade com os processos de tratamento dos veículos em fim de vida. Por conseguinte, o fabricante deverá recomendar uma estratégia para o tratamento dos veículos em fim de vida e comunicar os respectivos pormenores ao organismo competente. Essa estratégia deverá basear-se em tecnologias comprovadas, disponíveis ou em desenvolvimento no momento da solicitação da homologação do veículo.
- (9) Os veículos destinados a fins especiais são concebidos para executar uma função específica e exigem arranjos de carroçaria especiais, que o fabricante não controla integralmente. Consequentemente, não é possível calcular correctamente as taxas de reciclagem e valorização. Por conseguinte, não deverão ser aplicados a estes veículos os requisitos relativos ao cálculo.
- (10) Os veículos incompletos constituem uma proporção significativa dos veículos da categoria  $N_1$ . O fabricante do veículo de base não pode calcular as taxas de reciclagem e de valorização de veículos completos, uma vez que os dados referentes às fases posteriores de fabrico não estão disponíveis durante a fase de concepção dos veículos de base. Assim, é conveniente exigir que apenas o veículo de base seja conforme à presente directiva.
- (11) As partes de mercado dos veículos produzidos em pequenas séries são muito limitadas, pelo que o facto de cumprirem a presente directiva irá produzir poucos benefícios para o ambiente. Por conseguinte, é conveniente excluí-los de certas disposições da presente directiva.
- (12) Em conformidade com a Directiva 2000/53/CE, devem ser adoptadas medidas apropriadas, no interesse da segurança rodoviária e da protecção do ambiente, para evitar a reutilização de certos componentes que foram retirados de veículos em fim de vida. Essas medidas deverão ser limitadas à reutilização de componentes no fabrico de veículos novos.
- (13) As disposições expostas na presente directiva imporão aos fabricantes o fornecimento de novos dados relativos à homologação, pelo que essas informações deverão ser repercutidas na Directiva 70/156/CEE, que estabelece a lista exaustiva dos dados a apresentar com vista à homologação. Assim, é necessário alterar a referida directiva em conformidade.
- (14) As medidas necessárias à adaptação ao progresso científico e técnico da presente directiva serão aprovadas pelo procedimento de regulamentação previsto no n.º 3 do artigo 13.º da Directiva 70/156/CEE.
- (15) Atendendo a que o objectivo da presente directiva, a saber, minimizar o impacto dos veículos em fim de vida sobre o ambiente mediante a exigência de que os veículos sejam projectados, a partir da fase de concepção, com o propósito de facilitar a reutilização, a reciclagem e a valorização, não pode ser suficientemente realizado pelos Estados-Membros de maneira isolada e pode, pois, devido à dimensão e aos efeitos da acção proposta, ser melhor alcançado ao nível comunitário, a Comunidade pode tomar medidas em conformidade com o princípio da subsidiariedade consagrado no artigo 5.º do Tratado. Em conformidade com o princípio da proporcionalidade consagrado no mesmo artigo, a presente directiva não excede o necessário para atingir aquele objectivo.
- (16) Em conformidade com o ponto 34 do Acordo Interinstitucional «Legislar Melhor» <sup>(1)</sup>, os Estados-Membros serão encorajados a elaborar, para si próprios e no interesse da Comunidade, os seus próprios quadros, que ilustrem, na medida do possível, a concordância entre a presente directiva e as medidas de transposição, e a publicá-los,

ADOPTARAM A PRESENTE DIRECTIVA:

Artigo 1.º

### Objecto

A presente directiva estabelece as disposições administrativas e técnicas para a homologação dos veículos abrangidos pelo artigo 2.º, a fim de assegurar que os seus componentes e materiais possam ser reutilizados, reciclados e valorizados de acordo com as percentagens mínimas referidas no anexo I.

Estabelece disposições específicas para assegurar que a reutilização de componentes não acarrete riscos para a segurança ou o ambiente.

Artigo 2.º

### Âmbito

A presente directiva aplica-se aos veículos pertencentes às categorias  $M_1$  e  $N_1$ , como definidas na parte A do anexo II da Directiva 70/156/CEE, e a componentes novos ou reutilizados desses veículos.

<sup>(1)</sup> JO C 321 de 31.12.2003, p. 1.

## Artigo 3.º

**Derrogações**

Sem prejuízo da aplicação do disposto no artigo 7.º, a presente directiva não é aplicável a:

- a) Veículos para fins especiais, como definidos na parte A, ponto 5, do anexo II da Directiva 70/156/CEE;
- b) Veículos fabricados em várias fases pertencentes à categoria N., desde que o veículo de base seja conforme à presente directiva;
- c) Veículos produzidos em pequenas séries, referidos no n.º 2, alínea a), do artigo 8.º da Directiva 70/156/CEE.

## Artigo 4.º

**Definições**

Para efeitos da presente directiva, entende-se por:

1. «Veículo», um veículo a motor;
2. «Componente», qualquer parte ou conjunto de partes incluídas num veículo no momento da sua produção. Abrange igualmente componentes e unidades técnicas separadas, como definidas no artigo 2.º da Directiva 70/156/CEE;
3. «Modelo de veículo», o modelo de um veículo como definido na parte B, pontos 1 e 3, do anexo II da Directiva 70/156/CEE;
4. «Veículo em fim de vida», um veículo como definido no ponto 2 do artigo 2.º da Directiva 2000/53/CE;
5. «Veículo de referência», a versão de um modelo de veículo que é identificada pela autoridade homologadora, em consulta com o fabricante e em conformidade com os critérios estabelecidos no anexo I, como sendo a mais problemática em termos da sua potencial reutilização, reciclagem e valorização;
6. «Veículo fabricado em várias fases», um veículo resultante de um processo de fabrico em várias fases;
7. «Veículo de base», um veículo como definido no quarto travessão do artigo 2.º da Directiva 70/156/CEE, utilizado na fase inicial de um fabrico em várias fases;
8. «Fabrico em várias fases», o processo através do qual um veículo é fabricado em diversas fases, acrescentando componentes a um veículo de base ou alterando esses componentes;
9. «Reutilização», a reutilização como definida no ponto 6 do artigo 2.º da Directiva 2000/53/CE;
10. «Reciclagem», a reciclagem como definida na primeira frase do ponto 7 do artigo 2.º da Directiva 2000/53/CE;
11. «Valorização energética», a valorização energética como definida na segunda frase do ponto 7 do artigo 2.º da Directiva 2000/53/CE;
12. «Valorização», a valorização como definida no ponto 8 do artigo 2.º da Directiva 2000/53/CE;
13. «Reutilização potencial», o potencial de reutilização de componentes retirados de um veículo em fim de vida;
14. «Reciclagem potencial», o potencial de reciclagem de componentes ou materiais retirados de um veículo em fim de vida;
15. «Valorização potencial», o potencial de valorização de componentes ou materiais retirados de um veículo em fim de vida;
16. «Taxa de reciclagem potencial de um veículo ( $R_{cyc}$ )», a percentagem em massa de um veículo novo potencialmente passível de ser reutilizada e reciclada;
17. «Taxa de valorização potencial de um veículo ( $R_{cov}$ )», a percentagem em massa de um veículo novo potencialmente passível de ser reutilizada e valorizada;
18. «Estratégia», um plano em grande escala constituído por acções coordenadas e medidas técnicas a adoptar no âmbito da desmontagem, do retalhamento ou de processos similares, da reciclagem e da valorização de materiais, a fim de garantir que as taxas de reciclagem e de valorização potenciais previstas sejam alcançáveis durante a fase de desenvolvimento do veículo;
19. «Massa», a massa do veículo em ordem de marcha como definida no ponto 2.6 do anexo I da Directiva 70/156/CEE mas com exclusão do condutor, cuja massa é avaliada em 75 kg;

20. «Organismo competente», a entidade, por exemplo serviço técnico ou outro organismo existente, notificada por um Estado-Membro para efectuar a avaliação preliminar do fabricante e emitir um certificado de conformidade, de acordo com o previsto na presente directiva. O organismo competente pode ser a autoridade homologadora, desde que a sua competência nesse domínio se encontre devidamente documentada.

#### Artigo 5.º

### Disposições relativas à homologação

1. Os Estados-Membros concederão, conforme apropriado, a homologação CE ou a homologação de âmbito nacional, no que se refere à reutilização, reciclagem e valorização potenciais, apenas aos modelos de veículos que satisfaçam os requisitos da presente directiva.

