



REGULAMENTO DELEGADO (UE) 2023/2485 DA COMISSÃO

de 27 de junho de 2023

que altera o Regulamento Delegado (UE) 2021/2139 mediante o estabelecimento de critérios técnicos de avaliação adicionais para determinar em que condições determinadas atividades económicas são qualificadas como contribuindo substancialmente para a mitigação das alterações climáticas ou para a adaptação às alterações climáticas e estabelecer se essas atividades não prejudicam significativamente o cumprimento de nenhum dos outros objetivos ambientais

(Texto relevante para efeitos do EEE)

A COMISSÃO EUROPEIA,

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

Tendo em conta o Regulamento (UE) 2020/852 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 18 de junho de 2020, relativo ao estabelecimento de um regime para a promoção do investimento sustentável, e que altera o Regulamento (UE) 2019/2088 ⁽¹⁾, nomeadamente o artigo 10.º, n.º 3, e o artigo 11.º, n.º 3,

Considerando o seguinte:

- (1) O Regulamento (UE) 2020/852 estabelece o quadro geral para determinar se uma atividade económica é qualificada como sustentável do ponto de vista ambiental, com vista a estabelecer em que grau um investimento é sustentável do ponto de vista ambiental. Esse regulamento aplica-se a medidas adotadas pela União ou pelos Estados-Membros que estabelecem requisitos aplicáveis aos intervenientes no mercado financeiro ou a emitentes no respeitante aos produtos financeiros ou obrigações de empresas disponibilizados como sendo sustentáveis do ponto de vista ambiental, aos intervenientes no mercado financeiro que disponibilizam produtos financeiros e às empresas sujeitas à obrigação de publicar demonstrações não financeiras nos termos do artigo 19.º-A da Diretiva 2013/34/UE do Parlamento Europeu e do Conselho ⁽²⁾, ou demonstrações não financeiras consolidadas nos termos do artigo 29.º-A da mesma diretiva. Os operadores económicos ou as autoridades públicas não abrangidas pelo Regulamento (UE) 2020/852 podem também aplicar esse regulamento numa base voluntária.
- (2) O Regulamento Delegado (UE) 2021/2139 da Comissão ⁽³⁾ estabelece os critérios técnicos de avaliação para determinar em que condições uma atividade económica específica é qualificada como contribuindo substancialmente para a mitigação das alterações climáticas ou para a adaptação às alterações climáticas. Os critérios técnicos de avaliação abrangem atividades económicas de nove setores económicos escolhidos devido à sua significativa participação nas emissões globais de gases com efeito de estufa e ao seu potencial comprovado para prevenir a produção de emissões de gases com efeito de estufa, reduzir essas emissões ou removê-las. Além disso, essas atividades económicas têm um potencial comprovado para permitir essa prevenção, redução e remoção relativamente a outros setores e atividades económicas ou para assegurar o armazenamento a longo prazo dessas emissões relativamente a outros setores e atividades.
- (3) O Regulamento Delegado (UE) 2021/2139 não abrange todas as atividades económicas suscetíveis de contribuir substancialmente para a mitigação das alterações climáticas ou para a adaptação às alterações climáticas. A fim de promover ainda mais os investimentos sustentáveis do ponto de vista ambiental, é necessário estabelecer critérios técnicos de avaliação adicionais para as atividades económicas suscetíveis de contribuir substancialmente para a mitigação das alterações climáticas ou para a adaptação às alterações climáticas sem prejudicar significativamente os outros objetivos ambientais, mas que atualmente não são abrangidas pelo Regulamento Delegado (UE) 2021/2139. As atividades económicas adicionais que contribuem substancialmente para a mitigação das alterações climáticas

⁽¹⁾ JO L 198 de 22.6.2020, p. 13.

⁽²⁾ Diretiva 2013/34/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 26 de junho de 2013, relativa às demonstrações financeiras anuais, às demonstrações financeiras consolidadas e aos relatórios conexos de certas formas de empresas, que altera a Diretiva 2006/43/CE do Parlamento Europeu e do Conselho e revoga as Diretivas 78/660/CEE e 83/349/CEE do Conselho (JO L 182 de 29.6.2013, p. 19).

⁽³⁾ Regulamento Delegado (UE) 2021/2139 da Comissão, de 4 de junho de 2021, que completa o Regulamento (UE) 2020/852 do Parlamento Europeu e do Conselho mediante o estabelecimento de critérios técnicos de avaliação para determinar em que condições uma atividade económica é qualificada como contribuindo substancialmente para a mitigação das alterações climáticas ou para a adaptação às alterações climáticas e estabelecer se essa atividade económica não prejudica significativamente o cumprimento de nenhum dos outros objetivos ambientais (JO L 442 de 9.12.2021, p. 1).

abrangem, em grande medida, o setor dos transportes e a sua cadeia de valor. As atividades económicas adicionais que contribuem substancialmente para a adaptação às alterações climáticas abrangem, em grande medida, atividades que permitem a adaptação aos efeitos inevitáveis das alterações climáticas, incluindo a dessalinização e os serviços de prevenção e resposta a catástrofes e emergências relacionadas com o clima.

- (4) Por conseguinte, os critérios técnicos de avaliação respeitantes a essas atividades económicas adicionais devem seguir, sempre que possível, a nomenclatura das atividades económicas definida no sistema de nomenclatura das atividades económicas NACE Revisão 2 estabelecido pelo Regulamento (CE) n.º 1893/2006 do Parlamento Europeu e do Conselho ⁽⁴⁾. Para que as empresas e os intervenientes no mercado financeiro identifiquem mais facilmente as atividades económicas para as quais devem ser estabelecidos critérios técnicos de avaliação, a descrição específica de uma atividade económica deve também incluir as referências aos códigos NACE que lhe podem ser associados. Essas referências devem ser entendidas como indicativas e não podem prevalecer sobre a definição específica da atividade económica constante da sua descrição.
- (5) Os critérios técnicos de avaliação respeitantes a atividades económicas que contribuem substancialmente para a mitigação das alterações climáticas ou para a adaptação às alterações climáticas devem assegurar que a atividade económica em causa tem um impacto positivo na mitigação das alterações climáticas ou na adaptação às alterações climáticas ou reduz os impactos negativos na mitigação ou adaptação. Esses critérios técnicos de avaliação devem, por conseguinte, remeter para limiares ou níveis de desempenho que a atividade económica deverá atingir para se poder considerar que contribui substancialmente para a mitigação das alterações climáticas ou a adaptação às alterações climáticas. O critério técnico de avaliação relativo ao princípio de «não prejudicar significativamente» (NPS) deve garantir que a atividade económica não tem impactos ambientais negativos significativos, incluindo impactos relacionados com o clima. Por conseguinte, esses critérios técnicos de avaliação devem especificar os requisitos mínimos que a atividade económica deve cumprir para se qualificar como sustentável do ponto de vista ambiental.
- (6) Os critérios técnicos de avaliação para determinar se uma atividade económica contribui substancialmente para os objetivos da mitigação das alterações climáticas ou da adaptação às alterações climáticas previstos no artigo 9.º do Regulamento (UE) 2020/852 e não prejudica significativamente o cumprimento de nenhum dos outros objetivos ambientais devem basear-se, se for caso disso, em legislação, boas práticas, normas e metodologias existentes a nível da União, bem como em normas, práticas e metodologias consolidadas desenvolvidas por entidades públicas reputadas a nível internacional. Nos casos em que não estejam disponíveis tais normas, práticas e metodologias para um determinado domínio de intervenção, os critérios técnicos de avaliação devem basear-se em normas consolidadas elaboradas por organismos privados de renome internacional.
- (7) Nos termos do artigo 19.º, n.º 1, alínea h), do Regulamento (UE) 2020/852, os critérios técnicos de avaliação devem ter em conta a natureza e a escala da atividade económica e do setor a que se aplicam e o facto de a atividade económica constituir uma «atividade capacitante», na aceção do artigo 16.º desse regulamento, ou uma «atividade de transição», na aceção do artigo 10.º, n.º 2, do mesmo regulamento. Para poderem cumprir eficazmente e de modo equilibrado os requisitos do artigo 19.º do Regulamento (UE) 2020/852, os critérios técnicos de avaliação devem ser estabelecidos como um limiar quantitativo ou requisito mínimo, uma melhoria relativa, um conjunto de requisitos de desempenho qualitativos, um conjunto de requisitos baseados em processos ou práticas, ou uma descrição precisa da natureza da própria atividade económica se, de modo intrínseco, esta puder contribuir substancialmente para a mitigação das alterações climáticas ou a adaptação às alterações climáticas. Os critérios técnicos de avaliação das atividades capacitantes devem ainda assegurar que as atividades contribuem diretamente para que outras atividades melhorem o seu desempenho ambiental, tenham um impacto ambiental positivo substancial e não conduzam a uma dependência de ativos prejudiciais do ponto de vista ambiental. A fim de assegurar que as atividades de transição se mantêm numa trajetória credível e coerente com uma economia com impacto neutro no clima, os critérios técnicos de avaliação aplicáveis às atividades de transição devem ser revistos de três em três anos, tal como previsto no artigo 19.º, n.º 5, do Regulamento (UE) 2020/852, tendo devidamente em conta as alterações do direito da União.

⁽⁴⁾ Regulamento (CE) n.º 1893/2006 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de dezembro de 2006, que estabelece a nomenclatura estatística das atividades económicas NACE Revisão 2 e que altera o Regulamento (CEE) n.º 3037/90 do Conselho, assim como certos regulamentos CE relativos a domínios estatísticos específicos (JO L 393 de 30.12.2006, p. 1).

- (8) O fabrico de equipamentos elétricos desempenha um papel importante em termos do contributo substancial para a mitigação das alterações climáticas, em especial, ao ampliar a integração de fontes de energia renováveis nas redes elétricas da União e ao desenvolver instalações de carregamento para veículos com nível nulo de emissões e ferramentas de utilização de energia inteligentes para agregados familiares. A fim de libertar ainda mais o potencial da eletrificação na União e acelerar mais intensamente os investimentos no fabrico de equipamentos elétricos, é necessário estabelecer critérios técnicos de avaliação para o fabrico de equipamentos elétricos.
- (9) O fabrico de veículos hipocarbónicos, de dispositivos de mobilidade pessoal e de material circulante e infraestruturas ferroviárias depende de componentes que desempenham um papel fundamental na redução das emissões de gases com efeito de estufa (GEE) ou, no caso do transporte ferroviário, que são essenciais para o desempenho ambiental, a exploração e o funcionamento ao longo da vida útil dos comboios e das infraestruturas ferroviárias alinhadas pela taxonomia, mas que são frequentemente fabricadas por empresas que não montam esses veículos ou outros meios de transporte. A fim de assegurar o devido reconhecimento do papel dessas empresas e dos componentes por elas fabricados na mitigação das alterações climáticas, é oportuno incluir o fabrico dos componentes essenciais para a concretização e a melhoria do desempenho ambiental de veículos hipocarbónicos ou de outros meios de transporte enquanto atividade económica distinta no Regulamento Delegado (UE) 2021/2139. Importa introduzir critérios técnicos de avaliação para os componentes decisivos para o desempenho ambiental. No caso dos veículos, tal inclui, em especial, controladores, transformadores, motores elétricos, portas de carregamento e carregadores, conversores CC/CC, inversores de potência, alternadores, unidades de controlo, sistemas de travagem regenerativa, travões com tecnologias de redução da resistência, sistemas de gestão térmica, sistemas de transmissão, sistemas de armazenamento e de alimentação de combustível de hidrogénio, equipamentos eletrónicos, quando necessários para o funcionamento dos grupos motopropulsores, sistemas de tração, sistemas de suspensão «da melhor categoria» (*best-in-class*) que conduzam a melhorias da eficiência energética, quaisquer dispositivos auxiliares, quando sejam necessários aos veículos hipocarbónicos e substancialmente mais eficientes do ponto de vista energético do que as alternativas, características aerodinâmicas ativas em veículos hipocarbónicos que reduzam a resistência aerodinâmica e reboques que incorporem tecnologias de poupança de energia, tais como uma combinação de travagem regenerativa ou melhorias aerodinâmicas. No caso do setor ferroviário, tal inclui, em especial, componentes ferroviários enumerados no anexo I da Diretiva (UE) 2016/797 do Parlamento Europeu e do Conselho ⁽⁵⁾.
- (10) Os pneus representam 20 % do consumo de energia de um veículo, pelo que o fabrico de pneus pode, graças à inovação, proporcionar a redução das emissões de gases com efeito de estufa visadas por todo o setor dos transportes. Os pneus também podem contribuir para uma economia mais circular. Por conseguinte, embora o fabrico de pneus não esteja incluído no âmbito da atividade de fabrico de componentes essenciais para proporcionar e melhorar o desempenho ambiental dos veículos hipocarbónicos, será necessário continuar a avaliar o fabrico de pneus, a fim de estabelecer critérios técnicos de avaliação específicos para essa atividade, tendo devidamente em conta os requisitos legais previstos nas mais recentes propostas legislativas da União e as boas práticas, em especial no que diz respeito à libertação de microplásticos, à poluição atmosférica, ao ruído, às emissões diretas de gases com efeito de estufa e ao fim da vida útil. Por ora, o fabrico de pneus continua a ser uma atividade elegível ao abrigo do anexo I do Regulamento Delegado (UE) 2021/2139, nomeadamente da secção 3.6 relativa a outras tecnologias hipocarbónicas. Em especial no caso dos veículos rodoviários das categorias M e N, os pneus, com exceção dos pneus recauchutados, devem cumprir os requisitos para o ruído exterior de rolamento da classe de eficiência energética mais elevada em que estejam disponíveis produtos e o coeficiente de resistência ao rolamento (que influencia a eficiência energética dos veículos) das duas classes de eficiência energética mais elevadas em que estejam disponíveis produtos, conforme estabelecido no Regulamento (UE) 2020/740 do Parlamento Europeu e do Conselho ⁽⁶⁾, e se poderá verificar a partir do Registo Europeu de Produtos para a Etiquetagem Energética (EPREL). Os pneus devem ainda cumprir os requisitos em termos de abrasão dos pneus constantes da proposta de norma Euro 7.
- (11) Na Comunicação, de 9 de dezembro de 2020, sobre uma Estratégia de mobilidade sustentável e inteligente para pôr os transportes europeus na senda do futuro ⁽⁷⁾, a Comissão salientou que todos os modos de transporte são indispensáveis ao sistema de transportes e que a aviação desempenha um papel crucial na promoção da coesão, da conectividade e do acesso ao mercado interno para todas as regiões. A aviação tem grande potencial para reduzir as suas emissões de gases com efeito de estufa e para contribuir para a descarbonização dos transportes, tendo, por conseguinte, potencial para contribuir substancialmente para a mitigação das alterações climáticas. É, portanto, necessário estabelecer critérios técnicos de avaliação para o fabrico de aeronaves, a locação financeira, o transporte

⁽⁵⁾ Diretiva (UE) 2016/797 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de maio de 2016, relativa à interoperabilidade do sistema ferroviário na União Europeia (reformulação) (JO L 138 de 26.5.2016, p. 44).

⁽⁶⁾ Regulamento (UE) 2020/740 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 25 de maio de 2020, relativo à rotulagem dos pneus no que respeita à eficiência energética e a outros parâmetros, que altera o Regulamento (UE) 2017/1369 e revoga o Regulamento (CE) n.º 1222/2009 (JO L 177 de 5.6.2020, p. 1).

⁽⁷⁾ Comunicação da Comissão ao Parlamento Europeu, ao Conselho, ao Comité Económico e Social Europeu e ao Comité das Regiões — Estratégia de mobilidade sustentável e inteligente — pôr os transportes europeus na senda do futuro [COM(2020) 789 final].

aéreo de passageiros e mercadorias e as operações de assistência em escala no transporte aéreo. Ainda não estão tecnologicamente disponíveis transportes aéreos comerciais com nível nulo de emissões que apresentem um nível nulo de emissões diretas de CO₂ ou que funcionem totalmente com combustíveis de aviação sustentáveis. Até que esses transportes aéreos comerciais com nível nulo de emissões estejam tecnologicamente disponíveis, o transporte aéreo deve ser considerado uma atividade de transição, baseando-se os critérios técnicos de avaliação nas melhores tecnologias disponíveis em matéria de eficiência da célula e do combustível do motor, bem como no potencial de redução substancial das emissões de gases com efeito de estufa no decurso do ciclo de vida das aeronaves mediante a progressiva adoção de combustíveis de aviação sustentáveis. Para promover o financiamento de aeronaves da melhor categoria mais eficientes e respeitadoras do ambiente, evitando simultaneamente os efeitos de dependência de ativos com maior intensidade carbónica, sem prejudicar o desenvolvimento do transporte aéreo comercial com nível nulo de emissões, o rácio de substituição, que representa a proporção das aeronaves permanentemente retiradas de uso em comparação com as aeronaves entregues a nível mundial, deve aplicar-se apenas às receitas geradas por atividades que cumpram os critérios técnicos de avaliação. A Comissão, com o apoio da Agência da União Europeia para a Segurança da Aviação, criada pelo Regulamento (UE) 2018/1139 do Parlamento Europeu e do Conselho ⁽⁸⁾, pode publicar o rácio de substituição para apoiar os operadores económicos nas suas divulgações. Em consonância com a natureza transitória das atividades e para ter em conta a evolução do mercado das tecnologias das aeronaves, é importante que os critérios técnicos de avaliação para o fabrico de aeronaves sejam aplicáveis até 2032, devendo os critérios técnicos de avaliação ser revistos até essa data, para assegurar a conformidade com o artigo 10.º, n.º 2, do Regulamento (UE) 2020/852 em função do progresso tecnológico. É conveniente, além disso, que o nível de utilização ou combinação de combustíveis de aviação sustentáveis representado nos critérios técnicos de avaliação seja revisto de três em três anos, para ter em conta as tecnologias emergentes de combustíveis de aviação sustentáveis e a disponibilidade atual e prevista no futuro de tais combustíveis no mercado. Porém, no domínio da adaptação às alterações climáticas, o apoio a determinadas atividades relacionadas com a gestão do risco de catástrofes só pode ser efetuado por aeronaves especificamente concebidas e equipadas. Por conseguinte, poderá ser necessário estabelecer, numa fase subsequente, critérios técnicos de avaliação independentes para o fabrico dessas aeronaves.

- (12) O Regulamento Delegado (UE) 2021/2139 estabelece critérios técnicos de avaliação para as principais atividades aquáticas. Os critérios técnicos de avaliação aplicáveis após 2025 às embarcações de navegação interior refletem uma redução gradual das emissões até 2050, com base na avaliação da intensidade de emissões de gases com efeito de estufa da energia utilizada por embarcações de transporte por vias navegáveis interiores, assente nas emissões «do poço à esteira» (*well-to-wake*). A fim de assegurar a facilidade de aplicação dos critérios técnicos de avaliação ao transporte marítimo de mercadorias e de passageiros e de os alinhar pelos valores de referência internacionais e da União recentemente adotados, afigura-se oportuno atualizar esses critérios técnicos de avaliação. Os valores de referência em causa incluem a fase 3 do índice nominal de eficiência energética ⁽⁹⁾ da Organização Marítima Internacional, aplicável a partir de 1 de janeiro de 2025, o índice de eficiência energética dos navios existentes ⁽¹⁰⁾, que entrou em vigor em 1 de janeiro de 2023, e os limites de intensidade de emissões de gases com efeito de estufa para a energia utilizada a bordo, estabelecidos pelo Regulamento (UE) 2023/1805 do Parlamento Europeu e do Conselho ⁽¹¹⁾, relativo à utilização de combustíveis renováveis e hipocarbónicos nos transportes marítimos e que altera a Diretiva 2009/16/CE, e aplicáveis a partir de 1 de janeiro de 2025. A fim de assegurar condições de concorrência equitativas em relação ao transporte ferroviário, é necessário rever os critérios técnicos de avaliação aplicáveis às infraestruturas de transporte por vias navegáveis interiores, para que passem a incluir a modernização dessas infraestruturas, uma vez que são essenciais para garantir a navegação de embarcações com nível nulo de emissões nas vias navegáveis. Para assegurar condições de concorrência equitativas em relação às infraestruturas de transporte ferroviário, rodoviário e aquático, é necessário rever os critérios técnicos de avaliação aplicáveis às infraestruturas aeroportuárias hipocarbónicas para que passem a incluir o transbordo entre modos de transporte.

⁽⁸⁾ Regulamento (UE) 2018/1139 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 4 de julho de 2018, relativo a regras comuns no domínio da aviação civil que cria a Agência da União Europeia para a Segurança da Aviação, altera os Regulamentos (CE) n.º 2111/2005, (CE) n.º 1008/2008, (UE) n.º 996/2010 e (UE) n.º 376/2014 e as Diretivas 2014/30/UE e 2014/53/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, e revoga os Regulamentos (CE) n.º 552/2004 e (CE) n.º 216/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho e o Regulamento (CEE) n.º 3922/91 do Conselho (JO L 212 de 22.8.2018, p. 1).

⁽⁹⁾ OMI — Índice nominal de eficiência energética (versão de 27.6.2023, disponível em: <https://www.imo.org/fr/ourwork/environment/pages/technical-and-operational-measures.aspx>).

⁽¹⁰⁾ OMI — Índice de eficiência energética dos navios existentes (versão de 27.6.2023, disponível em: <https://www.imo.org/en/MediaCentre/HotTopics/Pages/EEXI-CII-FAQ.aspx>).

⁽¹¹⁾ Regulamento (UE) 2023/1805 do Parlamento Europeu e do Conselho de 13 de setembro de 2023 relativo à utilização de combustíveis renováveis e hipocarbónicos nos transportes marítimos e que altera a Diretiva 2009/16/CE (JO L 234 de 22.9.2023, p. 48).

- (13) A Comunicação da Comissão, de 24 de fevereiro de 2021, que estabelece a Estratégia da UE para a Adaptação ⁽¹²⁾ salienta que a frequência e a gravidade dos fenómenos climáticos e meteorológicos extremos estão a aumentar, o que, por sua vez, levou a um aumento acentuado do número de catástrofes relacionadas com as alterações climáticas e dos danos provocados pelas mesmas nas últimas duas décadas.
- (14) Os serviços de emergência salvam vidas, protegem os bens e o ambiente, prestam assistência às comunidades afetadas por catástrofes e ajudam a recuperar em situações de emergência. O aumento da frequência das catástrofes naturais provocadas pelas alterações climáticas torna, por isso, os serviços de emergência ainda mais importantes. No entanto, estes serviços não estão necessariamente dotados dos recursos para lidar com a escala, a natureza e a frequência das emergências no contexto das diferentes condições climáticas. É, portanto, necessário que os serviços de emergência incorporem soluções de adaptação para que os próprios se adaptem aos impactos das alterações climáticas e, posteriormente, disponibilizem soluções de adaptação para melhorar a resiliência global de uma zona e da sociedade. A fim de acelerar mais intensamente os investimentos nos serviços de emergência que reforçam a resiliência global, é necessário estabelecer critérios técnicos de avaliação aplicáveis a essas atividades económicas.
- (15) Prevê-se que o aquecimento global conduza a uma maior intensidade de precipitação e a períodos de seca mais longos na Europa ⁽¹³⁾. As fortes chuvas provocam periodicamente inundações em toda a União. A fim de incentivar a realização de novos investimentos em soluções de adaptação contra as inundações, é necessário estabelecer critérios técnicos de avaliação para prevenir o risco de inundações e proteger as comunidades das suas consequências.
- (16) Os efeitos das alterações climáticas, incluindo o aumento da evapotranspiração e uma maior frequência das secas, podem agravar a escassez de água, o que pode comprometer o abastecimento de água e, por sua vez, conduzir à sobre-exploração de recursos hídricos subterrâneos e de superfície e ao aumento da competição por esses recursos. Em consonância com as medidas de atenuação previstas na hierarquia dos recursos hídricos, a ponderação de medidas viáveis de eficiência hídrica e, em segundo lugar, de medidas viáveis de reutilização da água deve ter precedência em relação a medidas de dessalinização da água. Ao mesmo tempo, é necessário incentivar os investimentos na dessalinização de água do mar ou de água salobra suscetíveis de reduzir a sobre-exploração dos recursos hídricos existentes e de constituir também uma solução estabilizadora para a escassez de abastecimento de água doce. Importa, por isso, estabelecer critérios técnicos de avaliação para a dessalinização de água do mar ou de água salobra.
- (17) Os serviços de consultoria e o *software* que permitem a gestão dos riscos climáticos têm potencialidades para proporcionar soluções de adaptação que apoiem as empresas nas suas atividades de previsão, projeção, gestão e monitorização dos riscos climáticos atuais ou esperados no futuro. Por conseguinte, é necessário estabelecer, relativamente a essas atividades, critérios técnicos de avaliação para determinar se uma atividade económica é qualificada como contribuindo substancialmente para a adaptação às alterações climáticas ao proporcionar soluções de adaptação em conformidade com o artigo 11.º, n.º 1, alínea b), do Regulamento (UE) 2020/852.
- (18) Os apêndices C dos anexos I e II do Regulamento Delegado (UE) 2021/2139 (a seguir designado por «apêndices C») estabelecem critérios técnicos de avaliação genéricos relativos ao princípio de «não prejudicar significativamente» a prevenção e o controlo da poluição, aplicáveis a diferentes atividades. Os referidos apêndices especificam critérios respeitantes à utilização e à presença de produtos químicos. Até à data, previram isenções para certos casos em que a utilização dos produtos químicos em causa se tenha revelado essencial para a sociedade. Estas isenções suscitam algumas preocupações em termos de segurança jurídica e de verificação para as empresas e os intervenientes nos mercados financeiros, associadas à inexistência de uma definição clara do conceito de «utilização essencial». Por conseguinte, na pendência de novas orientações que clarifiquem de que forma os operadores devem avaliar e documentar a conformidade com os princípios horizontais relativos à utilização essencial de produtos químicos a publicar pela Comissão, é oportuno introduzir alterações específicas nesses apêndices, devendo o conceito de «utilização essencial para a sociedade» ser substituído por critérios que proporcionem uma maior segurança jurídica e cuja observância seja mais fácil de verificar. Assim, até à publicação dessas orientações suplementares, o conceito de «utilização essencial para a sociedade» deve ser substituído pela exigência de que não existam no mercado outras substâncias ou tecnologias alternativas adequadas e que as substâncias sejam utilizadas em condições controladas.