2. Para efeitos de aplicação do n.º 1, o fabricante porá à disposição da autoridade homologadora a informação técnica pormenorizada necessária para proceder aos cálculos e verificações referidos no anexo I, relacionados com a natureza dos materiais utilizados no fabrico do veículo e dos seus componentes. Nos casos em que se mostre ser essa informação abrangida por direitos de propriedade intelectual ou constituir um saber-fazer específico do fabricante ou dos seus fornecedores, o fabricante ou os seus fornecedores prestarão informações suficientes para permitir a realização correcta dos referidos cálculos.

3. No que diz respeito à reutilização, reciclagem e valorização potenciais, os Estados-Membros garantirão que o fabricante utilize o modelo de ficha de informações definido no anexo II da presente directiva, ao apresentar um pedido de homologação CE do veículo, nos termos do n.º 1 do artigo 3.º da Directiva 70/156/CEE.

4. Ao conceder uma homologação CE nos termos do n.º 3 do artigo 4.º da Directiva 70/156/CEE, a autoridade homologadora utilizará o modelo de certificado de homologação CE apresentado no anexo III da presente directiva.

#### Artigo 6.º

### Avaliação preliminar do fabricante

1. Os Estados-Membros não concederão qualquer homologação sem, primeiramente, garantir que o fabricante tenha estabelecido disposições e procedimentos satisfatórios, em conformidade com o ponto 3 do anexo IV, para gerir correctamente os aspectos relativos à reutilização, reciclagem e valorização potenciais contemplados na presente directiva. Uma vez realizada a referida avaliação preliminar, será concedido ao fabricante um certificado designado «certificado de conformidade com o anexo IV» (doravante designado por «certificado de conformidade»).

2. No âmbito da avaliação preliminar do fabricante, os Estados-Membros garantirão que os materiais utilizados no fabrico de um modelo de veículo cumprem o disposto na alínea a) do n.º 2 do artigo 4.º da Directiva 2000/53/CE.

A Comissão estabelecerá, nos termos do artigo 9.º, as regras específicas necessárias à verificação da conformidade com a presente disposição.

3. Para efeitos do n.º 1, o fabricante recomendará uma estratégia para garantir a desmontagem e a reutilização dos componentes, bem como a reciclagem e a valorização dos materiais. A estratégia tomará em consideração as tecnologias comprovadas, disponíveis ou em desenvolvimento, no momento do pedido de homologação de um veículo.

4. Os Estados-Membros nomearão um organismo competente, em conformidade com o ponto 2 do anexo IV, para realizar a avaliação preliminar do fabricante e emitir o certificado de conformidade.

5. O certificado de conformidade incluirá a documentação apropriada e descreverá a estratégia recomendada pelo fabricante. O organismo competente utilizará o modelo apresentado no apêndice do anexo IV.

6. O certificado de conformidade será válido durante um período mínimo de dois anos a contar da data de entrega do certificado, antes de se realizarem novas verificações.

7. O fabricante informará o organismo competente de qualquer alteração significativa, passível de afectar a pertinência do certificado de conformidade. Após consulta com o fabricante, o organismo competente decidirá se são necessárias novas verificações.

8. No final do período de validade do certificado de conformidade, o organismo competente emitirá, se for caso disso, um novo certificado de conformidade ou prolongará a sua validade por um período adicional de dois anos. O organismo competente emitirá um novo certificado nos casos em que tiverem sido comunicadas alterações significativas ao organismo competente.

#### Artigo 7.º

### Reutilização de componentes

Os componentes constantes no anexo V:

- a) Serão considerados não reutilizáveis para efeitos do cálculo das taxas de reciclagem e de valorização potenciais;
- b) Não serão reutilizados no fabrico de veículos abrangidos pela Directiva 70/156/CEE.

*Artigo 8.º***Alterações à Directiva 70/156/CEE**

A Directiva 70/156/CEE será alterada em conformidade com o anexo VI da presente directiva.

*Artigo 9.º***Alterações**

As alterações à presente directiva, necessárias para a adaptar ao progresso científico e técnico, são aprovadas pela Comissão pelo procedimento de regulamentação a que se refere o n.º 3 do artigo 13.º da Directiva 70/156/CEE.

*Artigo 10.º***Datas de aplicação relativas à homologação**

1. Com efeitos a partir de 15 de Dezembro de 2006, os Estados-Membros não podem, no que diz respeito a um modelo de veículo que cumpra os requisitos da presente directiva:

- a) Recusar a homologação CE ou a homologação de âmbito nacional,
- b) Proibir a matrícula, a venda ou a entrada em serviço de veículos novos.

2. Com efeitos a partir de 15 de Dezembro de 2008, os Estados-Membros devem, no que diz respeito a um modelo de veículo que não cumpra os requisitos da presente directiva:

- a) Recusar a homologação CE;
- b) Recusar a homologação nacional.

3. Com efeitos a partir de 15 de Junho de 2010, os Estados-Membros devem, se as exigências da presente directiva não forem cumpridas:

- a) Considerar que os certificados de conformidade que acompanham os veículos novos já não são válidos, para efeitos do n.º 1 do artigo 7.º da Directiva 70/156/CEE;
- b) Recusar a matrícula, a venda ou a entrada em serviço dos veículos novos, excepto nos casos em que for aplicável a alínea b) do n.º 2 do artigo 8.º da Directiva 70/156/CEE.

4. O artigo 7.º é aplicável a partir de 15 de Dezembro de 2006.

*Artigo 11.º***Transposição**

1. Os Estados-Membros devem aprovar e publicar até 15 de Dezembro de 2006 as disposições legislativas, regulamentares e administrativas necessárias para dar cumprimento à presente directiva e comunicarão imediatamente à Comissão o texto dessas disposições.

Os Estados-Membros devem aplicar essas disposições a partir de 15 de Dezembro de 2006.

Quando os Estados-Membros aprovarem essas disposições, estas devem incluir uma referência à presente directiva ou ser acompanhadas dessa referência aquando da sua publicação oficial. As modalidades dessa referência serão aprovadas pelos Estados-Membros.

2. Os Estados-Membros devem comunicar à Comissão o texto das principais disposições de direito interno que aprovarem nas matérias reguladas pela presente directiva.

*Artigo 12.º***Entrada em vigor**

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

*Artigo 13.º***Destinatários**

Os Estados-Membros são os destinatários da presente directiva.

Feito em Estrasburgo, em 26 de Outubro de 2006.

*Pelo Parlamento Europeu*

*O Presidente*

J. BORRELL FONTELLES

*Pelo Conselho*

*O Presidente*

D. ALEXANDER

## ANEXO

**LISTA DOS ANEXOS**

- Anexo I: Requisitos  
Anexo II: Ficha de informações para efeitos da homologação CE de um veículo  
Anexo III: Modelo de certificado de homologação CE  
Anexo IV: Avaliação preliminar do fabricante  
Apêndice: Modelo de certificado de conformidade  
Anexo V: Componentes considerados não reutilizáveis  
Anexo VI: Alterações à Directiva 70/156/CEE
-

## ANEXO I

## REQUISITOS

1. Os veículos pertencentes à categoria M<sub>1</sub> e os veículos pertencentes à categoria N<sub>1</sub> serão fabricados de modo a serem:

- reutilizáveis e/ou recicláveis num mínimo de 85% em massa e

- reutilizáveis e/ou valorizáveis num mínimo de 95% em massa,

como determinado pelos procedimentos estabelecidos no presente anexo.

2. Para efeitos de homologação, o fabricante entregará um formulário de apresentação de dados devidamente preenchido, estabelecido em conformidade com anexo A da norma ISO 22628: 2002, que incluirá a lista dos materiais.

Será acompanhado de uma lista dos componentes desmontados, a declarar pelo fabricante relativamente à fase de desmontagem, e do processo que este recomenda para o respectivo tratamento.

3. Para efeitos da aplicação dos pontos 1 e 2, o fabricante demonstrará a contento da autoridade homologadora que os veículos de referência cumprem os requisitos. Aplicar-se-á o método de cálculo prescrito no anexo B da norma ISO 22628: 2002.

Contudo, o fabricante deve poder demonstrar que todas as versões do modelo de veículo cumprem os requisitos da presente directiva.

4. Para efeitos da selecção dos veículos de referência, deverão ser tidos em conta os seguintes critérios:

- o tipo de carroçaria;

- os níveis de acabamento disponíveis <sup>(1)</sup>;

- o equipamento opcional disponível <sup>(1)</sup> que pode ser instalado sob responsabilidade do fabricante.