⁽¹²⁾ Comunicação da Comissão ao Parlamento Europeu, ao Conselho, ao Comité Económico e Social Europeu e ao Comité das Regiões: Criar uma Europa resiliente às alterações climáticas — a nova Estratégia da UE para a Adaptação às Alterações Climáticas [COM (2021) 82 final].

⁽¹³⁾ IPCC, *Managing the Risks of Extreme Events and Disasters to Advance Climate Change Adaptation, Special Report of the Intergovernmental Panel on Climate Change*.

- (19) Para melhorar a facilidade de aplicação dos apêndices C, afigura-se oportuno introduzir alterações específicas adicionais na alínea f) desses apêndices, a fim de especificar um limite de concentração tão baixo quanto possível para as substâncias que suscitam elevada preocupação presentes num produto e uma data de referência para a avaliação da conformidade com o requisito especificado nessa alínea. Além disso, é conveniente suprimir a alínea g) dos apêndices C e substituí-la por um novo parágrafo que especifique um limite de concentração tão baixo quanto possível e o âmbito de aplicação do requisito especificado nesse parágrafo.
- (20) Uma vez que é provável que as alterações climáticas afetem todos os setores da economia, será necessário adaptá-los ao impacto negativo do clima atual e do clima futuro esperado. Por conseguinte, devem ser estabelecidos, no futuro, critérios técnicos de avaliação relativos a um contributo substancial para a adaptação às alterações climáticas para todos os setores e atividades económicas abrangidos pelos critérios técnicos de avaliação relativos a um contributo substancial para a mitigação das alterações climáticas previstos no presente regulamento.
- (21) A fim de corrigir determinadas incoerências técnicas e jurídicas identificadas desde o início da aplicação do Regulamento Delegado (UE) 2021/2139, é conveniente introduzir alterações específicas no referido regulamento.
- (22) O Regulamento Delegado (UE) 2021/2139 deve, por isso, ser alterado em conformidade.
- (23) O presente regulamento é coerente com o objetivo de neutralidade climática estabelecido no artigo 2.º, n.º 1, do Regulamento (UE) 2021/1119 do Parlamento Europeu e do Conselho ⁽¹⁴⁾ e assegura progressos em termos de adaptação, tal como referido no artigo 5.º do mesmo regulamento.
- (24) A fim de sincronizar a aplicação do presente regulamento com a comunicação de informações imposta pelo Regulamento Delegado (UE) 2021/2178 da Comissão ⁽¹⁵⁾, o presente regulamento deve ser aplicável a partir de 1 de janeiro de 2024, com exceção da alteração da alínea g) dos apêndices C. Esta alteração deve ser aplicável a partir de 1 de janeiro de 2025, para que as empresas disponham de tempo suficiente para garantir o cumprimento da mesma,

ADOTOU O PRESENTE REGULAMENTO:

Artigo 1.º

Alterações do Regulamento Delegado (UE) 2021/2139

O Regulamento Delegado (UE) 2021/2139 é alterado do seguinte modo:

- 1) O anexo I é alterado em conformidade com o anexo I do presente regulamento;
- 2) O anexo II é alterado em conformidade com o anexo II do presente regulamento.

Artigo 2.º

Entrada em vigor e aplicação

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

O presente regulamento é aplicável a partir de 1 de janeiro de 2024.

No entanto, o ponto 28 do anexo I e o ponto 26 do anexo II são aplicáveis a partir de 1 de janeiro de 2025.

⁽¹⁴⁾ Regulamento (UE) 2021/1119 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 30 de junho de 2021, que cria o regime para alcançar a neutralidade climática e que altera os Regulamentos (CE) n.º 401/2009 e (UE) 2018/1999 («Lei Europeia em matéria de Clima») (JO L 243 de 9.7.2021, p. 1).

⁽¹⁵⁾ Regulamento Delegado (UE) 2021/2178 da Comissão, de 6 de julho de 2021, que complementa o Regulamento (UE) 2020/852 do Parlamento Europeu e do Conselho especificando o teor e a apresentação das informações a divulgar pelas empresas abrangidas pelos artigos 19.º-A ou 29.º-A da Diretiva 2013/34/UE relativamente às atividades económicas sustentáveis do ponto de vista ambiental, bem como a metodologia para dar cumprimento a essa obrigação de divulgação (JO L 443 de 10.12.2021, p. 9).

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

Feito em Bruxelas, em 27 de junho de 2023.

Pela Comissão
A Presidente
Ursula VON DER LEYEN

ANEXO I

ALTERAÇÕES DO ANEXO I DO REGULAMENTO DELEGADO (UE) 2021/2139

O anexo I do Regulamento Delegado (UE) 2021/2139 é alterado do seguinte modo:

1) Na secção 3.3, a subsecção «Critérios técnicos de avaliação» é alterada do seguinte modo:

a) A subsecção «Contribuir substancialmente para a mitigação das alterações climáticas» é alterada do seguinte modo:

i) à alínea l) é aditada a seguinte subalínea v):

«v) a partir de 1 de janeiro de 2026, são embarcações capazes de operar com combustíveis de nível nulo de emissões diretas de CO₂ (medidas no tubo de escape) ou com combustíveis produzidos a partir de fontes renováveis¹, tendo alcançado um índice nominal de eficiência energética (EEDI) de valor equivalente a uma redução da linha de referência EEDI de, pelo menos, 20 pontos percentuais abaixo dos requisitos EEDI aplicáveis em 1 de abril de 2022², e:

a) Estão aptas a ligar à corrente no posto de atracação.

b) No caso de navios alimentados a gás, demonstram que utilizam medidas e tecnologias de ponta para atenuar as emissões de metano associadas ao combustível.».

ii) à alínea m) é aditada a seguinte subalínea iv):

«iv) a partir de 1 de janeiro de 2026, são embarcações capazes de operar com combustíveis de nível nulo de emissões diretas de CO₂ (medidas no tubo de escape) ou com combustíveis produzidos a partir de fontes renováveis³, tendo alcançado um índice nominal de eficiência energética (EEDI) de valor equivalente a uma redução da linha de referência EEDI de, pelo menos, 20 pontos percentuais abaixo dos requisitos EEDI aplicáveis em 1 de abril de 2022⁴, e:

a) Estão aptas a ligar à corrente no posto de atracação.

b) No caso de navios alimentados a gás, demonstram que utilizam medidas e tecnologias de ponta para atenuar as emissões de metano associadas ao combustível.».

b) Na subsecção «Critérios técnicos de avaliação», subsecção «Não prejudicar significativamente (“NPS”)», o ponto 5 passa a ter a seguinte redação:

«5) Prevenção e controlo da poluição	A atividade satisfaz os critérios estabelecidos no apêndice C do presente anexo. Quando aplicável, os veículos não contêm chumbo, mercúrio, cromo hexavalente ou cádmio.
--------------------------------------	--

¹ Combustíveis que satisfazem os critérios técnicos de avaliação especificados nas secções 3.10 e 4.13 do presente anexo.

² Requisitos EEDI expressos como um fator de redução percentual, a aplicar ao valor de referência EEDI, conforme acordado pelo Comité de Proteção do Meio Marinho da Organização Marítima Internacional na sua 75.ª sessão. Os pontos percentuais definidos nos critérios técnicos de avaliação para o EEDI são adicionados ao fator de redução percentual EEDI.

³ Combustíveis que satisfazem os critérios técnicos de avaliação especificados nas secções 3.10 e 4.13 do presente anexo.

⁴ Requisitos EEDI expressos como um fator de redução percentual, a aplicar ao valor de referência EEDI, conforme acordado pelo Comité de Proteção do Meio Marinho da Organização Marítima Internacional na sua 75.ª sessão. Os pontos percentuais definidos nos critérios técnicos de avaliação para o EEDI são adicionados ao fator de redução percentual EEDI.».

2) São aditadas as seguintes secções 3.18, 3.19, 3.20 e 3.21:

«3.18. **Fabrico de componentes automóveis e de mobilidade**

Descrição da atividade

Fabrico, reparação, manutenção, adaptação, reconversão e requalificação de componentes de mobilidade para dispositivos de mobilidade pessoal com emissões nulas e de sistemas, componentes, unidades técnicas, peças e peças sobresselentes, na aceção do artigo 3.º, pontos 18 a 21 e 23, do Regulamento (UE) 2018/858 do Parlamento Europeu e do Conselho¹, homologados, concebidos e fabricados para utilização apenas em veículos e autocarros das categorias M₁, M₂, M₃, N₁, N₂ e N₃, e na aceção do artigo 3.º, pontos 15 a 18 e 21, do Regulamento (UE) n.º 168/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho², homologados, concebidos e fabricados para utilização apenas em veículos da categoria L que cumpram os critérios estabelecidos na presente secção e que sejam essenciais para alcançar e melhorar o desempenho ambiental do veículo.

As atividades económicas incluídas na presente categoria estão excluídas das secções 3.3 e 3.6 do presente anexo.

Caso sejam aplicáveis as secções 3.2 e 3.4 do presente anexo, as atividades económicas incluídas na presente categoria ficam excluídas da presente secção.

As atividades económicas incluídas nesta categoria poderão estar associadas a diversos códigos, nomeadamente C22.2, C26.1, C26.2, 26.3, 26.4, C28.14, C28.15, C29.2, C29.3 e C33.17 da NACE — nomenclatura estatística das atividades económicas estabelecida pelo Regulamento (CE) n.º 1893/2006.

As atividades económicas incluídas nesta categoria são “atividades capacitantes”, na aceção do artigo 10.º, n.º 1, alínea i), do Regulamento (UE) 2020/852, desde que satisfaçam os critérios técnicos de avaliação estabelecidos na presente secção.

Crítérios técnicos de avaliação

Contribuir substancialmente para a mitigação das alterações climáticas

1. A atividade económica consiste no fabrico, reparação, manutenção, adaptação, reconversão e requalificação dos componentes essenciais para a concretização e a melhoria do desempenho ambiental dos seguintes veículos:

- a) Dispositivos de transportes urbanos, suburbanos e rodoviário de passageiros em que os veículos registam zero emissões diretas de CO₂ (medidas no tubo de escape);
- b) Veículos designados como sendo das categorias M₂ e M₃,³ em que os veículos registam zero emissões diretas de CO₂ (medidas no tubo de escape);
- c) Veículos das categorias M₁ e N₁ classificados como veículos ligeiros⁴ cujas emissões específicas de CO₂, na aceção do artigo 3.º, n.º 1, alínea h), do Regulamento (UE) 2019/631 do Parlamento Europeu e do Conselho⁵, sejam iguais a zero;
- d) Veículos da categoria L⁶ com emissões de CO₂ (medidas no tubo de escape) iguais a 0 gCO_{2(e)}/km, calculadas de acordo com o ensaio de emissões previsto no Regulamento (UE) n.º 168/2013;
- e) Veículos das categorias N₂ e N₃, e da categoria N₁ classificados como veículos pesados, não dedicados ao transporte de combustíveis fósseis, com massa máxima em carga tecnicamente admissível não superior a 7,5 toneladas, que sejam “veículos pesados com nível nulo de emissões”, na aceção do artigo 3.º, ponto 11, do Regulamento (UE) 2019/1242 do Parlamento Europeu e do Conselho⁷.

2. A atividade económica consiste no fabrico, reparação, manutenção, adaptação, reconversão e requalificação de componentes de mobilidade de dispositivos de mobilidade pessoal impelidos pela atividade física do utilizador, por um motor com nível nulo de emissões ou por uma combinação de um motor com nível nulo de emissões e atividade física.

Não prejudicar significativamente (“NPS”)

2)	Adaptação às alterações climáticas	A atividade satisfaz os critérios estabelecidos no apêndice A do presente anexo.
3)	Utilização sustentável e proteção dos recursos hídricos e marinhos	A atividade satisfaz os critérios estabelecidos no apêndice B do presente anexo.
4)	Transição para uma economia circular	Os operadores económicos avaliam a disponibilidade e, se possível, aplicam técnicas que promovem: <ul style="list-style-type: none"> a) A reutilização e a utilização de matérias-primas secundárias e de componentes reutilizados em produtos transformados; b) A conceção de produtos transformados com elevada durabilidade, reciclabilidade, facilidade de desmontagem e adaptabilidade; c) Uma gestão de resíduos que dá prioridade à reciclagem em detrimento da eliminação, no processo de fabrico; d) A divulgação de informações sobre substâncias que suscitem preocupação ao longo do ciclo de vida dos produtos transformados e a rastreabilidade dessas substâncias.
5)	Prevenção e controlo da poluição	A atividade satisfaz os critérios estabelecidos no apêndice C do presente anexo. Quando aplicável, os componentes e as peças não contêm chumbo, mercúrio, crómio hexavalente ou cádmio.
6)	Proteção e restauro da biodiversidade e dos ecossistemas	A atividade satisfaz os critérios estabelecidos no apêndice D do presente anexo.

3.19. Fabrico de componentes de material circulante

Descrição da atividade

Fabrico, instalação, consultoria técnica, adaptação, requalificação, reparação, manutenção e reconversão de produtos, equipamentos, sistemas e *software* relacionados com os componentes ferroviários especificados no anexo II, ponto 2.7, da Diretiva (UE) 2016/797.

Estes componentes e serviços são essenciais para o desempenho ambiental, a exploração e o funcionamento durante o período de vida útil do material circulante ferroviário conforme com a secção 3.3 do presente anexo.

As atividades económicas incluídas nesta categoria poderão estar associadas a diversos códigos, nomeadamente C30.2, C27.1 e C27.9 da NACE — nomenclatura estatística das atividades económicas estabelecida pelo Regulamento (CE) n.º 1893/2006.

As atividades económicas incluídas na presente categoria estão excluídas das secções 3.3 e 3.6 do presente anexo.

As atividades económicas incluídas nesta categoria são “atividades capacitantes”, na aceção do artigo 10.º, n.º 1, alínea i), do Regulamento (UE) 2020/852, desde que satisfaçam os critérios técnicos de avaliação estabelecidos na presente secção.

Critérios técnicos de avaliação

Contribuir substancialmente para a mitigação das alterações climáticas

A atividade económica consiste no fabrico, instalação, adaptação, reparação, manutenção, requalificação e reconversão de produtos, equipamentos, sistemas ou *software* relacionados com os seguintes componentes ferroviários especificados no anexo II, ponto 2.7, da Diretiva (UE) 2016/797, ou na prestação de serviços associados de consultoria técnica.

Estes componentes e serviços são essenciais para o desempenho ambiental, a exploração e o funcionamento durante a vida útil de uma ou várias das tecnologias enumeradas abaixo:

- a) Comboios, carruagens e vagões com nível nulo de emissões diretas de CO₂ (medidas no tubo de escape) que cumprem o disposto na secção 3.3 do anexo I do presente regulamento;
 - b) Comboios, carruagens e vagões com nível nulo de emissões diretas de CO₂ (medidas no tubo de escape) quando circulam em vias com as infraestruturas necessárias e que utilizam um motor convencional na falta dessas infraestruturas (bimodal) que cumpra o disposto na secção 3.3 do anexo I do presente regulamento.
-

Não prejudicar significativamente (“NPS”)

2)	Adaptação às alterações climáticas	A atividade satisfaz os critérios estabelecidos no apêndice A do presente anexo.
3)	Utilização sustentável e proteção dos recursos hídricos e marinhos	A atividade satisfaz os critérios estabelecidos no apêndice B do presente anexo.
4)	Transição para uma economia circular	<p>Os operadores económicos avaliam a disponibilidade e, se possível, aplicam técnicas que promovem:</p> <ol style="list-style-type: none"> a) A reutilização e a utilização de matérias-primas secundárias e de componentes reutilizados em produtos transformados; b) A conceção de produtos transformados com elevada durabilidade, reciclabilidade, facilidade de desmontagem e adaptabilidade; c) Uma gestão de resíduos que dá prioridade à reciclagem em detrimento da eliminação, no processo de fabrico; d) A divulgação de informações sobre substâncias que suscitem preocupação ao longo do ciclo de vida dos produtos transformados e a rastreabilidade dessas substâncias.
5)	Prevenção e controlo da poluição	<p>A atividade satisfaz os critérios estabelecidos no apêndice C do presente anexo.</p> <p>Quando aplicável, os veículos não contêm chumbo, mercúrio, cromo hexavalente ou cádmio.</p>
6)	Proteção e restauro da biodiversidade e dos ecossistemas	A atividade satisfaz os critérios estabelecidos no apêndice D do presente anexo.

3.20. Fabrico, instalação e prestação de assistência a equipamento elétrico de alta, média e baixa tensão para o transporte e distribuição de eletricidade que ofereça ou permita um contributo substancial para a mitigação das alterações climáticas

Descrição da atividade

A atividade económica consiste no desenvolvimento, fabrico, instalação, manutenção ou prestação de assistência relativamente a produtos, equipamentos ou sistemas elétricos ou *software* destinados a reduzir substancialmente as emissões de GEE em sistemas de transporte e distribuição de eletricidade de alta, média e baixa tensão através da eletrificação, da eficiência energética, da integração de energia de fontes renováveis ou da conversão eficiente de energia.

A atividade económica abrange sistemas para integrar fontes de energia renováveis na rede elétrica, criar interconexões ou aumentar a automatização, a flexibilidade e a estabilidade da rede, gerir a resposta do lado da procura, desenvolver os transportes ou o aquecimento hipocarbónicos ou implantar tecnologias de contadores inteligentes a fim de melhorar substancialmente a eficiência energética.

A atividade económica desta categoria não abrange equipamentos geradores de calor e eletricidade nem aparelhos elétricos.

Se uma atividade económica for abrangida pela presente secção e pela secção 4.9 do presente anexo, é aplicável esta última.

As atividades económicas incluídas nesta categoria poderão estar associadas a diversos códigos, nomeadamente C26.51, C27.1, C27.3, C27.9, C33.13, C33.14 e C33.2 da NACE — nomenclatura estatística das atividades económicas estabelecida pelo Regulamento (CE) n.º 1893/2006.

As atividades económicas incluídas nesta categoria são “atividades capacitantes”, na aceção do artigo 10.º, n.º 1, alínea i), do Regulamento (UE) 2020/852, desde que satisfaçam os critérios técnicos de avaliação estabelecidos na presente secção.

Crítérios técnicos de avaliação

Contribuir substancialmente para a mitigação das alterações climáticas

1. A atividade consiste no fabrico, instalação ou manutenção de um dos seguintes elementos ou na prestação de serviços de manutenção, reparação e consultoria técnica essenciais para o funcionamento durante a vida útil de um ou vários dos seguintes elementos:

- a) Postos de carregamento de veículos elétricos e infraestruturas elétricas de apoio à eletrificação dos transportes instaladas principalmente para permitir o carregamento de veículos elétricos.

As atividades incluídas na secção 7.4 ficam excluídas do presente ponto;

- b) Dispositivos de cablagem, sob tensão ou não, para fins de transporte e distribuição destinados à cablagem de circuitos elétricos, transformadores que cumpram os requisitos da Fase 2 (1 de julho de 2021) para transformadores de grande potência, definidos no anexo I do Regulamento (UE) n.º 548/2014 da Comissão⁸, e transformadores de média potência cuja tensão mais elevada para o equipamento não exceda 36 kV e que cumpram os requisitos do nível AA0 relativos às perdas em vazio, estabelecidos na série de normas EN 50708, desde que esses dispositivos e transformadores contribuam para aumentar a quota-parte de energia de fontes renováveis no sistema ou melhorem a eficiência energética;

- c) Produtos, equipamentos e sistemas elétricos de baixa tensão que aumentem a controlabilidade do sistema elétrico e contribuam para aumentar a quota-parte de energia de fontes renováveis ou melhorem a eficiência energética, e que sejam:

- i) interruptores, comutadores, quadros de distribuição, quadros de fusíveis ou centros de comando de baixa tensão que sejam conectáveis, automatizados ou equipados com dispositivos de medição de potência ou de energia e conformes com a norma CEI TR 63196: *Low-Voltage Switchgear and Control gear and their assemblies — Energy efficiency*,
-

-
- ii) sistemas eletrónicos para edifícios e habitações (HBES), referidos na série de normas EN IEC 63044, quando os produtos e sistemas sejam necessários para medir, controlar e reduzir o consumo de energia,
 - iii) tecnologias que permitem aumentar a eficiência energética de instalações de baixa tensão, reconhecidas nas normas HD 60364-8-1: *Low-voltage electrical installations — Part 8-1: Energy efficiency* e HD 60364-8-82: *Low-voltage electrical installations — Part 8-82: Functional aspects — Prosumer's low-voltage electrical installations*, incluindo contadores de energia e de potência, ecrãs externos dos clientes, compensação de potência, compensação de fase e filtragem e sistemas eficientes acionados por motor elétrico;
- d) Comutadores e dispositivos de comando de alta e média tensão que aumentem a controlabilidade do sistema elétrico, sejam integrados para aumentar a quota-parte de energia de fontes renováveis ou melhorem a eficiência energética.
- O equipamento referido na presente alínea d) cumpre as normas EN 62271-1: *High-voltage switchgear and control gear — Part 1: Common specifications for alternating current switchgear and control gear* e EN 62271-200: *High-voltage switchgear and control gear — Part 200: AC metal-enclosed switchgear and control gear for rated voltages above 1 kV and up to and including 52 kV*, ou EN 62271-203: *High-voltage switchgear and control gear — Part 203: Gas-insulated metal-enclosed switchgear for rated voltages above 52kV*;
- e) Equipamentos, sistemas e serviços de resposta da procura e de transferência de carga que aumentem a flexibilidade do sistema elétrico e contribuam para a estabilidade da rede, incluindo:
- i) soluções para a transmissão de informações aos utilizadores de modo que tomem medidas à distância relativas ao aprovisionamento ou consumo, incluindo plataformas de dados de clientes;
 - ii) centros de comando automatizados para a gestão da carga e os seus componentes essenciais (quadros de distribuição, contactores, relés, interruptores, inversores automáticos).
Os componentes essenciais são instalados como parte dos centros de comando,
 - iii) quando não esteja incluído na secção 8.2, o *software* avançado e analítico para maximizar a eficiência e a automatização das redes de eletricidade ou a integração de recursos energéticos descentralizados, a nível da rede elétrica ou de uma indústria, incluindo:
 - a) Salas de controlo avançadas, automatização de subestações elétricas, capacidades de controlo da tensão;
 - b) *Software* operacional que permita aos operadores simular o funcionamento das redes com o objetivo de assegurar a estabilidade da rede, gerir recursos energéticos descentralizados ou melhorar o desempenho da rede.
O *software* apoia características dinâmicas da rede necessárias à transição para as energias renováveis. É capaz de processar dados de medições da rede em tempo quase real para perceber como ocorre efetivamente o transporte, a distribuição e o consumo de energia e utilizar estas informações para melhorar os estudos de simulação e as atividades operacionais, incluindo a prevenção de interrupções, apagões e desperdício;
 - iv) quando não esteja incluído na secção 8.2, o *software* de apoio à conceção e planeamento de novas redes ou da modernização da rede.
O *software* apoia características dinâmicas da rede necessárias à transição para as energias renováveis, incluindo a produção volátil de eletricidade a nível da distribuição (“autoconsumidores”), alteração do sentido do fluxo de energia e a utilização de unidades de armazenamento da rede,
 - v) sensores meteorológicos para previsão da produção de eletricidade a partir de fontes renováveis,
 - vi) controladores e relés conectáveis, autónomos ou incorporados, que permitam uma utilização eficiente das fontes e cargas elétricas,
 - vii) equipamento de deslastre de carga e de transferência de carga para a gestão da carga e equipamento de comutação de fontes, se o equipamento estiver em conformidade com a norma EN IEC 62962:2019: *Particular requirements for load-shedding equipment*;
-

-
- f) Quando não estejam incluídos na secção 8.2, sistemas de comunicação, *software* e equipamentos de controlo, produtos, sistemas e serviços que promovam a eficiência energética ou a integração de energia de fontes renováveis:
- i) equipamento que permita especificamente o intercâmbio de eletricidade proveniente de fontes renováveis entre utilizadores,
 - ii) tecnologia ou serviço de troca de baterias, apoiando a eletrificação dos transportes,
 - iii) sistemas de gestão de microrredes,
 - iv) sistemas de gestão de energia ou potência, sistemas de controlo de energia ou potência e sistemas SCADA para a gestão de energia,
 - v) contactores, arrancadores de motores e controlos de motores que sejam conectáveis ou automatizados e permitam o controlo à distância ou automatizado do consumo de eletricidade e a otimização da variação da carga,
 - vi) variadores de velocidade e outras soluções similares, excluindo os arrancadores progressivos, que promovam a eficiência energética em aplicações de motores elétricos, caso o equipamento seja conforme com as normas EN 61800-9-1: *Adjustable speed electrical power drive systems — Part 9-1: Ecodesign for power drive systems, motor starters, power electronics and their driven applications — General requirements for setting energy efficiency standards for power driven equipment using the extended product approach (EPA) and semi analytic model (SAM)* e EN 61800-9-2: *Adjustable speed electrical power drive systems — Part 9-2: Ecodesign for power drive systems, motor starters, power electronics and their driven applications — Energy efficiency indicators for power drive systems and motor starters*,
 - vii) motores elétricos de baixa tensão com uma classe de eficiência energética [de acordo com a norma EN 60034-30-1: *Rotating electrical machines — Part 30-1: Efficiency classes of line operated AC motors (IE code)*] que excede os requisitos previstos no Regulamento (UE) 2019/1781 da Comissão⁹, designadamente:
 - a) Motores monofásicos com potência nominal igual ou superior a 0,12 kW e classe de eficiência igual ou superior a IE3;
 - b) Motores de segurança reforçada “Ex eb” com potência nominal compreendida entre 0,12 kW e 1 000 kW, com dois, quatro, seis ou oito polos e classe de eficiência IE3 ou superior;
 - c) Motores trifásicos com potência nominal compreendida entre 0,75 kW e 1 000 kW, com dois, quatro, seis ou oito polos, que não sejam motores de segurança reforçada “Ex eb” e com: i) classe de eficiência IE5, para os motores com dois, quatro ou seis polos e potência nominal compreendida entre 75 kW e 200 kW, ii) classe de eficiência de IE4 ou superior para todos os outros motores;
 - d) Motores trifásicos com potência nominal compreendida entre 0,12 kW e 0,75 kW, com dois, quatro, seis ou oito polos, que não sejam motores de segurança reforçada “Ex eb” e com uma classe de eficiência IE3 ou superior;
 - e) Motores trifásicos, apenas com variadores de velocidade, com potência nominal compreendida entre 0,75 kW e 1 000 kW, com dois, quatro, seis ou oito polos, classificados de acordo com a norma EN IEC TS 60034-30-2 e com classe de eficiência IE5,
 - viii) motores de média e alta tensão com potência nominal superior a 1 000 kW e uma classe de eficiência energética IE4 ou superior, de acordo com o projeto de norma IEC 60034-30-3.
2. Os seguintes elementos não satisfazem os critérios:
- a) As infraestruturas dedicadas à criação de uma ligação direta, ou à ampliação de uma ligação direta instalada, entre uma subestação ou rede e uma central de produção de energia com uma intensidade de emissões de gases com efeito de estufa superior a 100 gCO_{2(e)}/kWh, medida com base no ciclo de vida. Esta exclusão aplica-se apenas aos equipamentos diretamente utilizados para ligar, ou reforçar a ligação, a uma central de produção de energia com uma intensidade de emissões de gases com efeito de estufa superior a 100 g CO_{2(e)}/kWh, medida com base no ciclo de vida;
-

b) Os produtos, equipamentos, sistemas e *software* instalados numa infraestrutura dedicada à extração, transporte, distribuição, armazenamento, produção ou transformação de combustíveis fósseis.

3. Os comutadores com meio isolante ou de interrupção que utilizem ou cujo funcionamento dependa de gases com potencial de aquecimento global igual ou superior a 10 não cumprem os critérios.

Os comutadores, de todas as gamas de potência, que contêm SF₆ não cumprem os critérios.

4. Todos os produtos, equipamentos e sistemas cumprem os requisitos obrigatórios de desempenho em matéria de eficiência energética e dos materiais definidos na Diretiva 2009/125/CE do Parlamento Europeu e do Conselho¹⁰. Os fabricantes têm em conta os mais recentes requisitos de desempenho aplicáveis na União.

Não prejudicar significativamente (“NPS”)

2)	Adaptação às alterações climáticas	A atividade satisfaz os critérios estabelecidos no apêndice A do presente anexo.
3)	Utilização sustentável e proteção dos recursos hídricos e marinhos	A atividade satisfaz os critérios estabelecidos no apêndice B do presente anexo.
4)	Transição para uma economia circular	Os operadores económicos avaliam a disponibilidade e, se possível, aplicam técnicas que promovem: <ul style="list-style-type: none"> a) A reutilização e a utilização de matérias-primas secundárias e de componentes reutilizados em produtos transformados; b) A conceção de produtos transformados com elevada durabilidade, reciclabilidade, facilidade de desmontagem e adaptabilidade; c) Uma gestão de resíduos que dá prioridade à reciclagem em detrimento da eliminação, no processo de fabrico; d) A divulgação de informações sobre substâncias que suscitem preocupação ao longo do ciclo de vida dos produtos transformados e a rastreabilidade dessas substâncias.
5)	Prevenção e controlo da poluição	A atividade satisfaz os critérios estabelecidos no apêndice C do presente anexo.
6)	Proteção e restauro da biodiversidade e dos ecossistemas	A atividade satisfaz os critérios estabelecidos no apêndice D do presente anexo.

3.21. Fabrico de aeronaves

Descrição da atividade

Fabrico, reparação, manutenção, revisão, adaptação, conceção, reconversão e requalificação de aeronaves e de peças e equipamentos de aeronaves¹¹.

As atividades económicas incluídas nesta categoria poderão estar associadas a diversos códigos, nomeadamente C30.3 e C33.16 da NACE — nomenclatura estatística das atividades económicas estabelecida pelo Regulamento (CE) n.º 1893/2006.

As atividades económicas incluídas nesta categoria que não satisfazem o critério “contributo substancial”, especificado na alínea a) da presente secção, são atividades de transição, na aceção do artigo 10.º, n.º 2, do Regulamento (UE) 2020/852, desde que satisfaçam os restantes critérios técnicos de avaliação estabelecidos nesta mesma secção.

*Critérios técnicos de avaliação***Contribuir substancialmente para a mitigação das alterações climáticas**

A atividade consiste no fabrico, reparação, manutenção, revisão, adaptação, conceção, reconversão ou requalificação de um dos seguintes elementos:

- a) Aeronaves com nível nulo de emissões diretas de CO₂ (medidas no tubo de escape);
- b) Até 31 de dezembro de 2027, aeronaves, exceto as produzidas para a aviação privada ou comercial, que observam as margens especificadas abaixo e estejam limitadas pelo rácio de substituição, a fim de garantir que a entrega não aumenta a dimensão da frota mundial:
 - i) com massa de descolagem máxima superior a 5,7 t e igual ou inferior a 60 t e um valor certificado da métrica de emissões de CO₂ pelo menos 11 % inferior ao limite aplicável a novos tipos constante da norma da Organização da Aviação Civil Internacional (OACI)¹²,
 - ii) com massa de descolagem máxima superior a 60 t e igual ou inferior a 150 t e um valor certificado da métrica de emissões de CO₂ pelo menos 2 % inferior ao limite aplicável a novos tipos constante da norma da OACI,
 - iii) com massa de descolagem máxima superior a 150 t e um valor certificado da métrica de emissões de CO₂ pelo menos 1,5 % inferior ao limite aplicável a novos tipos constante da norma da OACI.
A percentagem de aeronaves elegíveis e conformes com a taxonomia está limitada pelo rácio de substituição. O rácio de substituição é calculado com base na proporção entre as aeronaves permanentemente retiradas de uso e o número médio de aeronaves entregues a nível mundial nos últimos dez anos, de acordo com os dados verificados disponibilizados por fornecedores de dados independentes.
Na ausência de um certificado relativo aos valores da métrica de emissões de CO₂ que confirme a margem exigida para o limite aplicável a novos tipos constante da norma da OACI, o fabricante da aeronave deve emitir uma declaração segundo a qual a aeronave satisfaz o nível de desempenho exigido e as margens de melhoria, na condição de a aeronave ser certificada até 11 de dezembro de 2026;
- c) De 1 de janeiro de 2028 a 31 de dezembro de 2032, aeronaves que cumprem os critérios técnicos de avaliação estabelecidos na alínea b) da presente subsecção e que estão certificadas para operar com uma mistura de 100 % de combustíveis de aviação sustentáveis.

Não prejudicar significativamente (“NPS”)

2)	Adaptação às alterações climáticas	A atividade satisfaz os critérios estabelecidos no apêndice A do presente anexo.
3)	Utilização sustentável e proteção dos recursos hídricos e marinhos	A atividade satisfaz os critérios estabelecidos no apêndice B do presente anexo.
4)	Transição para uma economia circular	Os operadores económicos avaliam a disponibilidade e, se possível, aplicam técnicas que promovem: <ol style="list-style-type: none"> a) A reutilização e a utilização de matérias-primas secundárias e de componentes reutilizados em produtos transformados; b) A conceção de produtos transformados com elevada durabilidade, reciclabilidade, facilidade de desmontagem e adaptabilidade; c) Uma gestão de resíduos que dá prioridade à reciclagem em detrimento da eliminação, no processo de fabrico; d) A divulgação de informações sobre substâncias que suscitem preocupação ao longo do ciclo de vida dos produtos transformados e a rastreabilidade dessas substâncias.

	<p>São aplicadas medidas para gerir e reciclar resíduos no final de vida, incluindo por meio de acordos contratuais de desmantelamento com prestadores de serviços de reciclagem, a incorporação nas projeções financeiras ou na documentação oficial do projeto. Estas medidas garantem que os componentes e materiais são triados e tratados de modo que maximize a reciclagem e a reutilização, em conformidade com a hierarquia dos resíduos, os princípios regulamentares em matéria de resíduos e os regulamentos aplicáveis da UE, em especial a reutilização e reciclagem de baterias e equipamentos eletrónicos e das matérias-primas críticas neles contidas. Estas medidas incluem ainda o controlo e a gestão de materiais perigosos.</p>
5) Prevenção e controlo da poluição	<p>A atividade satisfaz os critérios estabelecidos no apêndice C do presente anexo.</p> <p>As aeronaves cumprem o disposto no artigo 9.º, n.º 2, do Regulamento (UE) 2018/1139.</p> <p>As aeronaves referidas nas alíneas b) e c) da presente secção cumprem as seguintes normas:</p> <p>a) Alteração n.º 13 do volume I (ruído), capítulo 14, do anexo 16 da Convenção de Chicago, quando a soma das diferenças, nos três pontos de medição, entre os níveis máximos de ruído e os níveis máximos de ruído permitidos especificados nos pontos 14.4.1.1, 14.4.1.2 e 14.4.1.3 não é inferior a 22 EPNdB.</p> <p>b) Alteração n.º 10 do volume II (emissões dos motores), capítulos 2 e 4, do anexo 16 da Convenção de Chicago.</p>
6) Proteção e restauro da biodiversidade e dos ecossistemas	<p>A atividade satisfaz os critérios estabelecidos no apêndice D do presente anexo.</p>

^{*1} Regulamento (UE) 2018/858 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 30 de maio de 2018, relativo à homologação e à fiscalização do mercado dos veículos a motor e seus reboques, e dos sistemas, componentes e unidades técnicas destinados a esses veículos, que altera os Regulamentos (CE) n.º 715/2007 e (CE) n.º 595/2009 e revoga a Diretiva 2007/46/CE (JO L 151 de 14.6.2018, p. 1).

^{*2} Regulamento (UE) n.º 168/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de janeiro de 2013, relativo à homologação e fiscalização do mercado dos veículos de duas ou três rodas e dos quadriciclos (JO L 60 de 2.3.2013, p. 52).

^{*3} Conforme previsto no artigo 4.º, n.º 1, alínea a), do Regulamento (UE) 2018/858.

^{*4} Conforme definido no artigo 4.º, n.º 1, alíneas a) e b), do Regulamento (UE) 2018/858.

^{*5} Regulamento (UE) 2019/631 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 17 de abril de 2019, que estabelece normas de desempenho em matéria de emissões de CO₂ dos automóveis novos de passageiros e dos veículos comerciais ligeiros novos e que revoga os Regulamentos (CE) n.º 443/2009 e (UE) n.º 510/2011 (reformulação) (JO L 111 de 25.4.2019, p. 13).

^{*6} Conforme definido no artigo 4.º do Regulamento (UE) n.º 168/2013.

^{*7} Regulamento (UE) 2019/1242 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de junho de 2019, que estabelece normas de desempenho em matéria de emissões de CO₂ dos veículos pesados novos e que altera os Regulamentos (CE) n.º 595/2009 e (UE) 2018/956 do Parlamento Europeu e do Conselho e a Diretiva 96/53/CE do Conselho (JO L 198 de 25.7.2019, p. 202).

- ^{*8} Regulamento (UE) n.º 548/2014 da Comissão, de 21 de maio de 2014, que dá execução à Diretiva 2009/125/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, no que diz respeito aos transformadores de pequena, média e grande potência (JO L 152 de 22.5.2014, p. 1).
- ^{*9} Regulamento (UE) 2019/1781 da Comissão, de 1 de outubro de 2019, que estabelece os requisitos de conceção ecológica aplicáveis aos motores elétricos e aos variadores de velocidade nos termos da Diretiva 2009/125/CE do Parlamento Europeu e do Conselho que altera o Regulamento (CE) n.º 641/2009 respeitante aos requisitos de conceção ecológica para bombas de circulação sem empanque autónomas e integradas em produtos e que revoga o Regulamento (CE) n.º 640/2009 da Comissão (JO L 272 de 25.10.2019, p. 74).
- ^{*10} Diretiva 2009/125/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de outubro de 2009, relativa à criação de um quadro para definir os requisitos de conceção ecológica dos produtos relacionados com o consumo de energia (reformulação) (JO L 285 de 31.10.2009, p. 10).
- ^{*11} A atividade abrange o fabrico de peças e equipamentos e a prestação dos serviços conexos, bem como de serviços de manutenção, reparação e revisão (MRO), na medida em que estes possam estar ligados a um tipo de aeronave elegível e melhorem ou mantenham o nível de eficiência da aeronave.
- ^{*12} Volume 3 (emissões de CO₂) da norma de proteção ambiental da Organização da Aviação Civil Internacional (OACI), constante do anexo 16 da Convenção de Chicago, primeira edição.»;
- 3) Na secção 4.4, subsecção «Critérios técnicos de avaliação», subsecção «Não prejudicar significativamente (“NPS”)», o ponto 5 passa a ter a seguinte redação:

«5) Prevenção e controlo da poluição	São aplicadas medidas para minimizar a toxicidade das tintas anti-incrustantes e dos biocidas, conforme estabelecido no Regulamento (UE) n.º 528/2012 do Parlamento Europeu e do Conselho ^{*1} .
--------------------------------------	---

^{*1} Regulamento (UE) n.º 528/2012 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 22 de maio de 2012, relativo à disponibilização no mercado e à utilização de produtos biocidas (JO L 167 de 27.6.2012, p. 1).»;

- 4) Na secção 4.9, subsecção «Critérios técnicos de avaliação», ponto 2, a alínea c) passa a ter a seguinte redação:

«c) Instalação de transformadores de transporte e distribuição que cumprem os requisitos para a fase 2 (1 de julho de 2021), definidos no anexo I do Regulamento (UE) n.º 548/2014 da Comissão, e, no caso dos transformadores de média potência com a tensão mais elevada para equipamento até 36 kV, os requisitos de nível AA0 para as perdas em vazio, estabelecidos na norma EN 50588-1^{*1}.

^{*1} CEI EN 50588-1, *Medium power transformers 50 Hz, with highest voltage for equipment not exceeding 36 kV* (Transformadores de média potência de 50 Hz, com tensão mais elevada para equipamento até 36 kV).»;

- 5) Na secção 4.26, subsecção «Critérios técnicos de avaliação», subsecção «Critérios adicionais relativos ao princípio de «não prejudicar significativamente (“NPS”)», o ponto 3 passa a ter a seguinte redação:

«3) Utilização sustentável e proteção dos recursos hídricos e marinhos	A atividade satisfaz os critérios estabelecidos no apêndice B do presente anexo. Os riscos de degradação ambiental relacionados com a preservação da qualidade da água e a prevenção do estresse hídrico são identificados e abordados, em conformidade com um plano de gestão da utilização e proteção da água, elaborado em consulta com as partes interessadas. A fim de limitar as anomalias térmicas associadas à descarga de calor residual, os operadores de centrais nucleares interiores que utilizam o arrefecimento húmido em circuito aberto através de água proveniente de um rio ou de um lago controlam:
--	---

	<p>a) A temperatura máxima da massa de água doce recetora após mistura; e</p> <p>b) A diferença de temperatura máxima entre a água de arrefecimento descarregada e a massa de água doce recetora.</p> <p>O controlo da temperatura é aplicado em conformidade com as condições de licenciamento individuais para as operações específicas, se for caso disso, ou com limiares conformes com o direito da União.</p> <p>A atividade respeita as normas IFC (Industry Foundation Classes).</p> <p>As atividades nucleares são realizadas em conformidade com os requisitos da Diretiva 2000/60/CE e da Diretiva 2013/51/Euratom do Conselho que estabelece requisitos para a proteção da saúde do público em geral no que diz respeito às substâncias radioativas presentes na água destinada ao consumo humano.»</p>
--	---

- 6) Na secção 4.27, subsecção «Critérios técnicos de avaliação», subsecção «Critérios adicionais relativos ao princípio de «não prejudicar significativamente (“NPS”)», o ponto 3 passa a ter a seguinte redação:

<p>«3) Utilização sustentável e proteção dos recursos hídricos e marinhos</p>	<p>A atividade satisfaz os critérios estabelecidos no apêndice B do presente anexo.</p> <p>Os riscos de degradação ambiental relacionados com a preservação da qualidade da água e a prevenção do estresse hídrico são identificados e abordados, em conformidade com um plano de gestão da utilização e proteção da água, elaborado em consulta com as partes interessadas.</p> <p>A fim de limitar as anomalias térmicas associadas à descarga de calor residual, os operadores de centrais nucleares interiores que utilizam o arrefecimento húmido em circuito aberto através de água proveniente de um rio ou de um lago controlam:</p> <p>a) A temperatura máxima da massa de água doce recetora após mistura; e</p> <p>b) A diferença de temperatura máxima entre a água de arrefecimento descarregada e a massa de água doce recetora.</p> <p>O controlo da temperatura é aplicado em conformidade com as condições de licenciamento individuais para as operações específicas, se for caso disso, ou com limiares conformes com o direito da União.</p> <p>A atividade respeita as normas IFC (Industry Foundation Classes).</p> <p>As atividades nucleares são efetuadas em conformidade com a Diretiva 2000/60/CE, respeitante às massas de água utilizadas para a captação de água potável, e a Diretiva 2013/51/Euratom do Conselho, que estabelece requisitos para a proteção da saúde do público em geral no que diz respeito às substâncias radioativas presentes na água destinada ao consumo humano.»</p>
---	---

- 7) Na secção 4.28, subsecção «Critérios técnicos de avaliação», subsecção «Critérios adicionais relativos ao princípio de «não prejudicar significativamente (“NPS”)», o ponto 3 passa a ter a seguinte redação:

«3) Utilização sustentável e proteção dos recursos hídricos e marinhos	<p>A atividade satisfaz os critérios estabelecidos no apêndice B do presente anexo.</p> <p>Os riscos de degradação ambiental relacionados com a preservação da qualidade da água e a prevenção do estresse hídrico são identificados e abordados, em conformidade com um plano de gestão da utilização e proteção da água, elaborado em consulta com as partes interessadas.</p> <p>A fim de limitar as anomalias térmicas associadas à descarga de calor residual, os operadores de centrais nucleares interiores que utilizam o arrefecimento húmido em circuito aberto através de água proveniente de um rio ou de um lago controlam:</p> <p>a) A temperatura máxima da massa de água doce recetora após mistura; e</p> <p>b) A diferença de temperatura máxima entre a água de arrefecimento descarregada e a massa de água doce recetora.</p> <p>O controlo da temperatura é aplicado em conformidade com as condições de licenciamento individuais para as operações específicas, se for caso disso, ou com limiares conformes com o direito da União.</p> <p>A atividade respeita as normas IFC (Industry Foundation Classes).</p> <p>As atividades nucleares são efetuadas em conformidade com os requisitos da Diretiva 2000/60/CE, respeitante às massas de água utilizadas para a captação de água potável, e da Diretiva 2013/51/Euratom do Conselho, que estabelece requisitos para a proteção da saúde do público em geral no que diz respeito às substâncias radioativas presentes na água destinada ao consumo humano.»</p>
--	---

- 8) Na secção 6.3, subsecção «Critérios técnicos de avaliação», subsecção «Não prejudicar significativamente (“NPS”)», o ponto 5 passa a ter a seguinte redação:

«5) Prevenção e controlo da poluição	<p>No caso dos veículos rodoviários da categoria M, os pneus cumprem os requisitos para o ruído exterior de rolamento da classe de eficiência energética mais elevada em que estejam disponíveis produtos e o coeficiente de resistência ao rolamento (que influencia a eficiência energética dos veículos) das duas classes de eficiência energética mais elevadas em que estejam disponíveis produtos, conforme estabelecido no Regulamento (UE) 2020/740, e se poderá verificar a partir do Registo Europeu de Produtos para a Etiquetagem Energética (EPREL).</p> <p>Os veículos cumprem, quando aplicáveis, os requisitos para a homologação de veículos pesados no respeitante a emissões — norma Euro VI, fase mais recente, estabelecidos em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 595/2009.»</p>
--------------------------------------	---

- 9) Na secção 6.5, subsecção «Critérios técnicos de avaliação», subsecção «Não prejudicar significativamente (“NPS”)», o ponto 5 passa a ter a seguinte redação:

«5) Prevenção e controlo da poluição	<p>Os veículos cumprem os requisitos para a homologação de veículos ligeiros no respeitante a emissões — norma Euro 6, fase mais recente¹, estabelecidos em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 715/2007.</p> <p>Os veículos cumprem os limiares de emissões para veículos ligeiros não poluentes estabelecidos no anexo, quadro 2, da Diretiva 2009/33/CE do Parlamento Europeu e do Conselho².</p> <p>No caso dos veículos rodoviários das categorias M e N, os pneus cumprem os requisitos para o ruído exterior de rolamento da classe de eficiência energética mais elevada em que estejam disponíveis produtos e o coeficiente de resistência ao rolamento (que influencia a eficiência energética dos veículos) das duas classes de eficiência energética mais elevadas em que estejam disponíveis produtos, conforme estabelecido no Regulamento (UE) 2020/740, e se poderá verificar a partir do Registo Europeu de Produtos para a Etiquetagem Energética (EPREL).</p> <p>Os veículos cumprem o disposto no Regulamento (UE) n.º 540/2014 do Parlamento Europeu e do Conselho³.</p>
--------------------------------------	--

¹ Regulamento (UE) 2018/1832 da Comissão, de 5 de novembro de 2018, que altera a Diretiva 2007/46/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, o Regulamento (CE) n.º 692/2008 da Comissão e o Regulamento (UE) 2017/1151 da Comissão com o objetivo de melhorar os ensaios e procedimentos de homologação no que respeita às emissões dos veículos ligeiros de passageiros e comerciais, incluindo os que dizem respeito à conformidade em circulação e às emissões reais de condução, e de introduzir dispositivos para a monitorização do consumo de combustível e energia elétrica (JO L 301 de 27.11.2018, p. 1).

² Diretiva 2009/33/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de abril de 2009, relativa à promoção de veículos de transporte rodoviário não poluentes e energeticamente eficientes (JO L 120 de 15.5.2009, p. 5).

³ Regulamento (UE) n.º 540/2014 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de abril de 2014, relativo ao nível sonoro dos veículos a motor e dos sistemas silenciosos de substituição, e que altera a Diretiva 2007/46/CE e revoga a Diretiva 70/157/CEE (JO L 158 de 27.5.2014, p. 131).»;

- 10) Na secção 6.6, subsecção «Critérios técnicos de avaliação», subsecção «Não prejudicar significativamente (“NPS”)», o ponto 5 passa a ter a seguinte redação:

«5) Prevenção e controlo da poluição	<p>No caso dos veículos rodoviários das categorias M e N, os pneus cumprem os requisitos para o ruído exterior de rolamento da classe de eficiência energética mais elevada em que estejam disponíveis produtos e o coeficiente de resistência ao rolamento (que influencia a eficiência energética dos veículos) das duas classes de eficiência energética mais elevadas em que estejam disponíveis produtos, conforme estabelecido no Regulamento (UE) 2020/740, e se poderá verificar a partir do Registo Europeu de Produtos para a Etiquetagem Energética (EPREL). Os veículos cumprem os requisitos para a homologação de veículos pesados no respeitante a emissões — norma Euro VI, fase mais recente¹, estabelecidos em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 595/2009.</p> <p>Os veículos cumprem o disposto no Regulamento (UE) n.º 540/2014.</p>
--------------------------------------	---

¹ Regulamento (UE) n.º 582/2011 da Comissão, de 25 de maio de 2011, que dá aplicação e altera o Regulamento (CE) n.º 595/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho no que se refere às emissões dos veículos pesados (Euro VI) e que altera os anexos I e III da Diretiva 2007/46/CE do Parlamento Europeu e do Conselho (JO L 167 de 25.6.2011, p. 1).»;

- 11) A secção 6.7 é alterada do seguinte modo:

- a) Na subsecção «Critérios técnicos de avaliação», subsecção «Contribuir substancialmente para a mitigação das alterações climáticas», é aditada a seguinte alínea c):

«c) Se, do ponto de vista tecnológico e económico, não for possível satisfazer o critério definido na alínea a), a partir de 1 de janeiro de 2026, a intensidade média anual de emissões de gases com efeito de estufa da energia utilizada a bordo de um navio durante um período de referência^{*1} não excede os seguintes limites:

- a) 76,4 gCO_{2(e)}/MJ — de 1 de janeiro de 2026 a 31 de dezembro de 2029,
- b) 61,1 gCO_{2(e)}/MJ — de 1 de janeiro de 2030 a 31 de dezembro de 2034,
- c) 45,8 gCO_{2(e)}/MJ — de 1 de janeiro de 2035 a 31 de dezembro de 2039,
- d) 30,6 gCO_{2(e)}/MJ — de 1 de janeiro de 2040 a 31 de dezembro de 2044,
- e) 15,3 gCO_{2(e)}/MJ — de 1 de janeiro de 2045 a 31 de dezembro de 2049,
- f) 0 gCO_{2(e)}/MJ — a partir de 1 de janeiro de 2050.»;

b) Na subsecção «Critérios técnicos de avaliação», subsecção «Não prejudicar significativamente (“NPS”)», o ponto 4 passa a ter a seguinte redação:

«4) Transição para uma economia circular	<p>São aplicadas medidas para gerir e reciclar resíduos no final de vida, incluindo por meio de acordos contratuais de desmantelamento com prestadores de serviços de reciclagem, a incorporação nas projeções financeiras ou na documentação oficial do projeto. Estas medidas garantem que os componentes e materiais são triados e tratados de modo que maximize a reciclagem e a reutilização, em conformidade com a hierarquia dos resíduos, os princípios regulamentares em matéria de resíduos e os regulamentos aplicáveis da UE, em especial a reutilização e reciclagem de baterias e equipamentos eletrónicos e das matérias-primas críticas neles contidas. Estas medidas incluem ainda o controlo e a gestão de materiais perigosos.</p> <p>São aplicadas medidas para evitar a produção de resíduos na fase da utilização (manutenção, prestação de serviços de transporte no que diz respeito aos restos de cozinha e de mesa) e para gerir os resíduos remanescentes em conformidade com a hierarquia dos resíduos.</p>
--	---

*1 A intensidade de emissões de gases com efeito de estufa da energia utilizada a bordo de um navio é verificada por um terceiro independente e expressa pela quantidade de emissões de gases com efeito de estufa por unidade de energia, de acordo com a metodologia e os valores por defeito especificados no Regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho relativo à utilização de combustíveis renováveis e hipocarbónicos nos transportes marítimos e que altera a Diretiva 2009/16/CE.»;

12) A secção 6.8 é alterada do seguinte modo:

a) Na subsecção «Critérios técnicos de avaliação», subsecção «Contribuir substancialmente para a mitigação das alterações climáticas», ponto 1, é aditada a seguinte alínea c):

«c) Se, do ponto de vista tecnológico e económico, não for possível satisfazer o critério definido na alínea a), a partir de 1 de janeiro de 2026, a intensidade média anual de emissões de gases com efeito de estufa da energia utilizada a bordo de um navio ou pela frota de uma empresa durante um período de referência^{*1} não excede os seguintes limites:

- a) 76,4 gCO_{2(e)}/MJ — de 1 de janeiro de 2026 a 31 de dezembro de 2029,
- b) 61,1 gCO_{2(e)}/MJ — de 1 de janeiro de 2030 a 31 de dezembro de 2034,
- c) 45,8 gCO_{2(e)}/MJ — de 1 de janeiro de 2035 a 31 de dezembro de 2039,
- d) 30,6 gCO_{2(e)}/MJ — de 1 de janeiro de 2040 a 31 de dezembro de 2044,

e) 15,3 gCO_{2(e)}/MJ — de 1 de janeiro de 2045 a 31 de dezembro de 2049,

f) 0 gCO_{2(e)}/MJ — a partir de 1 de janeiro de 2050.»;

- b) Na subsecção «Critérios técnicos de avaliação», subsecção «Não prejudicar significativamente (“NPS”)», os pontos 4 e 5 passam a ter a seguinte redação:

«4) Transição para uma economia circular	São aplicadas medidas para gerir e reciclar resíduos no final de vida, incluindo por meio de acordos contratuais de desmantelamento com prestadores de serviços de reciclagem, a incorporação nas projeções financeiras ou na documentação oficial do projeto. Estas medidas garantem que os componentes e materiais são triados e tratados de modo que maximize a reciclagem e a reutilização, em conformidade com a hierarquia dos resíduos, os princípios regulamentares em matéria de resíduos e os regulamentos aplicáveis da UE, em especial a reutilização e reciclagem de baterias e equipamentos eletrónicos e das matérias-primas críticas neles contidas. Estas medidas incluem ainda o controlo e a gestão de materiais perigosos.
5) Prevenção e controlo da poluição	Os motores das embarcações cumprem os limites de emissão fixados no anexo II do Regulamento (UE) 2016/1628 (abrange as embarcações que cumprem esses limites sem soluções homologadas, como o pós-tratamento).