5. Caso a autoridade homologadora e o fabricante não tenham, de comum acordo, identificado a versão considerada mais problemática de um modelo de veículo, em termos da sua potencial reutilização, reciclagem e valorização, será seleccionado um veículo de referência para:

- a) Cada «tipo de carroçaria», como definido no ponto 1 da parte C do anexo II da Directiva 70/156/CEE, no caso dos veículos da categoria M<sub>1</sub>;

- b) Cada «tipo de carroçaria», isto é, furgoneta, quadro-cabina, *pick-up*, etc., no caso dos veículos da categoria N<sub>1</sub>.

---

<sup>(1)</sup> Isto é, estofos de couro, equipamento de rádio a bordo, ar condicionado, jantes de alumínio, etc.

6. Para efeitos de cálculo, os pneumáticos considerar-se-ão recicláveis.
  7. A massa será expressa em kg, aproximada às décimas. As taxas serão calculadas em percentagem, aproximada às décimas, e arredondadas da seguinte forma:
    - a) Se o número à direita da vírgula se situar entre 0 e 4, o total é arredondado por defeito;
    - b) Se o número à direita da vírgula se situar entre 5 e 9, o total é arredondado por excesso.
  8. Para efeitos da verificação dos cálculos referidos no presente anexo, a autoridade homologadora assegurará que o formulário de apresentação de dados referido no ponto 2 seja coerente com a estratégia recomendada, anexada ao certificado de conformidade mencionado no n.º 1 do artigo 6.º da presente directiva.
  9. Para efeitos das verificações dos materiais e das massas dos componentes, o fabricante porá à disposição os veículos e os componentes que a autoridade homologadora considerar necessários.
-

## ANEXO II

**FICHA DE INFORMAÇÃO PARA EFEITOS DA HOMOLOGAÇÃO CE DE UM VEÍCULO**

**em conformidade com anexo I da Directiva 70/156/CEE do Conselho <sup>(1)</sup> relativa à homologação CE de um veículo, no que diz respeito à sua potencial reutilização, reciclagem e valorização**

As informações seguintes, se aplicáveis, serão fornecidas em triplicado e incluirão um índice. Se houver desenhos, devem ser fornecidos à escala adequada e com pormenor suficiente, em formato A4 ou dobrados nesse formato. Se houver fotografias, estas deverão ser suficientemente pormenorizadas.

**0. OBSERVAÇÕES GERAIS**

0.1. Marca (firma do fabricante):.....

0.2. Modelo:.....

0.2.0.1. Quadro:.....

0.2.1. Nome(s) comercial(is) [se existir(em)]:.....

0.3. Meios de identificação do modelo, se marcados no veículo <sup>(b)</sup>:.....

0.3.1. Localização dessa marcação:.....

0.4. Categoria do veículo <sup>(c)</sup>:.....

0.5. Nome e endereço do fabricante:.....

0.8. Endereço(s) da(s) instalação(ões) de montagem:.....

**1. CONSTITUIÇÃO GERAL DO VEÍCULO**

1.1. Fotografias e/ou desenhos de um veículo representativo:.....

1.2. Desenho cotado do veículo completo:.....

1.3. Número de eixos e rodas:.....

1.3.1. Número e posição dos eixos com rodado duplo:.....

<sup>(1)</sup> Os números dos pontos e as notas de rodapé utilizados na presente ficha de informações correspondem aos do anexo I da Directiva 70/156/CEE. São omitidos os pontos que não sejam pertinentes para efeitos da presente directiva.

- 1.3.3. Eixos motores (número, posição, interligação):.....
- 1.7. Cabina (avançada ou normal)<sup>(2)</sup>:.....
3. **MOTOR** <sup>(9)</sup> [no caso de um veículo que possa ser alimentado quer a gasolina quer a gasóleo, etc. ou, também, em caso de combinação com outro combustível, repetir-se-ão os pontos <sup>(1)</sup>)
- 3.1. Fabricante:.....
- 3.2. Motor de combustão interna
- 3.2.1. Características específicas do motor
- 3.2.1.1. Princípio de funcionamento: ignição comandada/ignição por compressão, quatro tempos/dois tempos <sup>(1)</sup>
- 3.2.1.2. Número e disposição dos cilindros: .....
- 3.2.1.3. Cilindrada <sup>(8)</sup>:..... cm<sup>3</sup>
- 3.2.2. Combustível: gasóleo/gasolina/gás de petróleo liquefeito/gás natural/etanol <sup>(1)</sup>
4. **TRANSMISSÃO** <sup>(9)</sup>
- 4.2. Tipo (mecânica, hidráulica, eléctrica, etc.):.....
- 4.5. Caixa de velocidades
- 4.5.1. Tipo [manual/automática/CVT (transmissão continuamente variável)] <sup>(1)</sup>
- 4.9. Bloqueio do diferencial: sim/não/opcional <sup>(1)</sup>
9. **CARROÇARIA**
- 9.1. Tipo de carroçaria: .....
- 9.3.1. Configuração e número de portas: .....
- 9.10.3. Bancos
- 9.10.3.1. Número: .....

<sup>(1)</sup> Os números dos pontos e as notas de rodapé utilizados na presente ficha de informações correspondem aos do anexo I da Directiva 70/156/CEE. São omitidos os pontos que não sejam pertinentes para efeitos da presente directiva.

15. **REUTILIZAÇÃO, RECICLAGEM e VALORIZAÇÃO POTENCIAIS**
- 15.1. Versão a que pertence o veículo de referência: .....
- 15.2. Massa do veículo de referência com carroçaria ou massa do quadro com cabina, sem carroçaria e/ou dispositivo de engate, se o fabricante não montar a carroçaria e/ou o dispositivo de engate (incluindo os líquidos, as ferramentas, a roda sobressalente, se instalada) sem condutor:
- 15.3. Massas dos materiais do veículo de referência
- 15.3.1. Massa dos materiais tidos em conta na fase de pré-tratamento <sup>(##)</sup>: .....
- 15.3.2. Massa dos materiais tidos em conta na fase de desmontagem <sup>(##)</sup>: .....
- 15.3.3. Massa dos materiais tidos em conta na fase de tratamento dos resíduos não metálicos considerados como recicláveis <sup>(##)</sup>: .....
- 15.3.4. Massa dos materiais tidos em conta na fase de tratamento dos resíduos não metálicos considerados passíveis de valorização energética <sup>(##)</sup>: .....
- 15.3.5. Lista dos materiais <sup>(##)</sup>: .....
- 15.3.6. Massa total dos materiais reutilizáveis e/ou recicláveis: .....
- 15.3.7. Massa total dos materiais reutilizáveis e/ou valorizáveis: .....
- 15.4. Taxas
- 15.4.1. Taxa de reciclagem potencial «R<sub>cyc</sub> (%)»: .....
- 15.4.2. Taxa de valorização potencial «R<sub>cov</sub> (%)»: .....
-

## ANEXO III

## MODELO DE CERTIFICADO DE HOMOLOGAÇÃO CE

Formato máximo: A4 (210 x 297 mm)

## CERTIFICADO DE HOMOLOGAÇÃO CE

Carimbo da autoridade que concede a  
homologação CE

Comunicação relativa a:

- Homologação CE <sup>(1)</sup> de um modelo de veículo:
- recusa da homologação CE <sup>(1)</sup>
- extensão da homologação CE <sup>(1)</sup>

no que se refere à Directiva 2005/64/CE

Número de homologação CE:

Razão da extensão:

## PARTE I

- 0.1. Marca (firma do fabricante): .....
- 0.2. Modelo: .....
- 0.2.1. Nome(s) comercial(is) <sup>(2)</sup> : .....
- 0.3. Meios de identificação do modelo, se marcados no veículo: .....
- 0.3.1. Localização dessa marcação: .....

<sup>(1)</sup> Riscar o que não interessa.

<sup>(2)</sup> Se não existir(em) no momento da homologação CE, esta rubrica deverá ser preenchida o mais tardar quando o veículo for introduzido no mercado.

- 0.4. Categoria do veículo <sup>(1)</sup> : .....
- 0.5. Nome e endereço do fabricante: .....
- 0.8. Nome(s) e endereço(s) da(s) instalação(ões) de montagem: .....
- [...]