¹¹ A intensidade de emissões de gases com efeito de estufa da energia utilizada a bordo de um navio é verificada por um terceiro independente e expressa pela quantidade de emissões de gases com efeito de estufa por unidade de energia, de acordo com a metodologia e os valores por defeito especificados no Regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho relativo à utilização de combustíveis renováveis e hipocarbónicos nos transportes marítimos e que altera a Diretiva 2009/16/CE.»;

- 13) A secção 6.9 é alterada do seguinte modo:

- a) Na subsecção «Critérios técnicos de avaliação», subsecção «Contribuir substancialmente para a mitigação das alterações climáticas», o ponto 1 passa a ter a seguinte redação:

«1. A atividade de adaptação alcança um ou mais dos seguintes critérios:

- a) Reduz o consumo de combustível da embarcação de transporte de passageiros por vias navegáveis interiores em pelo menos 15 %, expresso por unidade de energia por viagem completa (cruzeiro de passageiros completo), conforme comprovado mediante um cálculo comparativo para as zonas de navegação representativas (incluindo os perfis de carga representativos e atracagem) em que a embarcação realizará operações ou por meio dos resultados de testes-modelo ou simulações;
- b) Reduz o consumo de combustível da embarcação de transporte de mercadorias por vias navegáveis interiores em pelo menos 15 %, expresso por unidade de energia por tonelada-quilómetro, conforme comprovado mediante um cálculo comparativo para as zonas de navegação representativas (incluindo os perfis de carga representativos) em que a embarcação realizará operações ou por meio dos resultados de testes-modelo ou simulações.»;

- b) Na subsecção «Critérios técnicos de avaliação», subsecção «Não prejudicar significativamente (“NPS”)», os pontos 4 e 5 passam a ter a seguinte redação:

«4) Transição para uma economia circular	São aplicadas medidas para gerir e reciclar resíduos no final de vida, incluindo por meio de acordos contratuais de desmantelamento com prestadores de serviços de reciclagem, a incorporação nas projeções financeiras ou na documentação oficial do projeto. Estas medidas garantem que os componentes e materiais são triados e tratados de modo que maximize a reciclagem e a reutilização, em conformidade com a hierarquia dos resíduos, os princípios regulamentares em matéria de resíduos e os regulamentos aplicáveis da UE, em especial a reutilização e reciclagem de baterias e equipamentos eletrónicos e das matérias-primas críticas neles contidas. Estas medidas incluem ainda o controlo e a gestão de materiais perigosos.
--	--

5) Prevenção e controlo da poluição	A atividade satisfaz os critérios estabelecidos no apêndice C do presente anexo. Os motores das embarcações cumprem os limites de emissão fixados no anexo II do Regulamento (UE) 2016/1628 (abrange as embarcações que cumprem esses limites sem soluções homologadas, como o pós-tratamento).»
-------------------------------------	--

14) A secção 6.10 é alterada do seguinte modo:

a) Na subsecção «Critérios técnicos de avaliação», subsecção «Contribuir substancialmente para a mitigação das alterações climáticas», ponto 1, são aditadas as seguintes alíneas e) e f):

«e) Se, do ponto de vista tecnológico e económico, não for possível satisfazer o critério definido na alínea a), a partir de 1 de janeiro de 2026, as embarcações capazes de operar com combustíveis de nível nulo de emissões diretas de CO₂ (medidas no tubo de escape) ou com combustíveis produzidos a partir de fontes renováveis¹ alcançaram um índice nominal de eficiência energética (EEDI) de valor equivalente a uma redução da linha de referência EEDI de, pelo menos, 20 pontos percentuais abaixo dos requisitos EEDI aplicáveis em 1 de abril de 2022² e:

a) Estão aptas a ligar à corrente no posto de atracação;

b) No caso de navios alimentados a gás, demonstram que utilizam medidas e tecnologias de ponta para atenuar as emissões de metano associadas ao combustível;

f) Se, do ponto de vista tecnológico e económico, não for possível satisfazer o critério definido na alínea a), a partir de 1 de janeiro de 2026, além de se atingir um índice de eficiência energética dos navios existentes (EEXI) de valor equivalente a uma redução da linha de referência EEDI de, pelo menos, 10 pontos percentuais abaixo dos requisitos EEXI aplicáveis em 1 de janeiro de 2023³, a intensidade média anual de emissões de gases com efeito de estufa da energia utilizada a bordo de um navio durante um período de referência⁴ não excede os seguintes limites:

a) 76,4 gCO_{2(e)}/MJ — de 1 de janeiro de 2026 a 31 de dezembro de 2029;

b) 61,1 gCO_{2(e)}/MJ — de 1 de janeiro de 2030 a 31 de dezembro de 2034;

c) 45,8 gCO_{2(e)}/MJ — de 1 de janeiro de 2035 a 31 de dezembro de 2039;

d) 30,6 gCO_{2(e)}/MJ — de 1 de janeiro de 2040 a 31 de dezembro de 2044;

e) 15,3 gCO_{2(e)}/MJ — a partir de 1 de janeiro de 2045.»;

b) Na subsecção «Critérios técnicos de avaliação», subsecção «Não prejudicar significativamente (“NPS”)», os pontos 4 e 5 passam a ter a seguinte redação:

«4) Transição para uma economia circular	São aplicadas medidas para gerir e reciclar resíduos no final de vida, incluindo por meio de acordos contratuais de desmantelamento com prestadores de serviços de reciclagem, a incorporação nas projeções financeiras ou na documentação oficial do projeto. Estas medidas garantem que os componentes e materiais são triados e tratados de modo que maximize a reciclagem e a reutilização, em conformidade com a hierarquia dos resíduos, os princípios regulamentares em matéria de resíduos e os regulamentos aplicáveis da UE, em especial a reutilização e reciclagem de baterias e equipamentos eletrónicos e das matérias-primas críticas neles contidas. Estas medidas incluem ainda o controlo e a gestão de materiais perigosos.
--	--

	<p>No caso dos navios de arqueação bruta superior a 500 toneladas e dos navios recém-construídos que os substituem, a atividade cumpre os requisitos do Regulamento (UE) n.º 1257/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho⁵. Os navios desmantelados são reciclados em estaleiros incluídos na lista europeia de estaleiros de reciclagem de navios constante da Decisão de Execução (UE) 2016/2323 da Comissão⁶.</p> <p>A atividade cumpre o disposto na Diretiva (UE) 2019/883 do Parlamento Europeu e do Conselho⁷ no respeitante à proteção do meio marinho contra os efeitos negativos das descargas de resíduos provenientes de navios.</p> <p>Os navios são operados em conformidade com o anexo V da Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios, de 2 de novembro de 1973 (Convenção MARPOL, da OMI), a fim de, nomeadamente, produzir menos quantidades de resíduos e reduzir as descargas legais, gerindo os seus resíduos de forma sustentável e ecológica.</p>
5) Prevenção e controlo da poluição	<p>No que respeita à redução das emissões de óxidos de enxofre e de partículas, as embarcações cumprem o disposto na Diretiva (UE) 2016/802 do Parlamento Europeu e do Conselho⁸, e no anexo VI, regra 14⁹, da Convenção MARPOL da OMI. O teor de enxofre dos combustíveis não excede 0,5 % em massa (limite global de enxofre) e 0,1 % em massa no caso da zona de controlo das emissões (ECA) para os óxidos de enxofre designada no Mar do Norte e no Báltico, bem como no mar Mediterrâneo (a partir de 2025), pela OMI¹⁰.</p> <p>No que respeita às emissões de óxidos de azoto (NO_x), as embarcações cumprem o disposto no anexo VI, regra 13¹¹, da Convenção MARPOL da OMI. Os navios construídos a partir de 2011 cumprem os requisitos de nível II para as emissões de NO_x. Quando realizam operações em zonas de controlo das emissões de óxidos de azoto criadas ao abrigo das regras da OMI, os navios construídos a partir de 1 de janeiro de 2016 cumprem requisitos mais rigorosos (nível III) no que respeita à redução das emissões de NO_x dos motores¹².</p> <p>As descargas de águas negras e cinzentas cumprem o disposto no anexo IV da Convenção MARPOL da OMI.</p> <p>São aplicadas medidas para minimizar a toxicidade das tintas anti-incrustantes e dos biocidas, conforme estabelecido no Regulamento (UE) n.º 528/2012.</p>

¹ Combustíveis que satisfazem os critérios técnicos de avaliação especificados nas secções 3.10 e 4.13 do presente anexo.

² Requisitos EEDI expressos como um fator de redução percentual, a aplicar ao valor de referência EEDI, conforme acordado pelo Comité de Proteção do Meio Marinho da Organização Marítima Internacional na sua 75.ª sessão. Os pontos percentuais definidos nos critérios técnicos de avaliação para o EEDI são adicionados ao fator de redução percentual EEDI.

³ Requisitos EEXI expressos como um fator de redução percentual, a aplicar ao valor de referência EEDI, conforme acordado pelo Comité de Proteção do Meio Marinho da Organização Marítima Internacional na sua 75.ª sessão. Os pontos percentuais definidos nos critérios técnicos de avaliação da taxonomia para o EEXI são adicionados ao fator de redução percentual EEXI. O índice de eficiência energética dos navios existentes (EEXI) alcançado é obrigatório a partir de 1 de janeiro de 2023 para todos os navios de transporte marítimo de mercadorias/passageiros, a fim de medir a sua eficiência energética e iniciar a recolha de dados para comunicação do seu indicador de intensidade de carbono (CII) operacional anual e da sua classificação CII (versão de 27.6.2023, disponível em: <https://www.imo.org/en/MediaCentre/HotTopics/Pages/EEXI-CII-FAQ.aspx>).

⁴ A intensidade de emissões de gases com efeito de estufa da energia utilizada a bordo de um navio é verificada por um terceiro independente e expressa pela quantidade de emissões de gases com efeito de estufa por unidade de energia, de acordo com a metodologia e os valores por defeito especificados no Regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho relativo à utilização de combustíveis renováveis e hipocarbónicos nos transportes marítimos e que altera a Diretiva 2009/16/CE.

⁵ Regulamento (UE) n.º 1257/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de novembro de 2013, relativo à reciclagem de navios e que altera o Regulamento (CE) n.º 1013/2006 e a Diretiva 2009/16/CE (JO L 330 de 10.12.2013, p. 1).

- ⁶ Decisão de Execução (UE) 2016/2323 da Comissão, de 19 de dezembro de 2016, que estabelece a lista europeia de estaleiros de reciclagem de navios nos termos do Regulamento (UE) n.º 1257/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho relativo à reciclagem de navios (JO L 345 de 20.12.2016, p. 119).
- ⁷ Diretiva (UE) 2019/883 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 17 de abril de 2019, relativa aos meios portuários de receção de resíduos provenientes dos navios, que altera a Diretiva 2010/65/UE e revoga a Diretiva 2000/59/CE (JO L 151 de 7.6.2019, p. 116).
- ⁸ Diretiva (UE) 2016/802 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de maio de 2016, relativa à redução do teor de enxofre de determinados combustíveis líquidos (JO L 132 de 21.5.2016, p. 58).
- ⁹ Versão de 27.6.2023, disponível em: [http://www.imo.org/en/OurWork/Environment/PollutionPrevention/AirPollution/Pages/Sulphur-oxides-\(SOx\)-%E2%80%93-Regulation-14.aspx](http://www.imo.org/en/OurWork/Environment/PollutionPrevention/AirPollution/Pages/Sulphur-oxides-(SOx)-%E2%80%93-Regulation-14.aspx).
- ¹⁰ No que respeita ao alargamento dos requisitos aplicáveis na zona de controlo das emissões a outros mares da União, os países da orla do Mediterrâneo têm vindo a discutir a possibilidade de criação de uma ECA no âmbito do quadro jurídico da Convenção de Barcelona.
- ¹¹ Versão de 27.6.2023, disponível em: [http://www.imo.org/en/OurWork/Environment/PollutionPrevention/AirPollution/Pages/Nitrogenoxides-\(NOx\)—Regulation-13.aspx](http://www.imo.org/en/OurWork/Environment/PollutionPrevention/AirPollution/Pages/Nitrogenoxides-(NOx)—Regulation-13.aspx).
- ¹² Nas águas da União, a partir de 2021, este requisito aplica-se no Mar do Norte e no Báltico.»;

15) A secção 6.11 é alterada do seguinte modo:

a) Na subsecção «Critérios técnicos de avaliação», subsecção «Contribuir substancialmente para a mitigação das alterações climáticas», são aditadas as seguintes alíneas d) e e):

«d) Se, do ponto de vista tecnológico e económico, não for possível satisfazer o critério definido na alínea a), a partir de 1 de janeiro de 2026, as embarcações capazes de operar com combustíveis de nível nulo de emissões diretas (medidas no tubo de escape) ou com combustíveis produzidos a partir de fontes renováveis¹ alcançaram um índice nominal de eficiência energética (EEDI) de valor equivalente a uma redução da linha de referência EEDI de, pelo menos, 20 pontos percentuais abaixo dos requisitos EEDI aplicáveis em 1 de abril de 2022² e:

a) Estão aptas a ligar à corrente no posto de atracação.

b) no caso de navios alimentados a gás, demonstram que utilizam medidas e tecnologias de ponta para atenuar as emissões de metano associadas ao combustível;

e) Se, do ponto de vista tecnológico e económico, não for possível satisfazer o critério definido na alínea a), a partir de 1 de janeiro de 2026, além de se atingir um índice de eficiência energética dos navios existentes (EEXI) de valor equivalente a uma redução da linha de referência EEDI de, pelo menos, 10 pontos percentuais abaixo dos requisitos EEXI aplicáveis em 1 de janeiro de 2023³, a intensidade média anual de emissões de gases com efeito de estufa da energia utilizada a bordo de um navio durante um período de referência⁴ não excede os seguintes limites:

a) 76,4 gCO_{2(e)}/MJ — de 1 de janeiro de 2026 a 31 de dezembro de 2029,

b) 61,1 gCO_{2(e)}/MJ — de 1 de janeiro de 2030 a 31 de dezembro de 2034,

c) 45,8 gCO_{2(e)}/MJ — de 1 de janeiro de 2035 a 31 de dezembro de 2039,

d) 30,6 gCO_{2(e)}/MJ — de 1 de janeiro de 2040 a 31 de dezembro de 2044,

e) 15,3 gCO_{2(e)}/MJ — a partir de 1 de janeiro de 2045.»;

- b) Na subsecção «Critérios técnicos de avaliação», subsecção «Não prejudicar significativamente (“NPS”)», os pontos 4 e 5 passam a ter a seguinte redação:

<p>«4) Transição para uma economia circular</p>	<p>São aplicadas medidas para gerir e reciclar resíduos no final de vida, incluindo por meio de acordos contratuais de desmantelamento com prestadores de serviços de reciclagem, a incorporação nas projeções financeiras ou na documentação oficial do projeto. Estas medidas garantem que os componentes e materiais são triados e tratados de modo que maximize a reciclagem e a reutilização, em conformidade com a hierarquia dos resíduos, os princípios regulamentares em matéria de resíduos e os regulamentos aplicáveis da UE, em especial a reutilização e reciclagem de baterias e equipamentos eletrónicos e das matérias-primas críticas neles contidas. Estas medidas incluem ainda o controlo e a gestão de materiais perigosos.</p> <p>São aplicadas medidas para evitar a produção de resíduos na fase da utilização (manutenção, prestação de serviços de transporte no que diz respeito aos restos de cozinha e de mesa) e para gerir os resíduos remanescentes em conformidade com a hierarquia dos resíduos.</p> <p>No caso dos navios de arqueação bruta superior a 500 toneladas e dos navios recém-construídos que os substituem, a atividade cumpre os requisitos do Regulamento (UE) n.º 1257/2013. Os navios desmantelados são reciclados em estaleiros incluídos na lista europeia de estaleiros de reciclagem de navios constante da Decisão de Execução (UE) 2016/2323 da Comissão.</p> <p>A atividade cumpre o disposto na Diretiva (UE) 2019/883 no respeitante à proteção do meio marinho contra os efeitos negativos das descargas de resíduos provenientes dos navios.</p> <p>Os navios são operados em conformidade com o anexo V da Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios, de 2 de novembro de 1973 (Convenção MARPOL, da OMI), a fim de, nomeadamente, produzir menos quantidades de resíduos e reduzir as descargas legais, gerindo os seus resíduos de forma sustentável e ecológica.</p>
<p>5) Prevenção e controlo da poluição</p>	<p>No que respeita à redução das emissões de óxidos de enxofre e de partículas, as embarcações cumprem o disposto na Diretiva (UE) 2016/802 e no anexo VI, regra 14, da Convenção MARPOL da OMI. O teor de enxofre dos combustíveis não excede 0,50 % em massa (limite global de enxofre) e 0,10 % em massa no caso da zona de controlo das emissões (ECA) para os óxidos de enxofre designada no Mar do Norte e no Báltico, bem como no mar Mediterrâneo (a partir de 2025), pela OMI⁵.</p> <p>No que respeita às emissões de óxidos de azoto (NO_x), as embarcações cumprem o disposto no anexo VI, regra 13, da Convenção MARPOL da OMI. Os navios construídos a partir de 2011 cumprem os requisitos de nível II para as emissões de NO_x. Quando realizam operações em zonas de controlo das emissões de óxidos de azoto criadas ao abrigo das regras da OMI, os navios construídos a partir de 1 de janeiro de 2016 cumprem requisitos mais rigorosos (nível III) no que respeita à redução das emissões de NO_x dos motores⁶.</p> <p>As descargas de águas negras e cinzentas cumprem o disposto no anexo IV da Convenção MARPOL da OMI.</p> <p>São aplicadas medidas para minimizar a toxicidade das tintas anti-incrustantes e dos biocidas, conforme estabelecido no Regulamento (UE) n.º 528/2012.</p>

- ^{*1} Combustíveis que satisfazem os critérios técnicos de avaliação especificados nas secções 3.10 e 4.13 do presente anexo.
- ^{*2} Requisitos EEDI expressos como um fator de redução percentual, a aplicar ao valor de referência EEDI, conforme acordado pelo Comité de Proteção do Meio Marinho da Organização Marítima Internacional na sua 75.ª sessão. Os pontos percentuais definidos nos critérios técnicos de avaliação para o EEDI são adicionados ao fator de redução percentual EEDI.
- ^{*3} Requisitos EEXI expressos como um fator de redução percentual, a aplicar ao valor de referência EEDI, conforme acordado pelo Comité de Proteção do Meio Marinho da Organização Marítima Internacional na sua 75.ª sessão. Os pontos percentuais definidos nos critérios técnicos de avaliação da taxonomia para o EEXI são adicionados ao fator de redução percentual EEXI. O índice de eficiência energética dos navios existentes (EEXI) alcançado é obrigatório a partir de 1 de janeiro de 2023 para todos os navios de transporte marítimo de mercadorias/passageiros, a fim de medir a sua eficiência energética e iniciar a recolha de dados para comunicação do seu indicador de intensidade de carbono (CI) operacional anual e da sua classificação CII (versão de 27.6.2023, disponível em: <https://www.imo.org/en/MediaCentre/HotTopics/Pages/EEXI-CII-FAQ.aspx>).
- ^{*4} A intensidade de emissões de gases com efeito de estufa da energia utilizada a bordo de um navio é verificada por um terceiro independente e expressa pela quantidade de emissões de gases com efeito de estufa por unidade de energia, de acordo com a metodologia e os valores por defeito especificados no Regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho relativo à utilização de combustíveis renováveis e hipocarbónicos nos transportes marítimos e que altera a Diretiva 2009/16/CE.
- ^{*5} No que respeita ao alargamento dos requisitos aplicáveis na zona de controlo das emissões a outros mares da União, os países da orla do Mediterrâneo têm vindo a discutir a possibilidade de criação de uma ECA no âmbito do quadro jurídico da Convenção de Barcelona.
- ^{*6} Nas águas da União, a partir de 2021, este requisito aplica-se no Mar do Norte e no Báltico.»;

16) A secção 6.12 é alterada do seguinte modo:

- a) Na subsecção «Critérios técnicos de avaliação», subsecção «Contribuir substancialmente para a mitigação das alterações climáticas», o ponto 1 passa a ter a seguinte redação:

«1. A atividade satisfaz um ou vários dos seguintes critérios:

- a) A adaptação reduz o consumo de combustível da embarcação em, pelo menos, 15 % (expresso em gramas de combustível por tonelada de porte bruto por milha marítima, para as embarcações de transporte de mercadorias, ou por arqueação bruta por milha marítima, para as embarcações de passageiros), conforme comprovado através da dinâmica de fluidos computacional (CFD), de ensaios em cuba ou de cálculos de engenharia similares;
- b) Permite que as embarcações atinjam um índice de eficiência energética dos navios existentes (EEXI) de valor pelo menos 10 % inferior aos requisitos EEXI aplicáveis em 1 de janeiro de 2023, caso as embarcações sejam capazes de operar com combustíveis de nível nulo de emissões diretas (medidas no tubo de escape) ou com combustíveis produzidos a partir de fontes renováveis ^{*1}, estejam aptas a ligar à corrente no posto de atracação e disponham de tecnologia de baterias recarregáveis.»;

- b) Na subsecção «Critérios técnicos de avaliação», subsecção «Não prejudicar significativamente (“NPS”)», os pontos 4 e 5 passam a ter a seguinte redação:

«4) Transição para uma economia circular	São aplicadas medidas para gerir e reciclar resíduos no final de vida, incluindo por meio de acordos contratuais de desmantelamento com prestadores de serviços de reciclagem, a incorporação nas projeções financeiras ou na documentação oficial do projeto. Estas medidas garantem que os componentes e materiais são triados e tratados de modo que maximize a reciclagem e a reutilização, em conformidade com a hierarquia dos resíduos, os princípios regulamentares em matéria de resíduos e os regulamentos aplicáveis da UE, em especial a reutilização e reciclagem de baterias e equipamentos eletrónicos e das matérias-primas críticas neles contidas. Estas medidas incluem ainda o controlo e a gestão de materiais perigosos.
--	--

	<p>No caso dos navios de arqueação bruta superior a 500 toneladas e dos navios recém-construídos que os substituem, a atividade cumpre os requisitos do Regulamento (UE) n.º 1257/2013. Os navios desmantelados são reciclados em estaleiros incluídos na lista europeia de estaleiros de reciclagem de navios constante da Decisão de Execução (UE) 2016/2323 da Comissão.</p> <p>A atividade cumpre o disposto na Diretiva (UE) 2019/883 no respeitante à proteção do meio marinho contra os efeitos negativos das descargas de resíduos provenientes dos navios.</p> <p>Os navios são operados em conformidade com o anexo V da Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios, de 2 de novembro de 1973 (Convenção MARPOL, da OMI), a fim de, nomeadamente, produzir menos quantidades de resíduos e reduzir as descargas legais, gerindo os seus resíduos de forma sustentável e ecológica.</p>
5) Prevenção e controlo da poluição	<p>A atividade satisfaz os critérios estabelecidos no apêndice C do presente anexo.</p> <p>No que respeita à redução das emissões de óxidos de enxofre e de partículas, as embarcações cumprem o disposto na Diretiva (UE) 2016/802 e no anexo VI, regra 14, da Convenção MARPOL da OMI. O teor de enxofre dos combustíveis não excede 0,50 % em massa (limite global de enxofre) e 0,10 % em massa no caso da zona de controlo das emissões (ECA) para os óxidos de enxofre designada no Mar do Norte e no Báltico, bem como no mar Mediterrâneo (a partir de 2025), pela OMI².</p> <p>No que respeita às emissões de óxidos de azoto (NO_x), as embarcações cumprem o disposto no anexo VI, regra 13, da Convenção MARPOL da OMI. Os navios construídos a partir de 2011 cumprem os requisitos de nível II para as emissões de NO_x. Quando realizam operações em zonas de controlo das emissões de óxidos de azoto criadas ao abrigo das regras da OMI, os navios construídos a partir de 1 de janeiro de 2016 cumprem requisitos mais rigorosos (nível III) no que respeita à redução das emissões de NO_x dos motores³.</p> <p>As descargas de águas negras e cinzentas cumprem o disposto no anexo IV da Convenção MARPOL da OMI.</p> <p>São aplicadas medidas para minimizar a toxicidade das tintas anti-incrustantes e dos biocidas, conforme estabelecido no Regulamento (UE) n.º 528/2012.</p>

¹ Combustíveis que satisfazem os critérios técnicos de avaliação especificados nas secções 3.10 e 4.13 do presente anexo.

² No que respeita ao alargamento dos requisitos aplicáveis na zona de controlo das emissões a outros mares da União, os países da orla do Mediterrâneo têm vindo a discutir a possibilidade de criação de uma ECA no âmbito do quadro jurídico da Convenção de Barcelona.

³ Nas águas da União, a partir de 2021, este requisito aplica-se no Mar do Norte e no Báltico.;

17) Na secção 6.13, subsecção «Descrição da atividade», o segundo parágrafo passa a ter a seguinte redação:

«As atividades económicas incluídas nesta categoria poderão estar associadas a diversos códigos, nomeadamente F42.11, F42.12, F42.13, F43.21, M71.12 e M71.20 da NACE — nomenclatura estatística das atividades económicas estabelecida pelo Regulamento (CE) n.º 1893/2006.»;

18) A secção 6.14 é alterada do seguinte modo:

a) Na subsecção «Descrição da atividade», o segundo parágrafo passa a ter a seguinte redação:

«Fabrico, instalação, consultoria técnica, adaptação, requalificação, reparação, manutenção, reconversão de produtos, equipamentos, sistemas e *software* relacionados com um dos seguintes elementos:

a) Material fixo de vias-férreas montado;

b) Componentes ferroviários enumerados no anexo II, pontos 2.2 a 2.6, da Diretiva (UE) 2016/797.

As atividades económicas incluídas nesta categoria poderão estar associadas a diversos códigos, nomeadamente C25.99, C27.9, C30.20, F42.12, F42.13, M71.12, M71.20, F43.21 e H52.21 da NACE — nomenclatura estatística das atividades económicas estabelecida pelo Regulamento (CE) n.º 1893/2006.»;

b) Na subsecção «Critérios técnicos de avaliação», subsecção «Contribuir substancialmente para a mitigação das alterações climáticas», ponto 1, é aditada a seguinte alínea d):

«d) Ferramentas digitais que permitem aumentar a eficiência, a capacidade ou a poupança de energia.»;

c) Na subsecção «Critérios técnicos de avaliação», subsecção «Não prejudicar significativamente (“NPS”)», os pontos 4, 5 e 6 passam a ter a seguinte redação:

<p>«4) Transição para uma economia circular</p>	<p>Os operadores limitam a produção de resíduos em processos relacionados com a construção e demolição e têm em conta as melhores técnicas disponíveis. Pelo menos 70 % (em massa) dos resíduos não perigosos da construção e demolição produzidos nos estaleiros (à exceção dos materiais naturais incluídos na categoria 17 05 04 da lista europeia de resíduos estabelecida pela Decisão 2000/532/CE da Comissão) são preparados para reutilização, reciclagem ou outra forma de valorização de materiais, incluindo operações de enchimento que utilizam resíduos como substituto de outros materiais, de acordo com a hierarquia dos resíduos e com o Protocolo de Gestão de Resíduos de Construção e Demolição da UE¹. Os operadores recorrem à demolição seletiva para permitir a remoção e o manuseamento seguro de substâncias perigosas e facilitar a reutilização e a reciclagem de elevada qualidade.</p> <p>No caso do fabrico de componentes, os operadores da atividade avaliam a disponibilidade e, se possível, adotam técnicas que promovem:</p> <p>a) A reutilização e a utilização de matérias-primas secundárias e de componentes reutilizados em produtos transformados;</p> <p>b) A conceção de produtos transformados com elevada durabilidade, reciclabilidade, facilidade de desmontagem e adaptabilidade;</p> <p>c) Uma gestão de resíduos que dá prioridade à reciclagem em detrimento da eliminação, no processo de fabrico;</p> <p>d) A divulgação de informações sobre substâncias que suscitam preocupação ao longo do ciclo de vida dos produtos transformados e a rastreabilidade dessas substâncias.</p>
<p>5) Prevenção e controlo da poluição</p>	<p>Se for caso disso, atendendo ao carácter sensível da zona afetada, nomeadamente a dimensão da população atingida, o ruído e as vibrações resultantes da utilização da infraestrutura são atenuados com a criação de taludes e barreiras verticais ou com a adoção de outras medidas, e cumprem o disposto na Diretiva 2002/49/CE do Parlamento Europeu e do Conselho².</p>

	<p>Durante as obras de construção ou de manutenção, são tomadas medidas para reduzir o ruído, as poeiras e as emissões de poluentes.</p> <p>No caso do fabrico de componentes, a atividade satisfaz os critérios estabelecidos no apêndice C do presente anexo.</p>
6) Proteção e restauro da biodiversidade e dos ecossistemas	<p>A atividade satisfaz os critérios estabelecidos no apêndice D do presente anexo.</p> <p>Além disso, assegura-se o seguinte:</p> <p>a) Na União, em relação aos sítios Natura 2000: a atividade não tem efeitos significativos em sítios Natura 2000, atendendo aos seus objetivos de conservação, com base numa avaliação adequada realizada nos termos do artigo 6.º, n.º 3, da Diretiva 92/43/CEE do Conselho³;</p> <p>b) Na União, em qualquer zona: a atividade não prejudica a recuperação ou manutenção num estado de conservação favorável das populações das espécies protegidas ao abrigo da Diretiva 92/43/CEE e da Diretiva 2009/147/CE do Parlamento Europeu e do Conselho⁴. A atividade também não prejudica a recuperação ou a manutenção num estado de conservação favorável dos tipos de <i>habitats</i> referidos e protegidos ao abrigo da Diretiva 92/43/CEE;</p> <p>c) Fora da UE: as atividades são desenvolvidas em conformidade com a legislação aplicável no domínio da conservação de <i>habitats</i> e espécies.</p>

¹ Protocolo de Gestão de Resíduos de Construção e Demolição da UE, setembro de 2016: <https://ec.europa.eu/docsroom/documents/20509/?locale=pt>.

² Diretiva 2002/49/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 25 de junho de 2002, relativa à avaliação e gestão do ruído ambiente — Declaração da Comissão no Comité de Conciliação da Diretiva relativa à avaliação e gestão do ruído ambiente (JO L 189 de 18.7.2002, p. 12).

³ Diretiva 92/43/CEE do Conselho, de 21 de maio de 1992, relativa à preservação dos *habitats* naturais e da fauna e da flora selvagens (JO L 206 de 22.7.1992, p. 7).

⁴ Diretiva 2009/147/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 30 de novembro de 2009, relativa à conservação das aves selvagens (Versão codificada) (JO L 20 de 26.1.2010, p. 7).»;

19) Na secção 6.15, subsecção «Descrição da atividade», o segundo parágrafo passa a ter a seguinte redação:

«As atividades económicas incluídas nesta categoria poderão estar associadas a diversos códigos, nomeadamente F42.11, F42.13, M71.12 e M71.20 da NACE — nomenclatura estatística das atividades económicas estabelecida pelo Regulamento (CE) n.º 1893/2006.»;

20) A secção 6.16 é alterada do seguinte modo:

a) A subsecção «Descrição da atividade» passa a ter a seguinte redação:

«*Descrição da atividade*

Construção, modernização, exploração e manutenção de infraestruturas necessárias para a operação de embarcações com nível nulo de emissões de CO₂ (medidas no tubo de escape) ou para as próprias operações portuárias, bem como de infraestruturas destinadas a operações de transbordo, transferência modal e instalações de serviço, ou a sistemas de segurança e gestão do tráfego.

As atividades económicas incluídas nesta categoria não abrangem a dragagem de vias navegáveis.

As atividades económicas incluídas nesta categoria poderão estar associadas a diversos códigos, nomeadamente F42.91, M71.12 e M71.20 da NACE — nomenclatura estatística das atividades económicas estabelecida pelo Regulamento (CE) n.º 1893/2006. As atividades económicas incluídas nesta categoria são “atividades capacitantes”, na aceção do artigo 10.º, n.º 1, alínea i), do Regulamento (UE) 2020/852, desde que satisfaçam os critérios técnicos de avaliação estabelecidos na presente secção.»;

b) Na subsecção «Critérios técnicos de avaliação», subsecção «Contribuir substancialmente para a mitigação das alterações climáticas», ponto 1, é aditada a seguinte alínea e):

«e) Modernizam-se as infraestruturas existentes necessárias para permitir a transferência modal e aptas para utilização por navios com nível nulo de emissões diretas de CO₂ (medidas no tubo de escape) e que tenham sido objeto de uma avaliação verificada da resistência às alterações climáticas, em consonância com a Comunicação da Comissão — Orientações técnicas sobre a resistência às alterações climáticas das infraestruturas no período 2021-2027 (2021/C 373/01).»;

c) Na subsecção «Critérios técnicos de avaliação», subsecção «Não prejudicar significativamente (“NPS”)», os pontos 3, 4, 5 e 6 passam a ter a seguinte redação:

<p>«3) Utilização sustentável e proteção dos recursos hídricos e marinhos</p>	<p>A atividade cumpre os requisitos estabelecidos no artigo 4.º da Diretiva 2000/60/CE.</p> <p>Em conformidade com o artigo 4.º da Diretiva 2000/60/CE e, em especial, com o n.º 7 do mesmo artigo, deve realizar-se uma avaliação de impacto do projeto para determinar todos os potenciais impactos no estado das massas de água da mesma bacia hidrográfica e nas espécies e <i>habitats</i> protegidos diretamente dependentes da água, tendo em conta, em especial, os corredores de migração, os rios de curso natural e os ecossistemas próximos de condições não perturbadas.</p> <p>A avaliação assenta em dados recentes, exaustivos e exatos, incluindo dados da monitorização de elementos de qualidade biológicos especificamente sensíveis às alterações hidromorfológicas, e no estado previsto das massas de água em resultado das novas atividades, comparado com a situação de partida. A avaliação incide, em especial, nos impactos acumulados do novo projeto com os de outras infraestruturas instaladas ou projetadas para a bacia hidrográfica.</p> <p>Com base nessa avaliação de impacto, ficou estabelecido que o projeto seria realizado (conceção, localização e medidas de mitigação) de modo que satisfaça um dos seguintes requisitos:</p> <p>a) O projeto não implica a deterioração nem compromete a realização do objetivo do bom estado ou do bom potencial das massas de água em causa;</p> <p>b) Se o projeto for suscetível de contribuir para a deterioração ou de comprometer a realização do objetivo do bom estado/bom potencial das massas de água em causa, essa deterioração não é significativa e é justificada por uma avaliação pormenorizada do custo-benefício, que demonstra os dois elementos seguintes:</p> <p>i) razões imperiosas de reconhecido interesse público ou o facto de os benefícios esperados do projeto de infraestrutura de navegação, em termos de benefícios para a mitigação das alterações climáticas ou adaptação às alterações climáticas, superarem os custos ambientais e sociais da deterioração do estado das massas de água,</p>
---	--

	<p>ii) o facto de o reconhecido interesse público ou de os benefícios esperados da atividade não poderem, por razões de viabilidade técnica ou de custos desproporcionados, ser alcançados por meios alternativos que conduzam a melhores resultados ambientais (como soluções baseadas na natureza, localização alternativa, reabilitação/renovação das infraestruturas instaladas ou utilização de tecnologias que não prejudicam o curso do rio).</p> <p>São tomadas todas as medidas de mitigação tecnicamente viáveis e ecologicamente relevantes para reduzir os impactos adversos nas águas e nas espécies e <i>habitats</i> protegidos diretamente dependentes da água.</p> <p>As medidas de mitigação incluem, quando aplicável e dependendo dos ecossistemas naturalmente presentes nas massas de água afetadas:</p> <p>a) Medidas para garantir condições tão próximas quanto possível da continuidade sem perturbações (incluindo medidas para assegurar a continuidade longitudinal e lateral, o caudal ecológico mínimo e a deslocação dos sedimentos);</p> <p>b) Medidas para proteger ou melhorar as condições morfológicas e os <i>habitats</i> das espécies aquáticas;</p> <p>c) Medidas para reduzir os impactos adversos da eutrofização.</p> <p>A eficácia destas medidas é monitorizada no contexto da autorização ou licença que define as condições a preencher para alcançar o bom estado ou o bom potencial das massas de água afetadas.</p> <p>O projeto não compromete definitivamente a realização do objetivo do bom estado/bom potencial das massas de água da mesma bacia hidrográfica.</p> <p>Além das medidas de mitigação e sempre que aplicável, são adotadas medidas compensatórias que garantem que o projeto não contribui para a deterioração geral do estado das massas de água na mesma bacia hidrográfica. Este objetivo é alcançado restabelecendo a continuidade (longitudinal ou lateral) dentro da mesma bacia hidrográfica, de modo que compense a perturbação da continuidade eventualmente causada pelo projeto de infraestrutura de navegação. As medidas de compensação têm início antes da execução do projeto.</p>
4) Transição para uma economia circular	<p>Os operadores limitam a produção de resíduos em processos relacionados com a construção e demolição e têm em conta as melhores técnicas disponíveis. Pelo menos 70 % (em massa) dos resíduos não perigosos da construção e demolição produzidos nos estaleiros (à exceção dos materiais naturais incluídos na categoria 17 05 04 da lista europeia de resíduos estabelecida pela Decisão 2000/532/CE da Comissão) são preparados para reutilização, reciclagem ou outra forma de valorização de materiais, incluindo operações de enchimento que utilizam resíduos como substituto de outros materiais, de acordo com a hierarquia dos resíduos e com o Protocolo de Gestão de Resíduos de Construção e Demolição da UE. Os operadores recorrem à demolição seletiva para permitir a remoção e o manuseamento seguro de substâncias perigosas e facilitar a reutilização e a reciclagem de elevada qualidade.</p> <p>Os operadores económicos avaliam a disponibilidade e, se possível, aplicam técnicas que promovem:</p> <p>a) A reutilização e a utilização de matérias-primas secundárias e de componentes reutilizados em produtos transformados;</p>

	<p>b) A conceção de produtos transformados com elevada durabilidade, reciclabilidade, facilidade de desmontagem e adaptabilidade;</p> <p>c) Uma gestão de resíduos que dá prioridade à reciclagem em detrimento da eliminação, no processo de fabrico;</p> <p>d) A divulgação de informações sobre substâncias que suscitem preocupação ao longo do ciclo de vida dos produtos transformados e a rastreabilidade dessas substâncias.</p>
5) Prevenção e controlo da poluição	<p>A atividade satisfaz os critérios estabelecidos no apêndice C do presente anexo.</p> <p>Durante as obras de construção ou de manutenção, são tomadas medidas para reduzir o ruído, as vibrações, as poeiras e as emissões de poluentes.</p>
6) Proteção e restauro da biodiversidade e dos ecossistemas	<p>Foi realizada uma avaliação de impacto ambiental (AIA) ou uma verificação preliminar¹ em conformidade com a Diretiva 2011/92/UE². Se tiver sido realizada uma AIA, são tomadas as medidas de mitigação e de compensação necessárias para proteger o ambiente.</p> <p>A atividade não tem efeitos significativos em zonas protegidas (sítios Património Mundial e zonas-chave de biodiversidade da UNESCO, bem como outras zonas protegidas que não sejam sítios Natura 2000) e espécies protegidas, com base numa avaliação do seu impacto que tenha em conta os melhores conhecimentos disponíveis³.</p> <p>Além disso, assegura-se o seguinte:</p> <p>a) Na União, em relação aos sítios Natura 2000: a atividade não tem efeitos significativos em sítios Natura 2000, atendendo aos seus objetivos de conservação, com base numa avaliação adequada realizada nos termos do artigo 6.º, n.º 3, da Diretiva 92/43/CEE do Conselho;</p> <p>b) Na União, em qualquer zona: a atividade não prejudica a recuperação ou manutenção num estado de conservação favorável de populações das espécies protegidas ao abrigo da Diretiva 92/43/CEE e da Diretiva 2009/147/CE. A atividade também não prejudica a recuperação ou a manutenção num estado de conservação favorável dos tipos de <i>habitats</i> referidos e protegidos ao abrigo da Diretiva 92/43/CEE;</p> <p>c) Na União: a introdução de espécies exóticas invasoras é evitada ou a propagação das mesmas é gerida em conformidade com o Regulamento (UE) n.º 1143/2014 do Parlamento Europeu e do Conselho⁴;</p> <p>d) Fora da União: as atividades são desenvolvidas em conformidade com a legislação aplicável no domínio da conservação de <i>habitats</i> e espécies e da gestão das espécies exóticas invasoras.</p>

¹ Procedimento adotado pela autoridade competente para determinar se projetos específicos enumerados no anexo II da Diretiva 2011/92/UE devem ser submetidos a uma avaliação de impacto ambiental (conforme previsto no artigo 4.º, n.º 2, da mesma diretiva).

² No caso de atividades desenvolvidas em países terceiros, de acordo com disposições nacionais ou normas internacionais equivalentes aplicáveis que impõem a realização de uma AIA ou de uma verificação preliminar, por exemplo, a Norma de desempenho n.º 1 — Avaliação e gestão dos riscos ambientais e sociais, da SFI.

³³ No caso de atividades desenvolvidas em países terceiros, de acordo com disposições nacionais ou normas internacionais equivalentes que visam a conservação dos *habitats* naturais e da fauna e flora selvagens e que impõem a realização de: 1) uma verificação preliminar para determinar se, em relação a determinada atividade, é necessário efetuar uma avaliação adequada dos eventuais impactos nas espécies e *habitats* protegidos e 2) uma avaliação adequada, caso a verificação preliminar determine a sua necessidade, por exemplo, a norma de desempenho n.º 6 — Conservação da biodiversidade e gestão sustentável de recursos naturais vivos, da SFL.

³⁴ Regulamento (UE) n.º 1143/2014 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 22 de outubro de 2014, relativo à prevenção e gestão da introdução e propagação de espécies exóticas invasoras (JO L 317 de 4.11.2014, p. 35).»;

21) A secção 6.17 é alterada do seguinte modo:

a) Na subsecção «Descrição da atividade», o primeiro parágrafo passa a ter a seguinte redação:

«Descrição da atividade

Construção, modernização, manutenção e exploração de infraestruturas necessárias para a operação de aeronaves com nível nulo de emissões de CO₂ (medidas no tubo de escape) ou para as operações do próprio aeroporto e o fornecimento de energia elétrica da rede de alimentação fixa em terra e de ar pré-condicionado às aeronaves estacionadas, bem como de infraestruturas especializadas em operações de transbordo para transportes ferroviários e aquáticos.»;

b) Na subsecção «Critérios técnicos de avaliação», subsecção «Contribuir substancialmente para a mitigação das alterações climáticas», é aditada a seguinte alínea d):

«d) As infraestruturas e as instalações estão dedicadas a operações de transbordo de mercadorias para transportes ferroviários e aquáticos: infraestruturas de terminal e superestruturas de carga, descarga e transbordo de mercadorias.»;

22) São aditadas as seguintes secções 6.18, 6.19 e 6.20:

«6.18. Locação financeira de aeronaves

Descrição da atividade

Aluguer e locação financeira de aeronaves e de peças e equipamentos de aeronaves¹.

As atividades económicas incluídas nesta categoria poderão estar associadas a um código, nomeadamente N77.35 da NACE — nomenclatura estatística das atividades económicas estabelecida pelo Regulamento (CE) n.º 1893/2006.

As atividades económicas incluídas nesta categoria que não satisfazem o critério “contributo substancial”, especificado na alínea a) da presente secção, são atividades de transição, na aceção do artigo 10.º, n.º 2, do Regulamento (UE) 2020/852, desde que satisfaçam os restantes critérios técnicos de avaliação estabelecidos nesta mesma secção.

Critérios técnicos de avaliação

Contribuir substancialmente para a mitigação das alterações climáticas

A atividade consiste no aluguer ou locação financeira de um dos seguintes elementos:

- a) Aeronaves com nível nulo de emissões diretas de CO₂ (medidas no tubo de escape);
 - b) Aeronaves entregues antes de 11 dezembro 2023 que cumprem os critérios técnicos de avaliação referidos na secção 3.21, subsecção “Contribuir substancialmente para a mitigação das alterações climáticas”, alínea b) ou c);
 - c) Aeronaves entregues depois de 11 dezembro 2023 que cumprem os critérios técnicos de avaliação referidos na secção 3.21, subsecção “Contribuir substancialmente para a mitigação das alterações climáticas”, alínea b) ou c), com o compromisso de uma outra aeronave não conforme na frota ser:
 - i) permanentemente retirada de uso no prazo de seis meses a contar da entrega de uma aeronave conforme com a taxonomia, caso em que não se aplica o rácio de substituição, ou
-

- ii) permanentemente retirada da frota no prazo de seis meses a contar da entrega de uma aeronave conforme com a taxonomia, caso em que a percentagem de aeronaves elegíveis e conformes com a taxonomia é limitada pelo rácio de substituição estabelecido na secção 3.21,

sendo que a aeronave permanentemente retirada de uso ou da frota:

- i) não observa as margens estabelecidas na secção 3.21, subsecção “Contribuir substancialmente para a mitigação das alterações climáticas”, alínea b),
- ii) tem, pelo menos, 80 % da massa de descolagem máxima da aeronave conforme,
- iii) fez parte da frota, pelo menos, durante os 12 meses anteriores à sua retirada,
- iv) dispõe de um comprovativo de aeronavegabilidade com menos de seis meses no momento da entrega da aeronave conforme com a taxonomia;

O locador assegura que as aeronaves a que se refere a alínea b) ou c) são operadas utilizando combustíveis de aviação sustentáveis em consonância com os critérios especificados no presente anexo, secção 6.19, secção “Contribuir substancialmente para a mitigação das alterações climáticas”, primeiro parágrafo, alínea d), e segundo parágrafo.

Não prejudicar significativamente (“NPS”)

2) Adaptação às alterações climáticas	A atividade satisfaz os critérios estabelecidos no apêndice A do presente anexo.
3) Utilização sustentável e proteção dos recursos hídricos e marinhos	N/A
4) Transição para uma economia circular	<p>São aplicadas medidas para evitar a produção de resíduos na fase da utilização (manutenção) e para gerir os resíduos remanescentes em conformidade com a hierarquia dos resíduos.</p> <p>Os operadores económicos avaliam a disponibilidade e, se possível, aplicam técnicas que promovem:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) A reutilização e a utilização de matérias-primas secundárias e de componentes reutilizados em produtos transformados; b) A conceção de produtos transformados com elevada durabilidade, reciclabilidade, facilidade de desmontagem e adaptabilidade; c) Uma gestão de resíduos que dá prioridade à reciclagem em detrimento da eliminação, no processo de fabrico; d) A divulgação de informações sobre substâncias que suscitem preocupação ao longo do ciclo de vida dos produtos transformados e a rastreabilidade dessas substâncias. <p>São aplicadas medidas para gerir e reciclar resíduos no final de vida, incluindo por meio de acordos contratuais de desmantelamento com prestadores de serviços de reciclagem, a incorporação nas projeções financeiras ou na documentação oficial do projeto. Estas medidas garantem que os componentes e materiais são triados e tratados de modo que maximize a reciclagem e a reutilização, em conformidade com a hierarquia dos resíduos, os princípios regulamentares em matéria de resíduos e os regulamentos aplicáveis da UE, em especial a reutilização e reciclagem de baterias e equipamentos eletrónicos e das matérias-primas críticas neles contidas. Estas medidas incluem ainda o controlo e a gestão de materiais perigosos.</p>

5) Prevenção e controlo da poluição	<p>A atividade satisfaz os critérios estabelecidos no apêndice C do presente anexo.</p> <p>As aeronaves cumprem os requisitos pertinentes referidos no artigo 9.º, n.º 2, do Regulamento (UE) 2018/1139.</p> <p>As aeronaves referidas na subsecção “Contribuir substancialmente para a mitigação das alterações climáticas”, alíneas b) a c), cumprem as seguintes normas:</p> <p>a) No caso de uma aeronave não dedicada ao transporte de mercadorias: alteração n.º 13 do volume I (ruído), capítulo 14, do anexo 16 da Convenção de Chicago, quando a soma das diferenças, nos três pontos de medição, entre os níveis máximos de ruído e os níveis máximos de ruído permitidos especificados nos pontos 14.4.1.1, 14.4.1.2 e 14.4.1.3 não é inferior a 22 EPNdB. No caso de uma aeronave dedicada ao transporte de mercadorias: alteração n.º 13 do volume I (ruído), capítulo 14, do anexo 16 da Convenção de Chicago;</p> <p>b) Alteração n.º 10 do volume II (emissões dos motores), capítulos 2 e 4, do anexo 16 da Convenção de Chicago.</p>
6) Proteção e restauro da biodiversidade e dos ecossistemas	N/A

6.19. Transporte aéreo de passageiros e mercadorias

Descrição da atividade

Aquisição, financiamento e exploração de aeronaves, incluindo o transporte de passageiros e mercadorias.