## PARTE II

1. Informações complementares:  
Taxa(s) de reciclagem potencial do(s) veículo(s) de referência:  
Taxa(s) de valorização potencial do(s) veículo(s) de referência: .....
2. Serviço técnico responsável pela realização dos ensaios: .....
3. Data do relatório do ensaio: .....
4. Referência do relatório do ensaio: .....
5. Observações eventuais: .....
6. Anexos: índice e pacote de informação .....
7. O veículo cumpre/não cumpre Dossier de homologação <sup>(2)</sup> as prescrições técnicas da presente directiva: ....  
.....  
(local) (assinatura) (data)

Anexos: Dossier de homologação.

\_\_\_\_\_

---

<sup>(1)</sup> Conforme definida na parte A do Anexo II da Directiva 70/156/CEE.

<sup>(2)</sup> Riscar o que não interessa.

## ANEXO IV

**AVALIAÇÃO PRELIMINAR DO FABRICANTE****1. Objectivo do presente anexo**

O presente anexo descreve a avaliação preliminar que deve ser realizada pelo organismo competente a fim de assegurar que o fabricante estabeleceu as disposições e os procedimentos necessários.

**2. Organismo competente**

O organismo competente conformar-se-á à norma EN 45012: 1989 ou à Guia ISO/IEC 62: 1996 sobre os critérios gerais dos organismos de certificação que efectuam certificações de sistemas de qualidade, no âmbito dos sistemas de gestão aplicados pelo fabricante.

**3. Verificações a realizar pelo organismo competente**

3.1. O organismo competente assegurará que o fabricante adoptou as medidas necessárias para:

- a) Recolher os dados apropriados em toda a cadeia de abastecimento, em particular sobre a natureza e a massa de todos os materiais utilizados no fabrico dos veículos, a fim de proceder aos cálculos exigidos ao abrigo da presente directiva;
- b) Manter à sua disposição todos os demais dados apropriados sobre o veículo, exigidos pelo processo de cálculo, nomeadamente o volume dos fluidos, etc.;
- c) Verificar adequadamente a informação recebida dos fornecedores;
- d) Gerir a lista dos materiais;
- e) Poder proceder ao cálculo das taxas de reciclagem e valorização potenciais em conformidade com a norma ISO 22628: 2002;
- f) Marcar os componentes feitos de polímeros ou elastómeros de acordo com a Decisão 2003/138/CE da Comissão, de 27 de Fevereiro de 2003, que estabelece normas de codificação de componentes e materiais para veículos em conformidade com a Directiva 2000/53/CE do Parlamento Europeu e do Conselho relativa aos veículos em fim de vida <sup>(1)</sup>;
- g) Verificar que nenhum componente elencado no anexo V é reutilizado no fabrico de novos veículos.

3.2. O fabricante fornecerá ao organismo competente todas as informações pertinentes, sob forma documental. Em particular, a reciclagem e a valorização dos materiais serão correctamente documentadas.

---

<sup>(1)</sup> JO L 53 de 28.2.2003, p. 58.

*Apêndice ao anexo IV***MODELO DE CERTIFICADO DE CONFORMIDADE****CERTIFICADO DE CONFORMIDADE  
COM O ANEXO IV DA DIRECTIVA 2005/64/CE**

N.º [..... número de referência]

[..... o organismo competente]

Certifica que

(Fabricante): .....

(Endereço do fabricante): .....

cumpre as disposições do anexo IV da Directiva 2005/64/CE.

Foram realizadas verificações em:

por (nome e endereço do organismo competente):

Número do relatório:

O certificado é válido até [data]

Feito em [local]

em [data]

[assinatura]

Anexos: Descrição da estratégia recomendada pelo fabricante no domínio da reutilização,  
da reciclagem e da valorização.

## ANEXO V

**COMPONENTES CONSIDERADOS NÃO REUTILIZÁVEIS****1. Introdução**

O presente anexo trata dos componentes de veículos pertencentes à categoria M<sub>1</sub> e à categoria N<sub>1</sub> que não poderão ser reutilizados no fabrico de veículos novos.

**2. Lista de componentes**

- Todos os *airbags* <sup>(1)</sup>, incluindo as almofadas, os accionadores pirotécnicos, as unidades electrónicas de controlo e os sensores;
- Conjuntos de cintos de segurança automáticos ou não automáticos, incluindo a precinta, os fechos, os retractores e os accionadores pirotécnicos;
- Bancos (só nos casos em que as fixações dos cintos de segurança e/ou os *airbags* estejam incorporados no banco);
- Dispositivos de bloqueio da direcção que actuam sobre a coluna de direcção;
- Imobilizadores, incluindo transpondedores e unidades de controlo electrónico;
- Sistemas de pós-tratamento de emissões (por exemplo, catalisadores, filtros de partículas);
- Silenciadores de escape.

---

---

<sup>(1)</sup> Quando o *airbag* estiver inserido no volante, o próprio volante.

## ANEXO VI

## ALTERAÇÕES À DIRECTIVA 70/156/CEE

A Directiva 70/156/CEE é alterada do seguinte modo:

1. São aditados os seguintes pontos ao anexo I:

15. REUTILIZAÇÃO, RECICLAGEM e VALORIZAÇÃO POTENCIAIS

15.1. Versão à qual pertence o veículo de referência:

15.2. Massa do veículo de referência com carroçaria ou massa do quadro com cabina, sem carroçaria e/ou dispositivo de engate, se o fabricante não montar a carroçaria e/ou o dispositivo de engate (incluindo os líquidos, as ferramentas, a roda sobressalente, se instalada) sem condutor:

15.3. Massa dos materiais do veículo de referência

15.3.1. Massa dos materiais tidos em conta na fase de pré-tratamento (##):

15.3.2. Massa dos materiais tidos em conta na fase de desmontagem (##):

15.3.3. Massa dos materiais tidos em conta na fase de tratamento dos resíduos não metálicos considerados como recicláveis (##):

15.3.4. Massa dos materiais tidos em conta na fase de tratamento dos resíduos não metálicos considerados passíveis de valorização energética (##):

15.3.5. Lista dos materiais (##):

15.3.6. Massa total dos materiais reutilizáveis e/ou recicláveis:

15.3.7. Massa total dos materiais reutilizáveis e/ou valorizáveis:

15.4. Taxas

15.4.1. Taxa de reciclagem potencial «R<sub>cyc</sub> (%)»:

15.4.2. Taxa de valorização potencial «R<sub>cov</sub> (%)»:

(##) Estes termos estão definidos na norma ISO 22628: 2002.

2. À parte I do anexo IV é aditado o seguinte ponto:

«Assunto	Número da directiva	Referência do Jornal Oficial	Aplicabilidade										
			M <sub>1</sub>	M <sub>2</sub>	M <sub>3</sub>	N <sub>1</sub>	N <sub>2</sub>	N <sub>3</sub>	O <sub>1</sub>	O <sub>2</sub>	O <sub>3</sub>	O <sub>4</sub>	
59. Reciclabilidade	2005/64/CE	L 310 de 25 de Novembro de 2005, p. 10	X	—	—	X	—	—					»

3. O anexo XI é alterado do seguinte modo:

- a) Ao apêndice 1 é aditado o seguinte ponto:

«Elemento	Assunto	Directiva n.º	M <sub>1</sub> ≤ 2 500 ( <sup>1</sup> ) kg	M <sub>1</sub> > 2 500 ( <sup>1</sup> ) kg	M <sub>2</sub>	M <sub>3</sub>
59	Reciclabilidade	2005/64/CE	N/A	N/A	—	—»

- b) Ao apêndice 2 é aditado o seguinte ponto:

«Elemento	Assunto	Directiva n.º	M <sub>1</sub>	M <sub>2</sub>	M <sub>3</sub>	N <sub>1</sub>	N <sub>2</sub>	N <sub>3</sub>	O <sub>1</sub>	O <sub>2</sub>	O <sub>3</sub>	O <sub>4</sub>
59	Reciclabilidade	2005/64/CE	N/A	—	—	N/A	—	—	—	—	—	—»

- c) Ao apêndice 3 é aditado o seguinte ponto:

«Elemento	Assunto	Directiva n.º	M <sub>2</sub>	M <sub>3</sub>	N <sub>1</sub>	N <sub>2</sub>	N <sub>3</sub>	O <sub>1</sub>	O <sub>2</sub>	O <sub>3</sub>	O <sub>4</sub>
59	Reciclabilidade	2005/64/CE	—	—	N/A	—	—	—	—	—	—»