A atividade económica não abrange a locação financeira de aeronaves a que se refere a secção 6.18.

As atividades económicas incluídas nesta categoria poderão estar associadas a diversos códigos, nomeadamente H51.1 e H51.21 da NACE — nomenclatura estatística das atividades económicas estabelecida pelo Regulamento (CE) n.º 1893/2006.

As atividades económicas incluídas nesta categoria que não satisfazem o critério “contributo substancial”, especificado na alínea a) da presente secção, são atividades de transição, na aceção do artigo 10.º, n.º 2, do Regulamento (UE) 2020/852, desde que satisfaçam os restantes critérios técnicos de avaliação estabelecidos nesta mesma secção.

Crítérios técnicos de avaliação

Contribuir substancialmente para a mitigação das alterações climáticas

A atividade é exercida utilizando um dos seguintes elementos:

- a) Aeronaves com nível nulo de emissões diretas de CO₂ (medidas no tubo de escape);
 - b) Até 31 de dezembro de 2029, aeronaves adquiridas antes de 11 de dezembro de 2019, que cumprem os critérios técnicos de avaliação referidos na secção 3.21, subsecção “Contribuir substancialmente para a mitigação das alterações climáticas”, alínea b) ou c);
 - c) Até 31 de dezembro de 2029, aeronaves entregues depois de 11 de dezembro de 2019 que cumprem os critérios técnicos de avaliação especificados na secção 3.21, subsecção “Contribuir substancialmente para a mitigação das alterações climáticas”, alínea b) ou c), com o compromisso de uma outra aeronave não conforme na frota ser:
 - i) permanentemente retirada de uso no prazo de seis meses a contar da entrega de uma aeronave conforme com a taxonomia, caso em que não se aplica o rácio de substituição, ou
-

- ii) permanentemente retirada da frota no prazo de seis meses a contar da entrega de uma aeronave conforme com a taxonomia, caso em que a percentagem de aeronaves elegíveis e conformes com a taxonomia é limitada pelo rácio de substituição estabelecido na secção 3.21,
- sendo que a aeronave permanentemente retirada de uso ou da frota:
- i) não observa as margens estabelecidas na secção 3.21, subsecção “Contribuir substancialmente para a mitigação das alterações climáticas”, alínea b);
 - ii) tem, pelo menos, 80 % da massa de descolagem máxima da aeronave conforme,
 - iii) fez parte da frota, pelo menos, durante os 12 meses anteriores à sua retirada,
 - iv) dispõe de um comprovativo de aeronavegabilidade com menos de seis meses no momento da entrega da aeronave conforme com a taxonomia;
- d) A partir de 1 de janeiro de 2030, aeronaves que cumprem os critérios técnicos de avaliação especificados na alínea b) ou c) acima e são exploradas utilizando uma percentagem mínima de combustíveis de aviação sustentáveis correspondente a 15 % em 2030 e com um aumento anual de 2 pontos percentuais após essa data;
- e) Aeronaves exploradas utilizando uma percentagem mínima de combustíveis de aviação sustentáveis correspondente a 5 % em 2022 e com um aumento anual de 2 pontos percentuais após essa data.

O requisito de utilização de combustíveis de aviação sustentáveis referido nas alíneas d) e e) é calculado em função do total de combustível de aviação utilizado pelas aeronaves conformes e dos combustíveis de aviação sustentáveis utilizados a nível da frota. Os operadores calculam a conformidade como o rácio entre a quantidade (expressa em toneladas) de combustíveis de aviação sustentáveis adquiridos a nível da frota e o total de combustível de aviação utilizado pelas aeronaves conformes multiplicado por 100. O conceito de “combustíveis de aviação sustentáveis” encontra-se definido num regulamento relativo à garantia de condições de concorrência equitativas para um transporte aéreo sustentável.

Não prejudicar significativamente (“NPS”)

2) Adaptação às alterações climáticas	A atividade satisfaz os critérios estabelecidos no apêndice A do presente anexo.
3) Utilização sustentável e proteção dos recursos hídricos e marinhos	N/A
4) Transição para uma economia circular	São aplicadas medidas para evitar a produção de resíduos na fase da utilização (manutenção, prestação de serviços de transporte no que diz respeito aos restos de cozinha e de mesa) e para gerir os resíduos remanescentes em conformidade com a hierarquia dos resíduos. São aplicadas medidas para gerir e reciclar resíduos no final de vida, incluindo por meio de acordos contratuais de desmantelamento com prestadores de serviços de reciclagem, a incorporação nas projeções financeiras ou na documentação oficial do projeto. Estas medidas garantem que os componentes e materiais são triados e tratados de modo que maximize a reciclagem e a reutilização, em conformidade com a hierarquia dos resíduos, os princípios regulamentares em matéria de resíduos e os regulamentos aplicáveis da UE, em especial a reutilização e reciclagem de baterias e equipamentos eletrónicos e das matérias-primas críticas neles contidas. Estas medidas incluem ainda o controlo e a gestão de materiais perigosos.

5) Prevenção e controlo da poluição	<p>A atividade satisfaz os critérios estabelecidos no apêndice C do presente anexo.</p> <p>As aeronaves cumprem os requisitos pertinentes referidos no artigo 9.º, n.º 2, do Regulamento (UE) 2018/1139.</p> <p>As aeronaves conformes com os critérios técnicos de avaliação previstos nas alíneas b) a e) cumprem as seguintes normas:</p> <p>a) No caso de uma aeronave não dedicada ao transporte de mercadorias: alteração n.º 13 do volume I (ruído), capítulo 14, do anexo 16 da Convenção de Chicago, quando a soma das diferenças, nos três pontos de medição, entre os níveis máximos de ruído e os níveis máximos de ruído permitidos especificados nos pontos 14.4.1.1, 14.4.1.2 e 14.4.1.3 não é inferior a 22 EPNdB. No caso de uma aeronave dedicada ao transporte de mercadorias: alteração n.º 13 do volume I (ruído), capítulo 14, do anexo 16 da Convenção de Chicago;</p> <p>b) Alteração n.º 10 do volume II (emissões dos motores), capítulos 2 e 4, do anexo 16 da Convenção de Chicago.</p>
6) Proteção e restauro da biodiversidade e dos ecossistemas	N/A

6.20. Operações de assistência em escala no transporte aéreo

Descrição da atividade

Fabrico, reparação, manutenção, revisão, adaptação, conceção, reconversão e requalificação, compra, financiamento, aluguer, locação financeira e exploração de equipamentos e atividades de serviços relacionados com o transporte aéreo (assistência em escala), incluindo atividades de assistência em escala nos aeroportos e o manuseamento de carga, incluindo a carga e descarga de mercadorias a partir de aeronaves.

A atividade económica abrange:

- a) Veículos para manobras de aeronaves em terra e outros serviços na plataforma de estacionamento;
- b) Equipamento para o embarque de passageiros, incluindo serviços de vaivém para transporte de passageiros, escadas móveis;
- c) Equipamento para manuseamento de bagagens e carga, incluindo carregadores com correias, tratores para bagagens, carregadores de paletes aeroportuários, elevadores de carga de porão, elevadores de carga do compartimento principal;
- d) Equipamento para fornecimento de refeições, incluindo carros de movimentação de contentores frigoríficos, exceto os equipamentos com unidades de refrigeração impelidos por um motor de combustão interna;
- e) Equipamento de manutenção, incluindo escadas e plataformas móveis de manutenção;
- f) Tratores de reboque de aeronaves;
- g) Equipamento de eliminação de gelo para aeronaves e motores;
- h) Limpa-neves e outro equipamento de remoção de neve e eliminação de gelo de superfície;
- i) Rolagem não autónoma.

A atividade económica não inclui veículos para o transporte de passageiros e tripulações ou para abastecimento de combustível a aeronaves utilizados no interior do aeroporto abrangidos pelas secções 3.3, 6.3 e 6.6 do presente anexo.

As atividades económicas incluídas nesta categoria poderão estar associadas a diversos códigos, nomeadamente H52.23, H52.24 e H52.29 da NACE — nomenclatura estatística das atividades económicas estabelecida pelo Regulamento (CE) n.º 1893/2006.

Critérios técnicos de avaliação

Contribuir substancialmente para a mitigação das alterações climáticas

As emissões diretas de CO₂ (medidas no tubo de escape) dos veículos de assistência em escala são nulas. Todos os dispositivos e equipamentos de assistência em escala são impelidos por motores com nível nulo de emissões.

Não prejudicar significativamente (“NPS”)

2)	Adaptação às alterações climáticas	A atividade satisfaz os critérios estabelecidos no apêndice A do presente anexo.
3)	Utilização sustentável e proteção dos recursos hídricos e marinhos	A atividade satisfaz os critérios estabelecidos no apêndice B do presente anexo. No que diz respeito às atividades de eliminação de gelo, são aplicadas medidas para assegurar os necessários controlos das descargas a nível do aeroporto, a fim de reduzir o impacto ambiental nos cursos de água, incluindo mediante o recurso a produtos químicos mais sustentáveis do ponto de vista ambiental, à valorização do glicol e ao tratamento das águas superficiais.
4)	Transição para uma economia circular	São aplicadas medidas para evitar a produção de resíduos na fase da utilização (manutenção, prestação de serviços de transporte no que diz respeito aos restos de cozinha e de mesa) e para gerir os resíduos remanescentes em conformidade com a hierarquia dos resíduos. São aplicadas medidas para gerir e reciclar resíduos no final de vida, incluindo por meio de acordos contratuais de desmantelamento com prestadores de serviços de reciclagem, a incorporação nas projeções financeiras ou na documentação oficial do projeto. Estas medidas garantem que os componentes e materiais são triados e tratados de modo que maximize a reciclagem e a reutilização, em conformidade com a hierarquia dos resíduos, os princípios regulamentares em matéria de resíduos e os regulamentos aplicáveis da UE, em especial a reutilização e reciclagem de baterias e equipamentos eletrónicos e das matérias-primas críticas neles contidas. Estas medidas incluem ainda o controlo e a gestão de materiais perigosos.
5)	Prevenção e controlo da poluição	A atividade satisfaz os critérios estabelecidos no apêndice C do presente anexo.
6)	Proteção e restauro da biodiversidade e dos ecossistemas	N/A

^{*1} A atividade inclui a locação financeira de peças e equipamentos na medida em que possam ser associados a um tipo de aeronave elegível e melhorem ou mantenham o nível de eficiência da aeronave.»;

- 23) Na secção 7.1, subsecção «Critérios técnicos de avaliação», subsecção «Não prejudicar significativamente (“NPS”)», o ponto 5 passa a ter a seguinte redação:

«5) Prevenção e controlo da poluição	<p>Os componentes e os materiais de construção satisfazem os critérios estabelecidos no apêndice C do presente anexo.</p> <p>Os componentes e os materiais de construção que possam entrar em contacto com ocupantes¹ emitem menos de 0,06 mg de formaldeído por m³ de ar da câmara de ensaio, após o ensaio em conformidade com as condições especificadas no anexo XVII do Regulamento (CE) n.º 1907/2006, e menos de 0,001 mg de outros compostos orgânicos voláteis cancerígenos das categorias 1A e 1B por m³ de ar da câmara de ensaio, após o ensaio em conformidade com as normas CEN/EN 16516² ou ISO 16000-3:2011³ ou outras condições de ensaio e métodos de determinação normalizados equivalentes⁴.</p> <p>No caso das novas construções localizadas em sítios potencialmente contaminados (sítios abandonados), foi efetuada uma investigação sobre potenciais contaminantes, por exemplo recorrendo à norma ISO 18400⁵.</p> <p>Durante as obras de construção ou de manutenção, são tomadas medidas para reduzir o ruído, as poeiras e as emissões de poluentes.</p>
--------------------------------------	--

¹ Aplicáveis às tintas e vernizes, placas para tetos, revestimentos de solo, incluindo adesivos e vedantes associados, isolamento interno e tratamentos de superfícies interiores (nomeadamente para tratamento de humidades e bolores).

² CEN/TS 16516: 2013, *Construction products — Assessment of release of dangerous substances — Determination of emissions into indoor air* (Produtos da construção — Avaliação da libertação de substâncias perigosas — Determinação das emissões para o ar em espaços interiores).

³ ISO 16000-3:2011: *Indoor air — Part 3: Determination of formaldehyde and other carbonyl compounds in indoor air and test chamber air — Active sampling method* (Ar interior — Parte 3: Determinação do formaldeído e de outros compostos de carbonilo no ar interior e no ar da câmara de ensaio — método de amostragem ativa) (versão de 4 de junho de 2021: <https://www.iso.org/standard/51812.html>).

⁴ Os limiares de emissões de compostos orgânicos voláteis cancerígenos dizem respeito a um período de ensaio de 28 dias.

⁵ Série ISO 18400 sobre a qualidade dos solos — amostragem.»;

- 24) Na secção 7.2, subsecção «Critérios técnicos de avaliação», subsecção «Não prejudicar significativamente (“NPS”)», o ponto 5 passa a ter a seguinte redação:

«5) Prevenção e controlo da poluição	<p>Os componentes e os materiais de construção satisfazem os critérios estabelecidos no apêndice C do presente anexo.</p> <p>Os componentes e os materiais de construção utilizados na renovação de edifícios que possam entrar em contacto com ocupantes¹ emitem menos de 0,06 mg de formaldeído por m³ de ar da câmara de ensaio, após o ensaio em conformidade com as condições especificadas no anexo XVII do Regulamento (CE) n.º 1907/2006, e menos de 0,001 mg de outros compostos orgânicos voláteis cancerígenos das categorias 1A e 1B por m³ de ar da câmara de ensaio, após o ensaio em conformidade com as normas CEN/EN 16516 ou ISO 16000-3:2011² ou outras condições de ensaio e métodos de determinação normalizados equivalentes³.</p> <p>Durante as obras de construção ou de manutenção, são tomadas medidas para reduzir o ruído, as poeiras e as emissões de poluentes.</p>
--------------------------------------	--

¹ Aplicáveis às tintas e vernizes, placas para tetos, revestimentos de solo, incluindo adesivos e vedantes associados, isolamento interno e tratamentos de superfícies interiores (nomeadamente para tratamento de humidades e bolores).

² ISO 16000-3:2011: *Indoor air — Part 3: Determination of formaldehyde and other carbonyl compounds in indoor air and test chamber air — Active sampling method* (Ar interior — Parte 3: Determinação do formaldeído e de outros compostos de carbonilo no ar interior e no ar da câmara de ensaio — método de amostragem ativa) (versão de 4 de junho de 2021: <https://www.iso.org/standard/51812.html>).

³ Os limiares de emissões de compostos orgânicos voláteis cancerígenos dizem respeito a um período de ensaio de 28 dias.»

25) Ao apêndice B, é aditado o seguinte parágrafo:

«A atividade não prejudica a obtenção do bom estado ambiental das águas marinhas nem deteriora as águas marinhas que já se encontram em bom estado ambiental, na aceção do artigo 3.º, ponto 5, da Diretiva 2008/56/CE do Parlamento Europeu e do Conselho¹, ², tendo em conta a Decisão (UE) 2017/848 da Comissão³ no respeitante aos critérios e às normas metodológicas aplicáveis a esses descritores.

¹ Diretiva 2008/56/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 17 de junho de 2008, que estabelece um quadro de ação comunitária no domínio da política para o meio marinho (Diretiva-Quadro Estratégia Marinha) (JO L 164 de 25.6.2008, p. 19).

² A definição constante do artigo 3.º, ponto 5, da Diretiva 2008/56/CE estabelece, em especial, que o bom estado ambiental deve ser definido com base nos descritores qualitativos enunciados no anexo I da mesma diretiva.

³ Decisão (UE) 2017/848 da Comissão, de 17 de maio de 2017, que estabelece os critérios e as normas metodológicas de avaliação do bom estado ambiental das águas marinhas, bem como especificações e métodos normalizados para a sua monitorização e avaliação, e que revoga a Decisão 2010/477/UE (JO L 125 de 18.5.2017, p. 43).»;

26) No apêndice C, a alínea f) passa a ter a seguinte redação:

«f) Substâncias, estremes ou contidas em misturas ou em artigos, numa concentração superior a 0,1 % em massa (m/m), que preenchem os critérios estabelecidos no artigo 57.º do Regulamento (CE) n.º 1907/2006 e foram identificadas em conformidade com o artigo 59.º, n.º 1, do mesmo regulamento por um período de, pelo menos, 18 meses, exceto se os operadores determinarem e documentarem que não estão disponíveis no mercado outras substâncias ou tecnologias alternativas adequadas e que as substâncias são utilizadas em condições controladas¹;

¹ A Comissão examinará as exceções à proibição de fabrico, colocação no mercado ou utilização das substâncias referidas na alínea f) assim que publicar princípios horizontais relativos à utilização essencial de produtos químicos.»;

27) No apêndice C, a alínea g) é suprimida;

28) Ao apêndice C, é aditado o seguinte parágrafo a seguir à alínea f):

«Além do que precede, a atividade não conduz ao fabrico, à presença no produto ou resultado final, ou à colocação no mercado de outras substâncias, estremes ou contidas em misturas ou em artigos, numa concentração superior a 0,1 % em massa (m/m), que cumprem os critérios do Regulamento (CE) n.º 1272/2008 em relação a uma das classes ou categorias de perigo a que se refere o artigo 57.º do Regulamento (CE) n.º 1907/2006, exceto se os operadores determinarem e documentarem que não estão disponíveis no mercado outras substâncias ou tecnologias alternativas adequadas e que as substâncias são utilizadas em condições controladas¹.

¹ A Comissão examinará as exceções à proibição de fabrico, presença no produto ou resultado final, ou colocação no mercado das substâncias referidas neste parágrafo, assim que publicar princípios horizontais relativos à utilização essencial de produtos químicos.».

ANEXO II

ALTERAÇÕES DO ANEXO II DO REGULAMENTO DELEGADO (UE) 2021/2139

O anexo II do Regulamento Delegado (UE) 2021/2139 é alterado do seguinte modo:

- 1) Na secção 3.13, subsecção «Critérios técnicos de avaliação», subsecção «Não prejudicar significativamente (“NPS”)», o ponto 6 passa a ter a seguinte redação:

«6) Proteção e restauro da biodiversidade e dos ecossistemas	A atividade satisfaz os critérios estabelecidos no apêndice D do presente anexo.»
--	---

- 2) Na secção 4.14, subsecção «Descrição da atividade», o terceiro parágrafo passa a ter a seguinte redação:

«As atividades económicas incluídas nesta categoria poderão estar associadas a diversos códigos, nomeadamente D35.22, F42.21 e H49.50 da NACE — nomenclatura estatística das atividades económicas estabelecida pelo Regulamento (CE) n.º 1893/2006.»;

- 3) Na secção 4.14, subsecção «Critérios técnicos de avaliação», subsecção «Não prejudicar significativamente (“NPS”)», o ponto 1 passa a ter a seguinte redação:

«1) Mitigação das alterações climáticas	<p>A conversão, reconversão ou adaptação não aumenta a capacidade de transporte e distribuição de gás.</p> <p>A conversão, reconversão ou adaptação não prolonga a vida útil das redes para lá do prazo previsto antes da sua conversão, reconversão ou adaptação, salvo no caso de redes dedicadas ao hidrogénio ou a outros gases hipocarbónicos.»</p>
---	--

- 4) Na secção 5.6, subsecção «Descrição da atividade», o segundo parágrafo passa a ter a seguinte redação:

«As atividades económicas incluídas nesta categoria poderão estar associadas a diversos códigos, nomeadamente E37.00 e F42.99 da NACE — nomenclatura estatística das atividades económicas estabelecida pelo Regulamento (CE) n.º 1893/2006.»;

- 5) É inserida a seguinte secção 5.13:

«5.13. Dessalinização

Descrição da atividade

Construção, exploração, requalificação, ampliação e renovação de centrais de dessalinização para produzir água destinada a distribuição em sistemas de abastecimento de água potável.

A atividade económica inclui a captação de água marinha ou salobra, o pré-tratamento (por exemplo, tratamento concebido para remover contaminantes, depósitos calcários ou a incrustação de membranas), o tratamento (por exemplo, osmose inversa utilizando tecnologia de membranas), o pós-tratamento (desinfecção e acondicionamento) e o armazenamento de água tratada. A atividade económica inclui também a eliminação da salmoura (águas residuais) efetuada através de condutas de águas profundas ou de fluxos que permitam a diluição, ou através de outras técnicas de descarga da salmoura, no caso de centrais situadas em zonas mais interiores (como no caso da dessalinização de águas salobras).

A atividade económica pode ser aplicada a águas com níveis de salinidade variáveis, desde que essas águas não sejam consideradas águas doces, na aceção do anexo II da Diretiva 2000/60/CE.

As atividades económicas incluídas nesta categoria poderão estar associadas a diversos códigos, nomeadamente E36.00 e F42.9 da NACE — nomenclatura estatística das atividades económicas estabelecida pelo Regulamento (CE) n.º 1893/2006.

As atividades económicas incluídas nesta categoria que satisfazem o critério “contributo substancial”, especificado no ponto 5, são atividades capacitantes, na aceção do artigo 11.º, n.º 1, alínea b), do Regulamento (UE) 2020/852, desde que satisfaçam os critérios técnicos de avaliação estabelecidos nesta mesma secção.

CrITÉRIOS tÉCNICOS DE AVALIAÇÃO

Contribuir substancialmente para a adaptação às alterações climáticas

1. Os operadores económicos adotaram soluções físicas e não físicas (“soluções de adaptação”) que reduzem substancialmente os mais importantes riscos físicos associados ao clima com relevância para a atividade.
2. Os riscos físicos associados ao clima com relevância para a atividade foram identificados a partir da lista constante do apêndice A do presente anexo, por meio de uma avaliação exaustiva da vulnerabilidade e dos riscos climáticos, que inclui as seguintes etapas:
 - a) Verificação preliminar da atividade para identificação dos riscos físicos associados ao clima enumerados no apêndice A do presente anexo, que possam afetar o desempenho da atividade económica durante o seu período de vida esperado;
 - b) Se for considerado que a atividade está exposta a um ou mais riscos físicos associados ao clima enumerados no apêndice A do presente anexo, avaliação da vulnerabilidade e dos riscos climáticos para determinar a importância dos riscos físicos associados ao clima para a atividade económica;
 - c) Avaliação das soluções de adaptação que possam reduzir os riscos físicos associados ao clima.

A avaliação da vulnerabilidade e dos riscos climáticos é proporcionada à escala da atividade e à expectativa de vida útil da mesma, ou seja:

- a) No caso das atividades com uma expectativa de vida útil inferior a dez anos, é realizada uma avaliação com base, no mínimo, em projeções climáticas à mais pequena escala adequada;
 - b) No caso das restantes atividades, é realizada uma avaliação com base em projeções climáticas de ponta e com a máxima resolução disponível para o conjunto existente de cenários futuros¹, de acordo com o seu período de vida esperado, incluindo, para os grandes investimentos, no mínimo cenários de projeções climáticas de 10 a 30 anos.
3. As projeções climáticas e a avaliação dos impactos baseiam-se em boas práticas e orientações disponíveis e têm em conta os conhecimentos científicos mais recentes para determinação da vulnerabilidade e dos riscos e as metodologias associadas, em consonância com os relatórios do Painel Intergovernamental sobre as Alterações Climáticas² e as publicações científicas objeto de análise interpares mais recentes e com modelos de fonte aberta³ ou remunerados.
 4. As soluções de adaptação adotadas:
 - a) Não afetam negativamente os esforços de adaptação nem o nível de resiliência aos riscos físicos associados ao clima de outras pessoas, da natureza, do património cultural, dos ativos e das outras atividades económicas;
 - b) Promovem soluções baseadas na natureza⁴ ou assentam, na medida do possível, em infraestruturas azuis ou verdes⁵;
 - c) São coerentes com os planos e as estratégias de adaptação elaborados a nível local, setorial, regional ou nacional;
 - d) São monitorizadas e avaliadas com base em indicadores predefinidos, sendo considerada a adoção de medidas corretivas em caso de incumprimento das metas;
 - e) Quando são adotadas soluções físicas e estas consistem numa atividade para a qual o presente anexo estabelece critérios técnicos de avaliação, satisfazem os critérios técnicos de avaliação para cumprimento do princípio “não prejudicar significativamente” definidos para a dita atividade.
-

5. Para uma atividade ser considerada uma atividade capacitante na aceção do artigo 11.º, n.º 1, alínea b), do Regulamento (UE) 2020/852, os operadores económicos demonstram, por meio de uma avaliação dos riscos climáticos, presentes e futuros, que inclua a incerteza e se baseie em dados sólidos, que a atividade proporciona uma tecnologia, um produto, um serviço, uma informação ou uma prática, ou promove a sua utilização com um dos seguintes objetivos principais:
- Aumentar o nível de resiliência aos riscos físicos associados ao clima de outras pessoas, da natureza, dos ativos e de outras atividades económicas;
 - Contribuir para os esforços de adaptação de outras pessoas, da natureza, do património cultural, dos ativos e de outras atividades económicas.

Não prejudicar significativamente (“NPS”)

1) Mitigação das alterações climáticas	As emissões de gases com efeito de estufa da central de dessalinização não excedem 1 080 gCO _{2(e)} /m ³ de água doce produzida (incluindo tratamentos, bombeamento e eliminação de salmoura, bem como o consumo de energia associado).
3) Utilização sustentável e proteção dos recursos hídricos e marinhos	<p>Identificação e tratamento dos riscos de degradação ambiental ligados à preservação da qualidade da água e à prevenção do estresse hídrico, com vista a alcançar um bom estado das águas e um bom potencial ecológico, conforme definido no artigo 2.º, pontos 22 e 23, do Regulamento (UE) 2020/852, em conformidade com a Diretiva 2000/60/CE⁶ e com um plano de gestão da utilização e da proteção dos recursos hídricos elaborado por força da mesma para a(s) massa(s) de água potencialmente afetada(s), em consulta com as partes interessadas em causa.</p> <p>A autoridade competente autorizou projeto, no âmbito da gestão integrada da água, tendo em conta, a título prioritário, as demais opções viáveis de abastecimento de água e medidas viáveis de gestão da procura de água e eficiência hídrica, em consulta com as autoridades de gestão da água.</p> <p>É realizada uma avaliação de impacto ambiental ou uma verificação preliminar em conformidade com a legislação nacional, incluindo uma avaliação do impacto nas águas doces e marinhas em conformidade com as Diretivas 2000/60/CE e 2008/56/CE.</p> <p>A atividade não prejudica a obtenção do bom estado ambiental das águas marinhas nem deteriora as águas marinhas que já se encontram em bom estado ambiental, na aceção do artigo 2.º, ponto 21, do Regulamento (UE) 2020/852 e em conformidade com a Diretiva 2008/56/CE, que exige, nomeadamente, que sejam tomadas medidas adequadas para prevenir ou atenuar os impactos em relação aos descritores estabelecidos no anexo I dessa diretiva, tendo em conta a Decisão (UE) 2017/848 da Comissão, que estabelece os critérios e as normas metodológicas aplicáveis a esses descritores.</p> <p>A atividade cumpre o disposto na Diretiva 2014/89/UE do Parlamento Europeu e do Conselho⁷.</p> <p>A fim de limitar as anomalias térmicas associadas à descarga de calor residual, o operador das centrais de dessalinização controla:</p> <ol style="list-style-type: none"> A temperatura máxima da massa de água marinha recetora após a mistura; A diferença de temperatura máxima entre a salmoura descarregada e a massa de água marinha recetora.

	O controlo da temperatura é efetuado em conformidade com os valores-limite estabelecidos no direito da União e no direito nacional.
4) Transição para uma economia circular	N/A
5) Prevenção e controlo da poluição	<p>A eliminação da salmoura baseia-se num estudo de impacto ambiental que inclui uma avaliação dos impactos específica do local em relação à eliminação da salmoura no meio marinho que tenha em conta os seguintes elementos:</p> <p>a) A descrição e compreensão das condições de base locais, como a qualidade da água do mar, a topografia, as características hidrodinâmicas e os ecossistemas marinhos, com base em medições e levantamentos no terreno;</p> <p>b) Análise dos impactos da descarga de salmoura, com base na modelização da dispersão da descarga da salmoura e em ensaios de toxicidade em laboratório, com o objetivo de definir condições de descarga seguras que tenham em conta a concentração de sal, a alcalinidade total, a temperatura e os metais tóxicos.</p> <p>O nível de pormenor exigido na avaliação é adequado à dimensão, ao processo e às taxas de valorização da central de dessalinização, bem como à sua localização.</p> <p>O estudo de impacto ambiental demonstra que o impacto das descargas de salmoura não deteriora a integridade do ecossistema.</p> <p>A atividade adota, com base no estudo de impacto ambiental, critérios de descarga segura de salmoura, incluindo objetivos mínimos de diluição da salmoura específicos para o local, com base numa caracterização adequada das condições locais dos recursos hídricos, dos ecossistemas, das espécies e dos <i>habitats</i>, a fim de atenuar os eventuais efeitos adversos da eliminação da salmoura.</p>
6) Proteção e restauro da biodiversidade e dos ecossistemas	<p>Foi realizada uma avaliação de impacto ambiental (AIA) ou uma verificação preliminar^{*8} em conformidade com a legislação nacional aplicável em matéria de AIA^{*9}. Se tiver sido realizada uma AIA, são tomadas as medidas de mitigação, restauro ou compensação necessárias para proteger o ambiente.</p> <p>A atividade não tem efeitos significativos em zonas protegidas (sítios Património Mundial e zonas-chave de biodiversidade da UNESCO, bem como outras zonas protegidas que não sejam sítios Natura 2000) e espécies protegidas, com base numa avaliação do seu impacto que tenha em conta os melhores conhecimentos disponíveis^{*10}.</p>

^{*1} Os futuros cenários incluem os patamares de concentração representativos RCP2.6, RCP4.5, RCP6.0 e RCP8.5 estabelecidos pelo Painel Intergovernamental sobre as Alterações Climáticas.

^{*2} Relatórios de avaliação sobre as alterações climáticas — impactos, adaptação e vulnerabilidade, publicados periodicamente pelo Painel Intergovernamental sobre as Alterações Climáticas (PIAC), organismo das Nações Unidas responsável pela avaliação dos dados científicos relacionados com as alterações climáticas (<https://www.ipcc.ch/reports/>).

^{*3} Nomeadamente os serviços Copernicus geridos pela Comissão Europeia.

- ^{*4} Entende-se por “soluções baseadas na natureza” soluções inspiradas na natureza e nela apoiadas, eficazes em termos de custos, que simultaneamente proporcionam benefícios ambientais, sociais e económicos e ajudam a reforçar a resiliência. Graças a intervenções sistémicas, adaptadas às condições locais e eficientes na utilização dos recursos, essas soluções trazem consigo, tanto em termos quantitativos como qualitativos, mais natureza e mais características e processos naturais para as cidades e para as paisagens terrestres e marítimas. Por conseguinte, as soluções baseadas na natureza favorecem a biodiversidade e apoiam a prestação de um conjunto de serviços ecossistémicos (versão de 27.6.2023: https://ec.europa.eu/info/research-and-innovation/research-area/environment/nature-based-solutions_en/).
- ^{*5} Ver a Comunicação da Comissão ao Parlamento Europeu, ao Conselho, ao Comité Económico e Social Europeu e ao Comité das Regiões: Infraestrutura Verde — Valorizar o Capital Natural da Europa [COM(2013) 249 final].
- ^{*6} No caso de atividades desenvolvidas em países terceiros, de acordo com a legislação nacional aplicável ou com as normas internacionais que perseguem os mesmos objetivos no respeitante ao bom estado das águas e ao bom potencial ecológico, através de regras processuais e substantivas equivalentes, ou seja, um plano de gestão da utilização e de proteção dos recursos hídricos, elaborado em consulta com as partes interessadas, que assegura o seguinte: 1) uma avaliação do impacto das atividades no estado ou no potencial ecológico identificado da(s) massa(s) de água potencialmente afetada(s); e 2) a adoção de medidas para evitar a deterioração ou para proteger o bom estado/bom potencial ecológico; ou, se tal não for possível, 3) na falta de melhores alternativas ambientais, que não sejam desproporcionadamente onerosas/tecnicamente inviáveis, a adoção de todas as medidas viáveis para atenuar o impacto negativo no estado das massas de água.
- ^{*7} Diretiva 2014/89/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de julho de 2014, que estabelece um quadro para o ordenamento do espaço marítimo (JO L 257 de 28.8.2014, p. 135).
- ^{*8} Procedimento pelo qual a autoridade competente determina se projetos específicos enumerados no anexo II da Diretiva 2011/92/UE devem ser submetidos a uma avaliação de impacto ambiental (conforme previsto no artigo 4.º, n.º 2, da mesma diretiva).
- ^{*9} No caso de atividades desenvolvidas em países terceiros, de acordo com disposições nacionais ou normas internacionais equivalentes aplicáveis que impõem a realização de uma AIA ou de uma verificação preliminar, por exemplo, a Norma de desempenho n.º 1 — Avaliação e gestão dos riscos ambientais e sociais, da SFI.
- ^{*10} No caso de atividades desenvolvidas em países terceiros, de acordo com disposições nacionais ou normas internacionais equivalentes aplicáveis que visam a conservação dos *habitats* naturais e da fauna e flora selvagens e que impõem a realização de: 1) uma verificação preliminar para determinar se, em relação a determinada atividade, é necessário efetuar uma avaliação adequada dos eventuais impactos nas espécies e *habitats* protegidos; e 2) uma avaliação adequada, caso a verificação preliminar determine a sua necessidade, por exemplo, a norma de desempenho n.º 6 — Conservação da biodiversidade e gestão sustentável de recursos naturais vivos, da SFI.»
- 6) Na secção 6.3, subsecção «Critérios técnicos de avaliação», subsecção «Não prejudicar significativamente (“NPS”)», o ponto 5 passa a ter a seguinte redação:

«5) Prevenção e controlo da poluição	<p>No caso dos veículos rodoviários da categoria M, os pneus cumprem os requisitos para o ruído exterior de rolamento da classe de eficiência energética mais elevada em que estejam disponíveis produtos e o coeficiente de resistência ao rolamento (que influencia a eficiência energética dos veículos) das duas classes de eficiência energética mais elevadas em que estejam disponíveis produtos, conforme estabelecido no Regulamento (UE) 2020/740, e se poderá verificar a partir do Registo Europeu de Produtos para a Etiquetagem Energética (EPREL).</p> <p>Os veículos cumprem, quando aplicáveis, os requisitos para a homologação de veículos pesados no respeitante a emissões — norma Euro VI, fase mais recente, estabelecidos em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 595/2009.»</p>
--------------------------------------	---

7) O título da secção 6.5 passa a ter a seguinte redação:

«6.5. Transporte em motociclos, veículos ligeiros de passageiros e veículos comerciais ligeiros»;

8) A secção 6.5 é alterada do seguinte modo:

a) Na subsecção «Descrição da atividade», o primeiro parágrafo passa a ter a seguinte redação:

«Aquisição, financiamento, aluguer, locação financeira e exploração de veículos das categorias M₁¹ e N₁², abrangidos pelo Regulamento (CE) n.º 715/2007, ou L (veículos de 2 e 3 rodas e quadriciclos)³.»;

b) Na subsecção «Critérios técnicos de avaliação», subsecção «Não prejudicar significativamente (“NPS”)», o ponto 5 passa a ter a seguinte redação:

«5) Prevenção e controlo da poluição	<p>Os veículos cumprem os requisitos para a homologação de veículos ligeiros no respeitante a emissões — norma Euro 6, fase mais recente⁴, estabelecidos em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 715/2007.</p> <p>Os veículos cumprem os limiares de emissões para veículos ligeiros não poluentes estabelecidos no anexo, quadro 2, da Diretiva 2009/33/CE.</p> <p>No caso dos veículos rodoviários das categorias M e N, os pneus cumprem os requisitos para o ruído exterior de rolamento da classe de eficiência energética mais elevada em que estejam disponíveis produtos e o coeficiente de resistência ao rolamento (que influencia a eficiência energética dos veículos) das duas classes de eficiência energética mais elevadas em que estejam disponíveis produtos, conforme estabelecido no Regulamento (UE) 2020/740, e se poderá verificar a partir do Registo Europeu de Produtos para a Etiquetagem Energética (EPREL).</p> <p>Os veículos cumprem o disposto no Regulamento (UE) n.º 540/2014.</p>
--------------------------------------	--

¹ Conforme previsto no artigo 4.º, n.º 1, alínea a), subalínea i), do Regulamento (UE) 2018/858.

² Conforme previsto no artigo 4.º, n.º 1, alínea b), subalínea i), do Regulamento (UE) 2018/858.

³ Conforme previsto no artigo 4.º, n.º 1, do Regulamento (UE) 2018/858.

⁴ Regulamento (UE) 2018/1832 da Comissão.»;

9) Na secção 6.6, subsecção «Critérios técnicos de avaliação», subsecção «Não prejudicar significativamente (“NPS”)», o ponto 5 passa a ter a seguinte redação:

«5) Prevenção e controlo da poluição	<p>No caso dos veículos rodoviários das categorias M e N, os pneus cumprem os requisitos para o ruído exterior de rolamento da classe de eficiência energética mais elevada em que estejam disponíveis produtos e o coeficiente de resistência ao rolamento (que influencia a eficiência energética dos veículos) das duas classes de eficiência energética mais elevadas em que estejam disponíveis produtos, conforme estabelecido no Regulamento (UE) 2020/740, e se poderá verificar a partir do Registo Europeu de Produtos para a Etiquetagem Energética (EPREL).</p> <p>Os veículos cumprem os requisitos para a homologação de veículos pesados no respeitante a emissões — norma Euro VI, fase mais recente¹, estabelecidos em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 595/2009.</p> <p>Os veículos cumprem o disposto no Regulamento (UE) n.º 540/2014.</p>
--------------------------------------	--

¹ Regulamento (UE) n.º 582/2011 da Comissão, de 25 de maio de 2011, que dá aplicação e altera o Regulamento (CE) n.º 595/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho no que se refere às emissões dos veículos pesados (Euro VI) e que altera os anexos I e III da Diretiva 2007/46/CE do Parlamento Europeu e do Conselho (JO L 167 de 25.6.2011, p. 1).»;

10) A secção 6.12 é alterada do seguinte modo:

- a) Na subsecção «Critérios técnicos de avaliação», o título «Contribuir substancialmente para a mitigação das alterações climáticas» é substituído pelo título «Contribuir substancialmente para a adaptação às alterações climáticas»;
- b) Na subsecção «Critérios técnicos de avaliação», subsecção «Não prejudicar significativamente (“NPS”)», o ponto 2 passa a ter a seguinte redação:

«1) Mitigação das alterações climáticas	As embarcações não estão afetadas ao transporte de combustíveis fósseis.»
---	---

11) Na secção 6.13, subsecção «Descrição da atividade», o segundo parágrafo passa a ter a seguinte redação:

«As atividades económicas incluídas nesta categoria poderão estar associadas a diversos códigos, nomeadamente F42.11, F42.12, F42.13, F43.21, M71.12 e M71.20 da NACE — nomenclatura estatística das atividades económicas estabelecida pelo Regulamento (CE) n.º 1893/2006.»;

12) Na secção 6.15, subsecção «Descrição da atividade», o segundo parágrafo passa a ter a seguinte redação:

«As atividades económicas incluídas nesta categoria poderão estar associadas a diversos códigos, nomeadamente F42.11, F42.13, M71.12 e M71.20 da NACE — nomenclatura estatística das atividades económicas estabelecida pelo Regulamento (CE) n.º 1893/2006.»;

13) Na secção 6.16, subsecção «Descrição da atividade», o terceiro parágrafo passa a ter a seguinte redação:

«As atividades económicas incluídas nesta categoria poderão estar associadas a diversos códigos, nomeadamente F42.91, M71.12 e M71.20 da NACE — nomenclatura estatística das atividades económicas estabelecida pelo Regulamento (CE) n.º 1893/2006.»;

14) Na secção 7.1, subsecção «Critérios técnicos de avaliação», subsecção «Não prejudicar significativamente (“NPS”)», o ponto 5 passa a ter a seguinte redação:

«5) Prevenção e controlo da poluição	<p>Os componentes e os materiais de construção satisfazem os critérios estabelecidos no apêndice C do presente anexo.</p> <p>Os componentes e os materiais de construção que possam entrar em contacto com ocupantes¹ emitem menos de 0,06 mg de formaldeído por m³ de ar da câmara de ensaio, após o ensaio em conformidade com as condições especificadas no anexo XVII do Regulamento (CE) n.º 1907/2006, e menos de 0,001 mg de outros compostos orgânicos voláteis cancerígenos das categorias 1A e 1B por m³ de ar da câmara de ensaio, após o ensaio em conformidade com as normas CEN/EN 16516² ou ISO 16000-3³ ou outras condições de ensaio e métodos de determinação normalizados equivalentes⁴.</p> <p>No caso das novas construções localizadas em sítios potencialmente contaminados (sítios abandonados), foi efetuada uma investigação sobre potenciais contaminantes, por exemplo recorrendo à norma ISO 18400⁵.</p> <p>Durante as obras de construção ou de manutenção, são tomadas medidas para reduzir o ruído, as poeiras e as emissões de poluentes.</p>
--------------------------------------	---

¹ Aplicáveis às tintas e vernizes, placas para tetos, revestimentos de solo, incluindo adesivos e vedantes associados, isolamento interno e tratamentos de superfícies interiores (nomeadamente para tratamento de humidades e bolores).

² CEN/TS 16516: 2013, *Construction products — Assessment of release of dangerous substances — Determination of emissions into indoor air* (Produtos da construção — Avaliação da libertação de substâncias perigosas — Determinação das emissões para o ar em espaços interiores).

- ^{*3} ISO 16000-3:2011: *Indoor air — Part 3: Determination of formaldehyde and other carbonyl compounds in indoor air and test chamber air — Active sampling method* (Ar interior — Parte 3: Determinação do formaldeído e de outros compostos de carbonilo no ar interior e no ar da câmara de ensaio — método de amostragem ativa).
- ^{*4} Os limiares de emissões de compostos orgânicos voláteis cancerígenos dizem respeito a um período de ensaio de 28 dias.
- ^{*5} Série ISO 18400 sobre a qualidade dos solos — amostragem.»;

- 15) Na secção 7.2, subsecção «Critérios técnicos de avaliação», subsecção «Não prejudicar significativamente (“NPS”)», o ponto 5 passa a ter a seguinte redação:

«5) Prevenção e controlo da poluição	<p>Os componentes e os materiais de construção satisfazem os critérios estabelecidos no apêndice C do presente anexo.</p> <p>Os componentes e os materiais de construção utilizados na renovação de edifícios que possam entrar em contacto com ocupantes^{*1} emitem menos de 0,06 mg de formaldeído por m³ de ar da câmara de ensaio, após o ensaio em conformidade com as condições especificadas no anexo XVII do Regulamento (CE) n.º 1907/2006, e menos de 0,001 mg de outros compostos orgânicos voláteis cancerígenos das categorias 1A e 1B por m³ de ar da câmara de ensaio, após o ensaio em conformidade com as normas CEN/EN 16516^{*2} ou ISO 16000-3:2011^{*3} ou outras condições de ensaio e métodos de determinação normalizados equivalentes^{*4}.</p> <p>Durante as obras de construção ou de manutenção, são tomadas medidas para reduzir o ruído, as poeiras e as emissões de poluentes.</p>
--------------------------------------	--

- ^{*1} Aplicáveis às tintas e vernizes, placas para tetos, revestimentos de solo, incluindo adesivos e vedantes associados, isolamento interno e tratamentos de superfícies interiores (nomeadamente para tratamento de humidades e bolores).
- ^{*2} CEN/TS 16516: 2013, *Construction products — Assessment of release of dangerous substances — Determination of emissions into indoor air* (Produtos da construção — Avaliação da libertação de substâncias perigosas — Determinação das emissões para o ar em espaços interiores).
- ^{*3} ISO 16000-3:2011: *Indoor air — Part 3: Determination of formaldehyde and other carbonyl compounds in indoor air and test chamber air — Active sampling method* (versão de 27.6.2023, disponível em: <https://www.iso.org/standard/51812.html>).
- ^{*4} Os limiares de emissões de compostos orgânicos voláteis cancerígenos dizem respeito a um período de ensaio de 28 dias.»;

- 16) Na secção 7.3, subsecção «Critérios técnicos de avaliação», subsecção «Não prejudicar significativamente (“NPS”)», o ponto 2 passa a ter a seguinte redação:

«1) Mitigação das alterações climáticas	Os edifícios não estão afetos à extração, armazenamento, transporte ou produção de combustíveis fósseis.»
---	---

- 17) Na secção 7.4, subsecção «Critérios técnicos de avaliação», subsecção «Não prejudicar significativamente (“NPS”)», o ponto 2 passa a ter a seguinte redação:

«1) Mitigação das alterações climáticas	Os edifícios não estão afetos à extração, armazenamento, transporte ou produção de combustíveis fósseis.»
---	---

- 18) Na secção 7.5, subsecção «Critérios técnicos de avaliação», subsecção «Não prejudicar significativamente (“NPS”)», o ponto 2 passa a ter a seguinte redação:

«1) Mitigação das alterações climáticas	Os edifícios não estão afetos à extração, armazenamento, transporte ou produção de combustíveis fósseis.»
---	---

- 19) Na secção 7.6, subsecção «Critérios técnicos de avaliação», subsecção «Não prejudicar significativamente (“NPS”)», o ponto 2 passa a ter a seguinte redação:

«1) Mitigação das alterações climáticas	Os edifícios não estão afetos à extração, armazenamento, transporte ou produção de combustíveis fósseis.»
---	---

- 20) É inserida a seguinte secção 8.4:

«8.4. Software que permite a gestão de riscos físicos associados ao clima e a adaptação aos mesmos

Descrição da atividade

Atividades de desenvolvimento ou programação de *software* com vista ao fornecimento de *software* para:

- a) Previsão, projeção e monitorização de riscos climáticos;
- b) Sistemas de alerta precoce para riscos climáticos;
- c) Gestão de riscos climáticos.

A atividade económica não inclui o desenvolvimento e a programação de *software* como parte de atividades de engenharia e consultoria técnica conexa dedicadas à adaptação às alterações climáticas (ver secção 9.1 do presente anexo), de atividades de investigação, desenvolvimento e inovação próximas do mercado (ver secção 9.2 do presente anexo) ou de consultoria para gestão de riscos físicos associados ao clima e a adaptação aos mesmos (ver secção 9.3 do presente anexo).

As atividades económicas incluídas nesta categoria poderão estar associadas ao código J62.01 da NACE — nomenclatura estatística das atividades económicas estabelecida pelo Regulamento (CE) n.º 1893/2006.

As atividades económicas incluídas nesta categoria são “atividades capacitantes”, na aceção do artigo 11.º, n.º 1, alínea b), do Regulamento (UE) 2020/852, desde que satisfaçam os critérios técnicos de avaliação estabelecidos na presente secção.

Critérios técnicos de avaliação

Contribuir substancialmente para a adaptação às alterações climáticas

1. A atividade elimina barreiras à adaptação — informativas, tecnológicas ou relacionadas com a capacidade.
2. A atividade utiliza uma metodologia e dados que:
 - a) Baseiam-se em boas práticas e orientações disponíveis e têm em conta os conhecimentos científicos mais recentes para determinação da vulnerabilidade e dos riscos e as metodologias associadas, em consonância com os relatórios do Painel Intergovernamental sobre as Alterações Climáticas¹ e as publicações científicas objeto de análise inter pares mais recentes e com modelos de fonte aberta² ou remunerados.
 - b) São coerentes com normas e orientações relativas à adaptação às alterações climáticas e gestão de riscos climáticos e à redução do risco de catástrofes, incluindo, por exemplo, a norma EN ISO 14090³, para a compreensão dos impactos e incertezas climáticos e a sua utilização na tomada de decisões, a norma EN ISO 14091⁴, relativa à avaliação de vulnerabilidades, impactos e riscos climáticos, as Orientações técnicas para uma avaliação dos riscos e um planeamento abrangentes no contexto das alterações climáticas⁵, e o Quadro de Sendai para a Redução dos Riscos de Catástrofe⁶.
3. O *software* desenvolvido:
 - a) Visa permitir a gestão de riscos físicos associados ao clima relacionados com perigos enumerados no apêndice A do presente anexo;
 - b) Não afeta negativamente os esforços de adaptação nem o nível de resiliência aos riscos físicos associados ao clima de outras pessoas, da natureza, do património cultural, dos ativos e das outras atividades económicas;
 - c) Privilegia, tanto quanto possível, soluções baseadas na natureza⁷;

- d) É coerente com as estratégias e os planos de adaptação elaborados a nível local, setorial, regional ou nacional;
- e) É monitorizado e avaliado com base em indicadores predefinidos, sendo considerada a adoção de medidas corretivas em caso de incumprimento das metas.

Não prejudicar significativamente (“NPS”)

1)	Mitigação das alterações climáticas	N/A
3)	Utilização sustentável e proteção dos recursos hídricos e marinhos	N/A
4)	Transição para uma economia circular	N/A
5)	Prevenção e controlo da poluição	N/A
6)	Proteção e restauro da biodiversidade e dos ecossistemas	N/A

^{*1} Relatórios de avaliação sobre as alterações climáticas — impactos, adaptação e vulnerabilidade, publicados periodicamente pelo Painel Intergovernamental sobre as Alterações Climáticas (PIAC), organismo das Nações Unidas responsável pela avaliação dos dados científicos relacionados com as alterações climáticas (<https://www.ipcc.ch/reports/>).

^{*2} Nomeadamente os serviços Copernicus e o serviço de alerta rápido Galileo geridos pela Comissão Europeia.

^{*3} ISO 14090:2019: *Adaptation to climate change — Principles, requirements and guidelines* (versão de 27.6.2023, disponível em: <https://www.iso.org/standard/68507.html>).

^{*4} ISO 14091:2021: *Adaptation to climate change — Guidelines on vulnerability, impacts and risk assessment* (versão de 27.6.2023, disponível em: <https://www.iso.org/standard/68508.html>).

^{*5} *Technical Guidance on Comprehensive Risk Assessment and Planning in the Context of Climate Change*, <https://www.undrr.org/publication/technical-guidance-comprehensive-risk-assessment-and-planning-context-climate-change>

^{*6} Quadro de Sendai para a Redução dos Riscos de Catástrofe 2015-2030, <https://www.undrr.org/publication/sendai-framework-disaster-risk-reduction-2015-2030>

^{*7} Entende-se por “soluções baseadas na natureza” soluções inspiradas na natureza e nela apoiadas, eficazes em termos de custos, que simultaneamente proporcionam benefícios ambientais, sociais e económicos e ajudam a reforçar a resiliência. Graças a intervenções sistémicas, adaptadas às condições locais e eficientes na utilização dos recursos, essas soluções trazem consigo, tanto em termos quantitativos como qualitativos, mais natureza e mais características e processos naturais para as cidades e para as paisagens terrestres e marítimas. Por conseguinte, as soluções baseadas na natureza favorecem a biodiversidade e apoiam a prestação de um conjunto de serviços ecossistémicos (versão de 27.6.2023: https://ec.europa.eu/info/research-and-innovation/research-area/environment/nature-based-solutions_en/).»;

21) É inserida a seguinte secção 9.3:

«9.3. **Consultoria para a gestão de riscos físicos associados ao clima e a adaptação aos mesmos**

Descrição da atividade

Prestação ou contratação de atividades de consultoria que permitem às empresas ou organizações gerir riscos físicos associados ao clima.