**DIRECTIVA 2005/65/CE DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO****de 26 de Outubro de 2005****relativa ao reforço da segurança nos portos****(Texto relevante para efeitos do EEE)**

O PARLAMENTO EUROPEU E O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia, nomeadamente o n.º 2 do artigo 80.º,

Tendo em conta a proposta da Comissão,

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social Europeu <sup>(1)</sup>,

Tendo em conta o parecer do Comité das Regiões <sup>(2)</sup>,

Deliberando nos termos do artigo 251.º do Tratado <sup>(3)</sup>,

Considerando o seguinte:

- (1) Os incidentes de segurança resultantes do terrorismo contam-se entre as ameaças mais graves para os ideais de democracia, de liberdade e de paz que constituem a própria essência da União Europeia.
- (2) As pessoas, as infra-estruturas e os equipamentos nos portos deverão ser protegidos contra os incidentes de segurança e os respectivos efeitos devastadores. Essa protecção beneficiará os utilizadores dos transportes, a economia e o conjunto da sociedade.
- (3) O Parlamento Europeu e o Conselho da União Europeia adoptaram o Regulamento (CE) n.º 725/2004, de 31 de Março de 2004, relativo ao reforço da segurança dos navios e das instalações portuárias <sup>(4)</sup>. As medidas de protecção do transporte marítimo previstas nesse regulamento são apenas uma parte das medidas necessárias para garantir um nível de segurança adequado em toda a cadeia de transporte conexas. O âmbito de aplicação desse regulamento limita-se às medidas de segurança a bordo dos navios e na interface navio/porto imediata.

(4) A fim de assegurar a maior protecção possível dos sectores marítimo e portuário, deverão introduzir-se medidas de segurança nos portos, que abranjam cada porto no âmbito dos limites definidos pelo Estado-Membro em causa, assegurando desse modo, através do reforço da segurança nas zonas de actividade portuária, uma maior eficácia das medidas de segurança instituídas nos termos do Regulamento (CE) n.º 725/2004. Estas medidas deverão ser aplicáveis a todos os portos que alberguem uma ou mais instalações portuárias abrangidas pelo Regulamento (CE) n.º 725/2004.

(5) Os objectivos de segurança enunciados na presente directiva deverão ser realizados mediante a adopção de medidas adequadas, sem prejuízo das disposições dos Estados-Membros em matéria de segurança nacional e das medidas que possam ser tomadas com base no título VI do Tratado da União Europeia.

(6) Os Estados-Membros deverão basear-se em avaliações pormenorizadas da segurança para delimitar com precisão a área portuária sensível em termos de segurança, bem como as medidas necessárias para garantir a segurança adequada do porto. Essas medidas deverão ser função do nível de segurança instituído e reflectir o perfil de risco das diferentes zonas do porto.

(7) Os Estados-Membros deverão aprovar planos de segurança portuária que integrem as conclusões da avaliação da segurança do porto. A eficácia de medidas de segurança requer igualmente uma clara divisão de tarefas entre todas as partes envolvidas e a realização de exercícios regulares. Essa clara divisão de tarefas e o estabelecimento de procedimentos para a realização de exercícios no quadro do plano de segurança do porto contribuirão significativamente para a eficácia das medidas de segurança portuária preventivas e correctivas.

(8) Os navios ro-ro são particularmente vulneráveis a incidentes de segurança, em especial se transportarem simultaneamente passageiros e carga. Convirá prever medidas adequadas, com base numa avaliação do risco, que assegurem que os veículos de passageiros ou mercadorias que embarquem em navios ro-ro num serviço doméstico ou internacional não ponham em perigo o navio, os passageiros, a tripulação e a carga. Essas medidas deverão ser executadas de forma a perturbar o menos possível o desenrolar das operações.

<sup>(1)</sup> JO C 120 de 20.5.2005, p. 8.

<sup>(2)</sup> JO C 43 de 18.2.2005, p. 26.

<sup>(3)</sup> Parecer do Parlamento Europeu de 10 de Maio de 2005 (ainda não publicado no Jornal Oficial) e decisão do Conselho de 6 de Outubro de 2005.

<sup>(4)</sup> JO L 129 de 29.4.2004, p. 6.

- (9) Os Estados-Membros deverão ter a possibilidade de instituir comités de segurança portuária com a função de facultar aconselhamento sobre questões práticas nos portos abrangidos pela presente directiva.
- (10) Os Estados-Membros deverão assegurar que as responsabilidades a nível da segurança do porto sejam claramente reconhecidas por todas as partes envolvidas. Os Estados-Membros deverão verificar a observância das regras de segurança, designar claramente uma autoridade com competência para todos os seus portos, aprovar as avaliações e planos de segurança dos portos, determinar e comunicar, sempre que se justifique, os níveis de segurança, e assegurar que as medidas sejam devidamente comunicadas, aplicadas e coordenadas.
- (11) Os Estados-Membros deverão aprovar as avaliações e os planos de segurança e controlar a sua aplicação nos portos. A fim de reduzir ao mínimo o nível de perturbação nos portos e os encargos administrativos dos órgãos de inspecção, o controlo da aplicação da presente directiva pela Comissão deverá ser efectuado juntamente com as inspecções previstas no n.º 4 do artigo 9.º do Regulamento (CE) n.º 725/2004.
- (12) Cada Estado-Membro deverá assegurar a existência de um ponto de contacto para a segurança portuária, que será o interlocutor da Comissão e dos restantes Estados-Membros. Os Estados-Membros deverão informar a Comissão sobre quais os portos abrangidos pela presente directiva com base nas avaliações efectuadas em matéria de segurança.
- (13) A aplicação efectiva e normalizada das medidas desta política de segurança suscita importantes questões quanto ao seu financiamento. O financiamento de medidas de segurança suplementares não deve provocar distorções da concorrência. Até 30 de Junho de 2006, a Comissão deverá apresentar ao Parlamento Europeu e ao Conselho os resultados de um estudo sobre os custos inerentes às medidas tomadas no âmbito da presente directiva, abordando em particular a forma de repartição dos custos entre as autoridades públicas, as autoridades portuárias e os operadores.
- (14) A presente directiva respeita os direitos fundamentais e observa os princípios reconhecidos, nomeadamente, pela Carta dos Direitos Fundamentais da União Europeia.
- (15) As medidas necessárias à execução da presente directiva serão aprovadas nos termos da Decisão 1999/468/CE do Conselho, de 28 de Junho de 1999, que fixa as regras de exercício das competências de execução atribuídas à Comissão <sup>(1)</sup>.
- (16) Convirá prever um procedimento de adaptação da presente directiva a fim de ter em conta a evolução dos instrumentos internacionais e, à luz da experiência adquirida, adaptar ou complementar as disposições dos anexos sem alargar o âmbito de aplicação da presente directiva.
- (17) Atendendo a que os objectivos da presente directiva, a saber, a introdução equilibrada de medidas adequadas no domínio da política de transporte marítimo e da política portuária, não podem ser suficientemente realizados pelos Estados-Membros e podem, devido à dimensão europeia da presente directiva, ser melhor alcançados ao nível comunitário, a Comunidade pode tomar medidas em conformidade com o princípio da subsidiariedade consagrado no artigo 5.º do Tratado. De acordo com o princípio da proporcionalidade consagrado no mesmo artigo, a presente directiva não excede o necessário para atingir aqueles objectivos.
- (18) Dado que a presente directiva diz respeito aos portos marítimos, as obrigações dela decorrentes não serão aplicáveis à Áustria, à República Checa, à Hungria, ao Luxemburgo e à Eslováquia,

ADOPTARAM A PRESENTE DIRECTIVA:

Artigo 1.º

**Objecto**

1. A presente directiva tem por objectivo principal o estabelecimento de medidas comunitárias destinadas a reforçar a segurança nos portos face às ameaças de incidentes de segurança. É igualmente objectivo da presente directiva assegurar uma maior eficácia das medidas de segurança instituídas nos termos do Regulamento (CE) n.º 725/2004, reforçando a segurança nos portos.

2. As medidas a que se refere o n.º 1 consistem no seguinte:

- a) Regras básicas comuns no que se refere às medidas de segurança portuária;
- b) Um dispositivo de aplicação das referidas regras;
- c) Mecanismos adequados de controlo da conformidade.

Artigo 2.º

**Âmbito de aplicação**

1. A presente directiva estabelece medidas de segurança que será necessário observar nos portos. Os Estados-Membros poderão aplicar o disposto na presente directiva às zonas relacionadas com os portos.

<sup>(1)</sup> JO L 184 de 17.7.1999, p. 23 (rectificação no JO L 269 de 19.10.1999, p. 45).

2. As medidas previstas na presente directiva são aplicáveis a todos os portos situados no território dos Estados-Membros que alberguem uma ou mais instalações portuárias abrangidas por um plano de segurança das instalações portuárias aprovado de acordo com o Regulamento (CE) n.º 725/2004. A presente directiva não é aplicável às instalações militares situadas nos portos.

3. Os Estados-Membros determinarão o perímetro de cada porto para efeitos da presente directiva, tendo devidamente em conta a informação decorrente da avaliação da segurança do porto.

4. Quando o perímetro de uma instalação portuária, na acepção do Regulamento (CE) n.º 725/2004, tenha sido determinado pelo Estado-Membro como abrangendo todo o porto, as disposições pertinentes do Regulamento (CE) n.º 725/2004 prevalecem sobre as disposições da presente directiva.

#### Artigo 3.º

### Definições

Para efeitos da presente directiva, entende-se por:

1. «Porto», qualquer área específica em terra e na água, com limites definidos pelos Estados-Membros em que o porto se situe, contendo obras e equipamentos destinados a facilitar as operações de transporte marítimo comercial.
2. «Interface navio/porto», as interações que ocorrem quando um navio é directa e imediatamente afectado por actividades que implicam o movimento de pessoas ou mercadorias, ou o fornecimento de serviços portuários, de ou para o navio.
3. «Instalação portuária», o sítio em que tem lugar a interface navio/porto; inclui, consoante adequado, os fundeadouros, os cais de espera e os acessos pelo lado do mar.
4. «Ponto de contacto para a segurança portuária», o organismo designado por cada Estado-Membro para ser o interlocutor da Comissão e dos outros Estados-Membros e para facilitar, supervisionar e prestar informações sobre a aplicação das medidas de segurança portuária fixadas na presente directiva.
5. «Autoridade de segurança portuária», a autoridade competente para as questões de segurança num porto.

#### Artigo 4.º

### Coordenação com as medidas instituídas nos termos do Regulamento (CE) n.º 725/2004

Os Estados-Membros devem assegurar uma coordenação estreita das medidas de segurança portuária instituídas nos termos da presente directiva com as medidas instituídas nos termos do Regulamento (CE) n.º 725/2004.

#### Artigo 5.º

### Autoridade de segurança portuária

1. Os Estados-Membros designarão uma autoridade de segurança portuária para cada porto abrangido pela presente directiva. Pode ser designada uma mesma autoridade de segurança portuária para vários portos.
2. A autoridade de segurança portuária será responsável pela elaboração e pela execução dos planos de segurança do porto, com base nos resultados da avaliação de segurança do porto.
3. Os Estados-Membros podem designar como autoridade de segurança portuária uma «autoridade competente para a protecção do transporte marítimo», tal como prevista no Regulamento (CE) n.º 725/2004.

#### Artigo 6.º

### Avaliação de segurança do porto

1. Os Estados-Membros devem assegurar a realização de uma avaliação de segurança de cada porto abrangido pela presente directiva. Essa avaliação deverá ter na devida conta as características específicas das diferentes partes do porto, bem como, quando tal seja considerado aplicável pelas autoridades competentes dos Estados-Membros, das zonas adjacentes com impacto na segurança do porto, e as avaliações de segurança das instalações portuárias existentes no seu perímetro efectuadas nos termos do Regulamento (CE) n.º 725/2004.
2. A realização da avaliação de segurança do porto deve atender, no mínimo, aos requisitos estabelecidos no anexo I.
3. As avaliações de segurança podem ser efectuadas por uma organização de segurança reconhecida, conforme referido no artigo 11.º
4. As avaliações de segurança dos portos devem ser aprovadas pelo Estado-Membro em causa.

**Artigo 7.º****Plano de segurança do porto**

1. Em função dos resultados das avaliações de segurança do porto, os Estados-Membros devem assegurar a elaboração, manutenção e actualização de um plano de segurança do porto. Esse plano terá devidamente em conta as características específicas das diferentes partes do porto e incorporará os planos de segurança das instalações portuárias existentes no seu perímetro, elaborados nos termos do Regulamento (CE) n.º 725/2004.

2. O plano de segurança do porto identificará, para cada nível de segurança referido no artigo 8.º:

- a) Os procedimentos a seguir;
- b) As medidas a instituir;
- c) As acções a desenvolver.

3. A elaboração do plano de segurança do porto deve atender, no mínimo, aos requisitos estabelecidos no anexo II. Sempre que apropriado, e na medida do necessário, o plano de segurança do porto incluirá nomeadamente medidas de segurança a aplicar aos passageiros e veículos, estabelecidas para o embarque em navios de mar que transportem passageiros e veículos. No caso dos serviços de transporte marítimo internacional, os Estados-Membros em questão cooperarão em matéria de avaliação de segurança.

4. Os planos de segurança podem ser elaborados por uma organização de segurança reconhecida, tal como referido no artigo 11.º

5. Os planos de segurança do porto devem ser aprovados pelo Estado-Membro em causa antes de serem aplicados.

6. Os Estados-Membros devem assegurar que a aplicação do plano de segurança do porto será supervisionada. Essa supervisão deve ser coordenada com as outras actividades de controlo efectuadas no porto.

7. Os Estados-Membros devem assegurar a realização de exercícios adequados, tendo em conta os requisitos básicos dos exercícios no âmbito das acções de formação para a segurança estabelecidos no anexo III.

**Artigo 8.º****Níveis de segurança**

1. Os Estados-Membros devem introduzir um regime de níveis de segurança nos portos ou partes de portos.

2. Serão estabelecidos três níveis de segurança, tal como definidos no Regulamento (CE) n.º 725/2004:

- «Nível de segurança 1»: o nível de segurança em que devem vigorar permanentemente medidas de segurança mínimas adequadas;
- «Nível de segurança 2»: o nível de segurança em que devem vigorar durante um determinado período medidas de segurança adicionais adequadas devido a risco acrescido de incidente de segurança;
- «Nível de segurança 3»: o nível de segurança em que devem vigorar durante um período limitado medidas de segurança suplementares especiais devido à probabilidade ou iminência de um incidente de segurança, mesmo que não seja possível identificar o alvo.

3. Os Estados-Membros determinarão os níveis de segurança aplicáveis em cada porto ou parte de um porto. Em cada nível de segurança, o Estado-Membro em causa pode determinar a aplicação de medidas de segurança distintas em diferentes partes do porto, em função das conclusões da avaliação de segurança do porto.

4. Os Estados-Membros devem comunicar à pessoa ou pessoas indicadas os níveis de segurança vigentes em cada porto ou parte de um porto, bem como eventuais alterações a esse respeito.

**Artigo 9.º****Agente de segurança do porto**

1. Para cada porto, o Estado-Membro em causa acreditará um agente de segurança. Cada porto deve ter, se possível, um agente de segurança próprio, mas, se necessário, pode ter um agente de segurança comum a mais de um porto.

2. O agente de segurança do porto desempenhará a função de correspondente para as questões relacionadas com a segurança do porto.

3. Se as funções de agente de segurança do porto e de agente de segurança de instalação portuária designado nos termos do Regulamento (CE) n.º 725/2004 não forem desempenhadas pela mesma pessoa, deve assegurar-se uma cooperação estreita entre ambos.

**Artigo 10.º****Revisão**

1. Os Estados-Membros devem assegurar, sempre que necessário, a revisão das avaliações e dos planos de segurança dos portos. As avaliações e os planos devem ser revistos, pelo menos, uma vez de cinco em cinco anos.

2. O objectivo da revisão deve obedecer aos artigos 6.º ou 7.º, consoante o caso.

*Artigo 15.º*

*Artigo 11.º*

### **Organizações de segurança reconhecidas**

Os Estados-Membros podem designar organizações de segurança reconhecidas para os fins especificados na presente directiva. Essas organizações devem preencher as condições estabelecidas no anexo IV.

*Artigo 12.º*

### **Ponto de contacto para a segurança portuária**

Os Estados-Membros devem designar, para os aspectos de segurança portuária, um ponto de contacto, que poderá ser o ponto de contacto designado nos termos do Regulamento (CE) n.º 725/2004. O ponto de contacto para a segurança portuária comunicará à Comissão a lista dos portos abrangidos pela presente directiva e informá-la-á de quaisquer alterações introduzidas nessa lista.

*Artigo 13.º*

### **Aplicação e controlo da conformidade**

1. Os Estados-Membros devem instituir um sistema que garanta uma supervisão adequada e periódica dos planos de segurança dos portos e da sua aplicação.

2. A Comissão controlará, em cooperação com os pontos de contacto a que se refere o artigo 12.º, a aplicação da presente directiva pelos Estados-Membros.

3. Este controlo será efectuado conjuntamente com as inspecções previstas no n.º 4 do artigo 9.º do Regulamento (CE) n.º 725/2004.

*Artigo 14.º*

### **Adaptações**

As disposições dos anexos I a IV podem ser alteradas mediante o procedimento a que se refere o n.º 2 do artigo 15.º, sem alargamento do âmbito de aplicação da directiva.

### **Procedimento de comité**

1. A Comissão é assistida pelo comité instituído pelo Regulamento (CE) n.º 725/2004.

2. Sempre que se faça referência ao presente número, são aplicáveis os artigos 5.º e 7.º da Decisão 1999/468/CE, tendo-se em conta o disposto no seu artigo 8.º

O prazo previsto no n.º 6 do artigo 5.º da Decisão 1999/468/CE é de um mês.

3. O comité aprovará o seu regulamento interno.

*Artigo 16.º*

### **Confidencialidade e divulgação de informações**

1. Ao executar a presente directiva, a Comissão tomará medidas adequadas, em conformidade com a Decisão 2001/844/CE, CECA, Euratom <sup>(1)</sup>, para proteger as informações sujeitas ao requisito de confidencialidade a que tenha acesso ou que lhe sejam comunicadas pelos Estados-Membros.

Os Estados-Membros tomarão medidas equivalentes em conformidade com a legislação nacional aplicável.

2. As pessoas que efectuam inspecções de segurança ou tratam informações confidenciais relacionadas com a presente directiva devem ser objecto de uma verificação de segurança de nível adequado pelo Estado-Membro de que são nacionais.

*Artigo 17.º*

### **Sanções**

Os Estados-Membros devem assegurar a instauração de um regime de sanções efectivas, proporcionadas e dissuasivas a aplicar em caso de infracção das disposições nacionais adoptadas nos termos da presente directiva.

<sup>(1)</sup> JO L 317 de 3.12.2001, p. 1. Decisão com a última redacção que lhe foi dada pela Decisão 2005/94/CE, Euratom (JO L 31 de 4.2.2005, p. 66).

Artigo 18.º

### Execução

1. Os Estados-Membros devem pôr em vigor as disposições legislativas, regulamentares e administrativas necessárias para dar cumprimento à presente directiva até 15 de Junho de 2007 e informarão imediatamente a Comissão desse facto.

Quando os Estados-Membros aprovarem essas disposições, estas devem incluir uma referência à presente directiva ou ser acompanhadas dessa referência aquando da sua publicação oficial. As modalidades dessa referência serão aprovadas pelos Estados-Membros.

2. Os Estados-Membros devem comunicar à Comissão o texto das principais disposições de direito interno que aprovarem nas matérias reguladas pela presente directiva.

Artigo 19.º

### Relatório de avaliação

Até 15 de Dezembro de 2008 e, ulteriormente, de cinco em cinco anos, a Comissão apresentará um relatório de avaliação ao Parlamento Europeu e ao Conselho, com base, nomeadamente, nas informações obtidas em conformidade com o

artigo 13.º Nesse relatório, a Comissão analisará o cumprimento da presente directiva pelos Estados-Membros e a eficácia das medidas tomadas. Se necessário, a Comissão apresentará propostas de medidas adicionais.

Artigo 20.º

### Entrada em vigor

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

Artigo 21.º

### Destinatários

Os destinatários da presente directiva são os Estados-Membros que possuam portos na acepção do n.º 2 do artigo 2.º

Feito em Estrasburgo, em 26 de Outubro de 2005.

*Pelo Parlamento Europeu*

*O Presidente*

J. BORRELL FONTELLES

*Pelo Conselho*

*O Presidente*

D. ALEXANDER

## ANEXO I

**AVALIAÇÃO DA SEGURANÇA DO PORTO**

A avaliação da segurança do porto constitui a base para a elaboração do plano de segurança do porto e a sua aplicação. A avaliação da segurança deve incluir, pelo menos, os seguintes elementos:

- identificação e avaliação dos bens e infra-estruturas que é importante proteger,
- identificação das ameaças possíveis aos bens e infra-estruturas e da probabilidade da sua ocorrência, com vista à definição das medidas de segurança e sua ordem de prioridade,
- identificação, selecção e hierarquização por ordem de prioridade das contramedidas e mudanças de procedimento e identificação do seu nível de eficácia na redução da vulnerabilidade, e
- identificação dos pontos fracos, incluindo o factor humano, da infra-estrutura e das políticas e procedimentos aplicados.

Para esse efeito, a avaliação deverá abranger, pelo menos, os seguintes aspectos:

- identificação de todas as zonas com impacto na segurança do porto e, conseqüentemente, do perímetro deste. Incluem-se aqui as instalações portuárias abrangidas pelo Regulamento (CE) n.º 725/2004, cuja avaliação de risco servirá de ponto de partida,
- identificação dos problemas de segurança decorrentes da interface das medidas de segurança das instalações portuárias com outras medidas de segurança do porto,
- identificação do pessoal do porto que deve ser submetido a verificação de antecedentes e/ou habilitação de segurança devido à sua interacção com zonas de alto risco,
- subdivisão do porto em zonas, se aconselhável, em função da probabilidade de ocorrência de incidentes de segurança. As diferentes zonas serão avaliadas em função não apenas do seu perfil de alvo potencial directo, mas também da possibilidade de constituírem ponto de passagem quando o alvo sejam zonas vizinhas,
- identificação das variações do risco, por exemplo em função da sua sazonalidade,
- identificação das características específicas de cada zona, nomeadamente localização, acessos, alimentação de energia eléctrica, sistema de comunicações, regime de propriedade, utentes e outros elementos julgados pertinentes para a segurança,
- elaboração de cenários de ameaça potencial para o porto. A totalidade do porto ou partes específicas da sua infra-estrutura, a carga, bagagem, pessoas ou equipamento de transporte que nele se encontrem podem constituir o alvo directo de uma ameaça identificada,
- identificação das conseqüências específicas de um cenário de ameaça. Estas podem incidir numa só ou em várias zonas. Deverão ser identificadas tanto as conseqüências directas como as indirectas. O risco de baixas humanas deve merecer atenção especial,
- identificação da possibilidade de potenciação dos efeitos de um incidente de segurança,

- identificação das vulnerabilidades de cada zona,
  - identificação dos aspectos organizacionais pertinentes para a segurança geral do porto, incluindo a multiplicidade de autoridades com competências de segurança e os procedimentos e regras vigentes,
  - identificação das vulnerabilidades da segurança global do porto em relação com os aspectos da organização, da legislação e dos procedimentos,
  - identificação das medidas, procedimentos e acções destinados a reduzir as vulnerabilidades críticas. Deverá dar-se atenção à necessidade, e aos meios, de controlar ou restringir o acesso a todo ou a partes específicas do porto, incluindo a identificação dos passageiros, do pessoal do porto e outros trabalhadores, dos visitantes e dos tripulantes dos navios, bem como de vigilância de zonas ou actividades e de controlo da carga e das bagagens. Essas medidas, procedimentos e acções devem ser consentâneas com o risco percepcionado, que pode variar de zona para zona no porto,
  - identificação de mecanismos de reforço das medidas, procedimentos e acções em caso de alteração do nível de segurança para um nível superior,
  - definição de regras específicas de tratamento de problemas de segurança tipificados, nomeadamente carga, bagagens, bancas, provisões ou pessoas «suspeitos», volumes não identificados, perigos notórios (por exemplo, uma bomba). Essas regras deverão servir para determinar em que condições será preferível afastar o risco quando este se verificar ou depois de o transferir para uma zona protegida,
  - identificação das medidas, procedimentos e acções destinados a limitar e mitigar as repercussões,
  - estabelecimento de uma divisão de tarefas compatível com a adequada e correcta aplicação das medidas, procedimentos e acções identificados,
  - tomada em consideração, quando adequado, da relação com outros planos de segurança (por exemplo, os planos de segurança das instalações portuárias) e outras medidas de segurança vigentes. Dever-se-á atender igualmente à relação com outros planos de intervenção (por exemplo, plano de combate a marés negras, plano portuário de contingência, plano de acção médica, plano de resposta a acidentes nucleares, etc.),
  - identificação dos requisitos de comunicação para o accionamento das medidas e procedimentos,
  - tomada em consideração das medidas de protecção das informações de segurança sensíveis.
  - determinação da «necessidade de conhecer» relativamente às pessoas directamente envolvidas e, quando adequado, ao público em geral.
-

## ANEXO II

**PLANO DE SEGURANÇA DO PORTO**

O plano de segurança estabelece as disposições de segurança a tomar no porto. O plano deve ter por base as conclusões da avaliação da segurança do porto. Deve estabelecer medidas concretas de forma clara e prever um mecanismo de controlo que permita a adopção de medidas correctivas adequadas quando necessário.

O plano de segurança deve abranger os seguintes aspectos gerais:

- definição das zonas com impacto na segurança do porto. Dependendo da avaliação da segurança do porto, as medidas, procedimentos e acções poderão variar de zona para zona. Certas zonas poderão, com efeito, necessitar de medidas de prevenção mais rigorosas do que outras. Deverá dar-se especial atenção às interfaces entre zonas identificadas na avaliação da segurança,
- coordenação das medidas de segurança relativas a zonas com características de segurança distintas,
- instituição, se for caso disso, de medidas diferenciadas em função da parte do porto de que se trate, da alteração dos níveis de segurança e das informações específicas provenientes dos serviços de informações,
- definição de uma estrutura organizacional que permita reforçar a segurança do porto.

Com base nestes aspectos gerais, o plano de segurança atribuirá as tarefas e estabelecerá os planos de actividade nos seguintes domínios:

- requisitos de acesso. Em algumas zonas, estes requisitos só se aplicarão quando os níveis de segurança excederem patamares mínimos. Os requisitos e patamares devem figurar em detalhe no plano de segurança do porto,
- requisitos de controlo dos documentos de identificação, das bagagens e da carga. Estes requisitos poderão ser ou não aplicáveis, ou ser ou não integralmente aplicáveis, às diferentes zonas. As pessoas que pretendam entrar ou se encontrem numa zona poderão ser objecto de controlo. O plano de segurança deve dar resposta adequada às conclusões da avaliação de segurança do porto, que constitui um instrumento de identificação dos requisitos de segurança a estabelecer para cada zona e em cada nível de segurança. Caso se utilizem cartões de identificação especiais para fins de segurança do porto, deverão estabelecer-se procedimentos claros para a emissão, controlo da utilização e devolução de tais documentos. Esses procedimentos deverão ter em conta as características específicas de certos grupos de utentes do porto, possibilitando a adopção de medidas diferenciadas que limitem o impacto negativo dos requisitos de acesso. As categorias a estabelecer deverão incluir, pelo menos, os marítimos, os agentes das autoridades, as pessoas que trabalham ou se deslocam regularmente ao porto, os residentes no porto e as pessoas que nele trabalham ou a ele se deslocam ocasionalmente,
- ligação com as autoridades responsáveis pelo controlo da carga, das bagagens e dos passageiros. Se necessário, o plano deve prever a ligação com os sistemas de informação e de desembarço destas autoridades, incluindo os eventuais sistemas de desembarço pré-chegada,
- procedimentos e medidas para o tratamento de carga, bagagem, bancas, provisões ou pessoas suspeitas, incluindo a designação de uma zona protegida, bem como de outros problemas de segurança e incidentes de violação da segurança do porto,
- requisitos de vigilância de zonas ou de actividades nelas exercidas. A determinação da necessidade de vigilância e das soluções técnicas a utilizar terá por base a avaliação de segurança do porto,

- sinalização. As zonas sujeitas a requisitos (acesso e/ou controlo) devem ser adequadamente sinalizadas. Os requisitos de acesso e de controlo devem ter em conta a legislação aplicável e as práticas vigentes. A vigilância de actividades deve ser devidamente indicada, se a legislação nacional a isso obrigar,
  - comunicações e habilitação de segurança. As informações de segurança relevantes devem ser comunicadas correctamente em conformidade com as normas de habilitação de segurança incluídas no plano. Atendendo à sensibilidade de certas informações, a comunicação terá por base o princípio da «necessidade de conhecer», devendo todavia prever-se, nos casos necessários, procedimentos para as comunicações dirigidas ao público em geral. As normas de habilitação de segurança devem fazer parte do plano e destinam-se a proteger da divulgação não autorizada as informações de segurança sensíveis,
  - notificação de incidentes de segurança. A fim de assegurar uma intervenção rápida, o plano de segurança deve estabelecer requisitos claros de notificação dos incidentes de segurança ao agente de segurança do porto e/ou à autoridade de segurança portuária,
  - integração com outros planos ou actividades de prevenção. O plano deverá abordar expressamente a integração com outras actividades de prevenção e controlo exercidas no porto,
  - integração com outros planos de intervenção e/ou inclusão de medidas, procedimentos e acções específicos de intervenção. O plano deverá expor em detalhe a interacção e coordenação com outros planos de intervenção ou emergência. Onde necessário, os conflitos existentes deverão ser resolvidos e as lacunas colmatadas,
  - requisitos de formação e de realização de exercícios,
  - organização operacional da segurança do porto e métodos de trabalho. O plano de segurança deve detalhar a organização, bem como a divisão de tarefas e os métodos de trabalho a nível da segurança do porto. Deve igualmente especificar as modalidades de coordenação com os agentes de segurança das instalações portuárias e dos navios, de acordo com as necessidades. Deve ainda definir as tarefas do comité de segurança portuária, no caso de este existir,
  - procedimentos de adaptação e actualização do plano.
-

## ANEXO III

**REQUISITOS BÁSICOS DAS ACÇÕES DE FORMAÇÃO PARA A SEGURANÇA**

Pelo menos uma vez por ano, mas com intervalos não superiores a 18 meses, deverão realizar-se acções de formação de vários tipos, com a eventual participação dos agentes de segurança das instalações portuárias, em conjugação com as autoridades competentes dos Estados-Membros, os agentes de segurança das companhias e os agentes de segurança dos navios, caso estes se encontrem disponíveis. Os pedidos de participação de agentes de segurança de companhias ou navios em acções de formação conjuntas devem ter em conta as incidências na segurança e no serviço do navio. As acções de formação devem testar as comunicações, a coordenação, a disponibilidade de recursos e a capacidade de intervenção. Essas acções poderão:

1. Ser efectuadas em escala real ou no terreno;
  2. Consistir em simulações em maqueta ou seminários; ou
  3. Ser combinadas com outras acções, nomeadamente de intervenção de emergência ou outras realizadas pelas autoridades públicas dos portos.
-

## ANEXO IV

**CONDIÇÕES A PREENCHER PELAS ORGANIZAÇÕES DE SEGURANÇA RECONHECIDAS**

Uma organização de segurança reconhecida deve poder demonstrar:

1. Competências nos aspectos de segurança do porto pertinentes;
2. Conhecimento adequado das operações portuárias, incluindo da configuração e construção do porto;
3. Conhecimento adequado de outras operações com impacto na segurança e que possam afectar a segurança do porto;
4. Capacidade para avaliar os riscos potenciais para a segurança do porto;
5. Capacidade para actualizar e aperfeiçoar as competências do seu pessoal em matéria de segurança portuária;
6. Capacidade para verificar que o seu pessoal continua a ser digno de confiança;
7. Capacidade para manter as medidas adequadas para evitar a divulgação não autorizada de material sensível em matéria de segurança, ou o acesso não autorizado a esse material;
8. Conhecimento da legislação nacional e internacional pertinente e das regras de segurança;
9. Conhecimento das actuais ameaças contra a segurança, nas suas diferentes formas;
10. Capacidade para identificar e detectar armas e substâncias e engenhos perigosos;
11. Conhecimentos em matéria de identificação, sem carácter discriminatório, das características e dos padrões de comportamento das pessoas susceptíveis de ameaçar a segurança do porto;
12. Conhecimento das técnicas utilizadas para contornar as medidas de segurança;
13. Conhecimento dos equipamentos e sistemas de segurança e vigilância e suas limitações operacionais.

Uma organização de segurança reconhecida que tenha efectuado a avaliação de segurança de um porto ou procedido à revisão da avaliação de segurança de um porto não está autorizada a elaborar ou a rever o plano de segurança desse porto.

---