A atividade económica é exercida com, pelo menos, um dos objetivos seguintes:

- a) A realização ou o apoio à realização de avaliações de impactos, vulnerabilidades ou riscos climáticos;
- b) O desenvolvimento, a execução, o acompanhamento ou a avaliação de estratégias, planos ou medidas para a gestão de riscos físicos associados ao clima.

A atividade económica não inclui consultoria técnica relacionada com atividades de engenharia dedicadas à adaptação às alterações climáticas (ver secção 9.1 do presente anexo), atividades de investigação, desenvolvimento e inovação próximas do mercado (ver secção 9.2 do presente anexo) ou consultoria como parte do desenvolvimento ou da programação de *software* que permite a gestão de riscos físicos associados ao clima e a adaptação aos mesmos (ver secção 8.4 do presente anexo).

As atividades económicas incluídas nesta categoria poderão estar associadas ao código M74.90 da NACE — nomenclatura estatística das atividades económicas estabelecida pelo Regulamento (CE) n.º 1893/2006.

As atividades económicas incluídas nesta categoria são “atividades capacitantes”, na aceção do artigo 11.º, n.º 1, alínea b), do Regulamento (UE) 2020/852, desde que satisfaçam os critérios técnicos de avaliação estabelecidos na presente secção.

Crítérios técnicos de avaliação

Contribuir substancialmente para a adaptação às alterações climáticas

1. A atividade elimina barreiras à adaptação — informativas, tecnológicas ou relacionadas com a capacidade.
 2. A atividade utiliza uma metodologia e dados que:
 - a) Baseiam-se em boas práticas e orientações disponíveis e têm em conta os conhecimentos científicos mais recentes para determinação da vulnerabilidade e dos riscos e as metodologias associadas, em consonância com os relatórios do Painel Intergovernamental sobre as Alterações Climáticas¹ e as publicações científicas objeto de análise inter pares mais recentes e com modelos de fonte aberta² ou remunerados.
 - b) São coerentes com normas e orientações relativas à adaptação às alterações climáticas e gestão de riscos climáticos e à redução do risco de catástrofes, incluindo, por exemplo, a norma EN ISO 14090:2019³, para a compreensão dos impactos e incertezas climáticos e a sua utilização na tomada de decisões, a norma ISO 14091:2021⁴, relativa à vulnerabilidade, aos impactos e à avaliação dos riscos em matéria de clima, as Orientações técnicas para uma avaliação dos riscos e um planeamento abrangentes no contexto das alterações climáticas⁵, e o Quadro de Sendai para a Redução dos Riscos de Catástrofe⁶.
 3. As estratégias, os planos e as medidas de gestão de riscos climáticos desenvolvidas:
 - a) Não afetam negativamente os esforços de adaptação nem o nível de resiliência aos riscos físicos associados ao clima de outras pessoas, da natureza, do património cultural, dos ativos e das outras atividades económicas;
 - b) Promovem soluções baseadas na natureza⁷ ou assentam, na medida do possível, em infraestruturas azuis ou verdes⁸;
 - c) São coerentes com as estratégias e os planos de adaptação elaborados a nível local, setorial, regional ou nacional;
 - d) São monitorizadas e avaliadas com base em indicadores predefinidos, sendo considerada a adoção de medidas corretivas em caso de incumprimento das metas;
-

Não prejudicar significativamente (“NPS”)

1)	Mitigação das alterações climáticas	A atividade não é exercida em instalações de extração, armazenamento, transporte ou produção de combustíveis fósseis.
3)	Utilização sustentável e proteção dos recursos hídricos e marinhos	N/A
4)	Transição para uma economia circular	N/A
5)	Prevenção e controlo da poluição	N/A
6)	Proteção e restauro da biodiversidade e dos ecossistemas	N/A

^{*1} Relatórios de avaliação sobre as alterações climáticas — impactos, adaptação e vulnerabilidade, publicados periodicamente pelo Painel Intergovernamental sobre as Alterações Climáticas (PIAC), organismo das Nações Unidas responsável pela avaliação dos dados científicos relacionados com as alterações climáticas (<https://www.ipcc.ch/reports/>).

^{*2} Nomeadamente os serviços Copernicus e o serviço de alerta rápido Galileo geridos pela Comissão Europeia.

^{*3} ISO 14090:2019: *Adaptation to climate change — Principles, requirements and guidelines* (versão de 27.6.2023, disponível em: <https://www.iso.org/standard/68507.html>).

^{*4} ISO 14091:2021: *Adaptation to climate change — Guidelines on vulnerability, impacts and risk assessment* (versão de 27.6.2023, disponível em: <https://www.iso.org/standard/68508.html>).

^{*5} *Technical Guidance on Comprehensive Risk Assessment and Planning in the Context of Climate Change*, <https://www.undrr.org/publication/technical-guidance-comprehensive-risk-assessment-and-planning-context-climate-change>

^{*6} Quadro de Sendai para a Redução dos Riscos de Catástrofe 2015-2030, <https://www.undrr.org/publication/sendai-framework-disaster-risk-reduction-2015-2030>

^{*7} Entende-se por “soluções baseadas na natureza” soluções inspiradas na natureza e nela apoiadas, eficazes em termos de custos, que simultaneamente proporcionam benefícios ambientais, sociais e económicos e ajudam a reforçar a resiliência. Graças a intervenções sistémicas, adaptadas às condições locais e eficientes na utilização dos recursos, essas soluções trazem consigo, tanto em termos quantitativos como qualitativos, mais natureza e mais características e processos naturais para as cidades e para as paisagens terrestres e marítimas. Por conseguinte, as soluções baseadas na natureza favorecem a biodiversidade e apoiam a prestação de um conjunto de serviços ecossistémicos (versão de 27.6.2023: https://ec.europa.eu/info/research-and-innovation/research-area/environment/nature-based-solutions_en/).

^{*8} Ver a Comunicação da Comissão ao Parlamento Europeu, ao Conselho, ao Comité Económico e Social Europeu e ao Comité das Regiões: Infraestrutura Verde — Valorizar o Capital Natural da Europa [COM (2013) 249 final].»;

22) É inserido o seguinte título da secção 14:

«14. **Gestão dos riscos de catástrofe**»;

23) São inseridas as seguintes secções 14.1 e 14.2:

«14.1. **Serviços de emergência**

Descrição da atividade

1. Atividades dos serviços de emergência, incluindo:

- a) Coordenação da resposta a catástrofes para a criação e o funcionamento de instalações e equipa(s) de avaliação, coordenação ou preparação, tais como centros permanentes de coordenação da resposta de emergência ou centros de coordenação de operações no local de uma situação de emergência. O funcionamento da resposta a situações de emergência abrange o comando, a avaliação ou análise, o planeamento, a ligação ou coordenação, a comunicação e a prestação de informações aos meios de comunicação social;
- b) Serviços de emergência no domínio da saúde, ou seja, primeiros socorros de emergência e cuidados médicos de emergência prestados aos pacientes no terreno, em hospitais temporários de campanha, incluindo hospitais militares ou instalações médicas que tratam pacientes internados e em regime ambulatorio afetadas por uma emergência decorrente de um perigo, tendo em conta as orientações internacionais reconhecidas para a utilização de hospitais de campanha¹. Tal inclui:
 - i) admissão, rastreio e definição do perfil (triagem) do paciente no local da catástrofe ou numa instalação de cuidados de saúde,
 - ii) prestação de primeiros socorros,
 - iii) estabilização e encaminhamento de emergências traumáticas e não traumáticas graves, se for caso disso, preparando o paciente para o transporte para uma instalação de cuidados de saúde a fim de receber os tratamentos finais,
 - iv) suporte avançado de vida,
 - v) anestesia, imagiologia, esterilização, serviços laboratoriais e de transfusão de sangue relacionados com situações de emergência sanitária,
 - vi) realização de cirurgia de emergência para salvaguarda de funções vitais, cirurgia geral de emergência,
 - vii) tratamento definitivo de emergências traumáticas e não traumáticas ligeiras,
 - viii) evacuação médica das vítimas de catástrofes, incluindo a evacuação por transporte terrestre, aquático ou aéreo;
- c) Socorro em caso de catástrofe, ou seja, atividades pontuais de socorro pós-catástrofe, tais como a instalação e gestão de centros de evacuação em coordenação com estruturas existentes, autoridades locais e organizações internacionais até à passagem de responsabilidades às autoridades locais ou a organizações humanitárias, bem como o fornecimento de bens de primeira necessidade (como medicamentos, alimentos, água, vestuário quente, cobertores para as pessoas afetadas pela catástrofe), durante e imediatamente após a catástrofe. Tal inclui:
 - i) designação preparatória e garantia da prontidão dos centros provisórios de socorro em caso de catástrofe, tais como centros comunitários de evacuação, locais de distribuição de água e alimentos e de prestação de auxílio, bem como locais similares,
 - ii) formação do pessoal de socorro em caso de catástrofe quando haja passagem de responsabilidades;
- d) Operações de busca e salvamento, tais como a busca, localização e salvamento de vítimas em perigo ou perigo iminente, que se encontram retidas devido a uma situação de inundação, sob escombros, perdidas, encalhadas ou isoladas sem capacidades ou meios de evacuação, desaparecidas e em paradeiro incerto em terra e na água. As atividades são realizadas em conformidade com orientações internacionais². Tal inclui:
 - i) busca em terra, na água e aérea, incluindo com cães de busca ou equipamento técnico de busca,
 - ii) salvamento, incluindo elevação e deslocação,
 - iii) assistência pré-hospitalar e distribuição de bens de primeira necessidade,
 - iv) quebra de materiais, abertura de brechas, corte,

- v) cordas para utilização técnica,
 - vi) escoramento;
- e) Resposta a situações com matérias perigosas, como a deteção e o isolamento de matérias perigosas, limitando-se ao local onde as atividades são realizadas durante ou logo após um incidente com materiais perigosos para efeitos de redução imediata dos riscos, incluindo: descontaminação de solos e águas subterrâneas no local da poluição, *in situ* ou *ex situ*, recorrendo a métodos mecânicos, químicos ou biológicos; descontaminação de instalações ou sítios industriais, incluindo centrais e sítios nucleares; descontaminação e limpeza de águas superficiais na sequência de poluição accidental, por exemplo, mediante a recolha de poluentes ou da aplicação de produtos químicos; limpeza de derrames de petróleo e outra poluição em terra, águas superficiais, oceanos e mares, incluindo zonas costeiras; redução de amianto, tinta de chumbo e outros materiais tóxicos. Tal inclui:
- i) identificação de substâncias químicas e deteção de perigos radiológicos mediante uma combinação de equipamentos portáteis, móveis e de laboratório,
 - ii) recolha, manipulação e preparação de amostras biológicas, químicas e radiológicas para análises a realizar noutra local,
 - iii) aplicação de um modelo científico adequado à previsão dos perigos,
 - iv) redução imediata dos riscos, incluindo a contenção dos perigos, a neutralização dos perigos e o tratamento ou descontaminação no local de pessoas, animais e equipamentos, o que pode abranger medidas corretivas imediatas nos termos do artigo 6.º, n.º 1, alínea a), da Diretiva 2004/35/CE do Parlamento Europeu e do Conselho³;
- f) Combate e prevenção de incêndios, nomeadamente a gestão e o funcionamento de corpos de bombeiros regulares e auxiliares na prevenção e combate a incêndios, bem como no combate terrestre, na água ou aéreo a incêndios.
- g) Resposta e assistência de proteção técnica em caso de perigo climático, quando prestada durante e imediatamente após uma emergência. Tal inclui:
- i) bombeamento de elevada capacidade, designadamente para bombeamento em zonas inundadas e para assistência ao combate a incêndios por meio do bombeamento de água,
 - ii) purificação, armazenamento e entrega de água por meio de unidades móveis de purificação e armazenamento de água,
 - iii) transporte de pessoal e material de resposta a situações de emergência,
 - iv) instalação, manutenção e funcionamento de sistemas de comunicação de emergência para assegurar as comunicações durante e após as situações de emergência,
 - v) instalação, manutenção e funcionamento de sistemas de produção de energia de emergência durante e após as situações de emergência,
 - vi) contenção de inundações para reforço das estruturas existentes e construção de novas barreiras para evitar que o aumento dos níveis de água provoque novas inundações de rios, bacias e vias navegáveis.
2. As atividades económicas nesta categoria incluem igualmente atividades de preparação⁴ diretamente relacionadas com serviços de emergência, tais como:
- a) Elaboração e atualização de planos pertinentes para garantir a prontidão das atividades de resposta a situações de emergência;
 - b) Formação e reforço das capacidades do pessoal e dos peritos e, se for caso disso, de voluntários e animais de serviço;
 - c) Criação de estruturas de formação utilizadas para prestar formação na resposta a perigos climáticos;
 - d) Aquisição, armazenamento, requalificação e manutenção dos meios materiais, incluindo as partes dos módulos⁵ que integram a assistência de proteção civil⁶ necessárias para atenuar as consequências imediatas de uma catástrofe;
 - e) Aquisição, instalação, reparação, funcionamento, manutenção e monitorização à distância de alarmes de incêndio e sistemas de alerta precoce;

- f) Atividades educativas e de sensibilização sobre os riscos de catástrofe realizadas por prestadores de serviços de emergência na comunidade ou dirigidas a partes interessadas ou grupos-alvo selecionados.
3. As atividades económicas referidas nos pontos 1 e 2 são abrangidas sempre que possam fazer face a catástrofes ou aos seus impactos relacionados com perigos climáticos.
4. As atividades e os ativos cujo objetivo principal não seja a prestação de serviços de emergência de natureza civil só podem ser incluídos se prestarem apoio à resposta de proteção civil a situações de emergência que podem ser atribuídas a catástrofes relacionadas com o clima.

As atividades económicas incluídas nesta categoria não incluem atividades realizadas no âmbito da atividade “Infraestruturas de prevenção e proteção contra os riscos de inundações” (ver secção 14.2 do presente anexo).

As atividades económicas desta categoria não incluem atividades realizadas por um operador responsável pelos danos ambientais nos termos da Diretiva 2004/35/CE.

As atividades económicas incluídas nesta categoria poderão estar associadas a diversos códigos, nomeadamente A2.40, B9.10, E39.00, H52.23, N80.20, Q84, O84.25, Q86.10, Q86.90 e Q88.99 da NACE — nomenclatura estatística das atividades económicas estabelecida pelo Regulamento (CE) n.º 1893/2006.

As atividades económicas incluídas nesta categoria que satisfazem o critério “contributo substancial”, especificado no ponto 5, são atividades capacitantes, na aceção do artigo 11.º, n.º 1, alínea b), do Regulamento (UE) 2020/852, desde que satisfaçam os critérios técnicos de avaliação estabelecidos nesta mesma secção.

Crítérios técnicos de avaliação

Contribuir substancialmente para a adaptação às alterações climáticas

1. Os operadores económicos adotaram soluções físicas e não físicas (“soluções de adaptação”) que reduzem substancialmente os mais importantes riscos físicos associados ao clima com relevância para a atividade.
 2. Os riscos físicos associados ao clima com relevância para a atividade foram identificados a partir da lista constante do apêndice A do presente anexo, por meio de uma avaliação exaustiva da vulnerabilidade e dos riscos climáticos, que inclui as seguintes etapas:
 - a) Verificação preliminar da atividade para identificação dos riscos físicos associados ao clima enumerados no apêndice A do presente anexo, que possam afetar o desempenho da atividade económica durante o seu período de vida esperado;
 - b) Se for considerado que a atividade está exposta a um ou mais riscos físicos associados ao clima enumerados no apêndice A do presente anexo, avaliação da vulnerabilidade e dos riscos climáticos para determinar a importância dos riscos físicos associados ao clima para a atividade económica;
 - c) Avaliação das soluções de adaptação que possam reduzir os riscos físicos associados ao clima. A avaliação da vulnerabilidade e dos riscos climáticos é proporcionada à escala da atividade e à expectativa de vida útil da mesma, ou seja:
 - a) No caso das atividades com uma expectativa de vida útil inferior a dez anos, é realizada uma avaliação com base, no mínimo, em projeções climáticas à mais pequena escala adequada;
 - b) No caso das restantes atividades, é realizada uma avaliação com base em projeções climáticas de ponta e com a máxima resolução disponível para o conjunto existente de cenários futuros⁷, de acordo com o seu período de vida esperado, incluindo, para os grandes investimentos, no mínimo cenários de projeções climáticas de 10 a 30 anos.
-

3. As projeções climáticas e a avaliação dos impactos baseiam-se em boas práticas e orientações disponíveis e têm em conta os conhecimentos científicos mais recentes para determinação da vulnerabilidade e dos riscos e as metodologias associadas, em consonância com os relatórios do Painel Intergovernamental sobre as Alterações Climáticas⁸ e as publicações científicas objeto de análise interpares mais recentes e com modelos de fonte aberta⁹ ou remunerados.

4. As soluções de adaptação adotadas:

- a) Não afetam negativamente os esforços de adaptação nem o nível de resiliência aos riscos físicos associados ao clima de outras pessoas, da natureza, do património cultural, dos ativos e das outras atividades económicas;
- b) Promovem soluções baseadas na natureza¹⁰ ou assentam, na medida do possível, em infraestruturas azuis ou verdes¹¹;
- c) São coerentes com os planos e as estratégias de adaptação elaborados a nível local, setorial, regional ou nacional;
- d) São monitorizadas e avaliadas com base em indicadores predefinidos, sendo considerada a adoção de medidas corretivas em caso de incumprimento das metas;
- e) Quando são adotadas soluções físicas e estas consistem numa atividade para a qual o presente anexo estabelece critérios técnicos de avaliação, satisfazem os critérios técnicos de avaliação para cumprimento do princípio “não prejudicar significativamente” definidos para a dita atividade.

5. Para uma atividade ser considerada uma atividade capacitante na aceção do artigo 11.º, n.º 1, alínea b), do Regulamento (UE) 2020/852, os operadores económicos demonstram, por meio de uma avaliação dos riscos climáticos, presentes e futuros, que inclua a incerteza e se baseie em dados sólidos, que a atividade proporciona uma tecnologia, um produto, um serviço, uma informação ou uma prática, ou promove a sua utilização com um dos seguintes objetivos principais:

- a) Aumentar o nível de resiliência aos riscos físicos associados ao clima de outras pessoas, da natureza, dos ativos e de outras atividades económicas;
- b) Contribuir para os esforços de adaptação de outras pessoas, da natureza, do património cultural, dos ativos e de outras atividades económicas.

Não prejudicar significativamente (“NPS”)

1) Mitigação das alterações climáticas	<p>1. O operador da atividade desenvolveu e pôs em prática um plano de mitigação das alterações climáticas e de proteção do ambiente que:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) Identifica os principais impactos climáticos nocivos dos seus ativos e das suas operações pertinentes para a mitigação das alterações climáticas, incluindo os impactos de: <ul style="list-style-type: none"> i) emissões de GEE de âmbito 1¹², ii) emissões de GEE de âmbito 2¹³, iii) emissões de GEE de âmbito 3¹⁴, b) Define as medidas necessárias para minimizar os impactos nocivos identificados da atividade no clima, concretizando simultaneamente o principal objetivo do serviço de emergência; c) Explica o nível de melhoria possível com a aplicação das medidas propostas e inclui um calendário para a aplicação das mesmas; d) Acompanha e documenta a aplicação das medidas identificadas de acordo com o calendário e o nível de melhorias alcançadas. <p>2. O plano de mitigação das alterações climáticas e de proteção do ambiente:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) Baseia-se nos melhores dados científicos disponíveis, que são divulgados ao público;
--	---

	<p>b) É elaborado em consulta com as partes interessadas, incluindo as autoridades de proteção do ambiente;</p> <p>c) É atualizado caso as características e o exercício da atividade se alterem de forma significativa a ponto de alterarem a natureza ou a escala dos impactos no clima e no ambiente;</p> <p>d) No caso das operações de combate a incêndios, está conforme ao artigo 11.º do Regulamento (UE) n.º 517/2014 do Parlamento Europeu e do Conselho¹⁵.</p>
<p>3) Utilização sustentável e proteção dos recursos hídricos e marinhos</p>	<p>1. O operador da atividade desenvolveu e pôs em prática um plano de mitigação das alterações climáticas e de proteção do ambiente que:</p> <p>a) Identifica os principais impactos ambientais nocivos dos seus ativos e das suas operações pertinentes para a proteção dos recursos hídricos e marinhos, nomeadamente os impactos nos recursos hídricos e marinhos nas zonas incluídas nos registos de zonas protegidas referidos no artigo 6.º da Diretiva 2000/60/CE ou em outras classificações ou definições nacionais ou internacionais equivalentes, incluindo os impactos negativos nos recursos hídricos de substâncias nocivas (como as substâncias perfluoroalquiladas — PFAS) presentes em espumas de combate a incêndios, agentes extintores de fogo e retardadores do fogo;</p> <p>b) Define as medidas necessárias para minimizar os impactos nocivos identificados da atividade no ambiente, concretizando simultaneamente o principal objetivo do serviço de emergência, ao integrar os princípios da aplicação direcionada (em termos temporais e da zona tratada) e da execução ao nível adequado (dando preferência, sempre que possível, a métodos físicos e a outros métodos não químicos) no planeamento da resposta a situações de emergência;</p> <p>c) Explica o nível de melhoria possível com a aplicação das medidas propostas e inclui um plano calendarizado para a aplicação das mesmas;</p> <p>d) Acompanha e documenta a aplicação das medidas identificadas de acordo com o calendário e o nível de melhorias alcançadas.</p> <p>2. O plano de mitigação das alterações climáticas e de proteção do ambiente:</p> <p>a) Baseia-se nos melhores dados científicos disponíveis, que são divulgados ao público;</p> <p>b) É elaborado em consulta com as partes interessadas, incluindo as autoridades de proteção do ambiente;</p> <p>c) É atualizado caso as características e o exercício da atividade se alterem de forma significativa a ponto de alterarem a natureza ou a escala dos impactos no clima e no ambiente.</p>

4) Transição para uma economia circular	<p>1. O operador da atividade desenvolveu e pôs em prática um plano de mitigação das alterações climáticas e de proteção do ambiente que:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) Identifica os principais impactos ambientais nocivos dos seus ativos e das suas operações pertinentes para a transição para uma economia circular, nomeadamente os impactos na produção, gestão e tratamento de resíduos¹⁶, incluindo os impactos negativos da utilização elevada ou frequente de produtos não recicláveis de utilização única, bem como da gestão inadequada dos resíduos (perigosos e não perigosos) e do armazenamento e eliminação inadequados de agentes químicos¹⁷ e resíduos médicos¹⁸; b) Define as medidas necessárias para minimizar os impactos nocivos identificados da atividade no ambiente, concretizando simultaneamente o principal objetivo do serviço de emergência, em conformidade com a Diretiva 2008/98/CE do Parlamento Europeu e do Conselho¹⁹, incluindo medidas para minimizar a destruição de bens acumulados não utilizados, e boas práticas do setor para remover infraestruturas temporárias, na aceção do Protocolo de Gestão de Resíduos de Construção e Demolição da UE²⁰; c) Explica o nível de melhoria possível com a aplicação das medidas propostas e inclui um plano calendarizado para a aplicação das mesmas; d) Acompanha e documenta a aplicação das medidas identificadas de acordo com o calendário e o nível de melhorias alcançadas. <p>2. O plano de mitigação das alterações climáticas e de proteção do ambiente:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) Baseia-se nos melhores dados científicos disponíveis, que são divulgados ao público; b) É elaborado em consulta com as partes interessadas, incluindo as autoridades de proteção do ambiente; c) É atualizado caso as características e o exercício da atividade se alterem de forma significativa a ponto de alterarem a natureza ou a escala dos impactos no clima e no ambiente.
5) Prevenção e controlo da poluição	<p>1. O operador da atividade desenvolveu e pôs em prática um plano de mitigação das alterações climáticas e de proteção do ambiente que:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) Identifica os principais impactos ambientais nocivos dos seus ativos e das suas operações pertinentes para a prevenção e o controlo da poluição, nomeadamente os impactos das emissões poluentes para a atmosfera, a água ou o solo, na aceção do artigo 3.º, ponto 2, da Diretiva 2010/75/UE do Parlamento Europeu e do Conselho²¹, incluindo os impactos negativos das substâncias nocivas presentes nas espumas de combate a incêndios, agentes extintores de fogo e retardadores do fogo nos níveis de poluição ambiental, bem como os impactos negativos da utilização de halogéneos em termos de empobrecimento da camada de ozono; b) Define as medidas necessárias para minimizar os impactos nocivos identificados da atividade no ambiente, concretizando simultaneamente o principal objetivo do serviço de emergência;

	<p>c) Explica o nível de melhoria possível com a aplicação das medidas propostas e inclui um plano calendarizado para a aplicação das mesmas;</p> <p>d) Acompanha e documenta a aplicação das medidas identificadas de acordo com o calendário e o nível de melhorias alcançadas.</p> <p>2. O plano de mitigação das alterações climáticas e de proteção do ambiente:</p> <p>a) Baseia-se nos melhores dados científicos disponíveis, que são divulgados ao público;</p> <p>b) É elaborado em consulta com as partes interessadas, incluindo as autoridades de proteção do ambiente;</p> <p>c) É atualizado caso as características e o exercício da atividade se alterem de forma significativa a ponto de poderem alterar a natureza ou a escala dos impactos no clima e no ambiente;</p> <p>d) No caso das operações de combate a incêndios, está conforme ao artigo 13.º do Regulamento (UE) n.º 1005/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho²².</p>
6) Proteção e restauro da biodiversidade e dos ecossistemas	<p>1. O operador da atividade desenvolveu e pôs em prática um plano de mitigação das alterações climáticas e de proteção do ambiente que:</p> <p>a) Identifica os principais impactos ambientais nocivos dos seus ativos e das suas operações pertinentes para a proteção e o restauro da biodiversidade e dos ecossistemas, nomeadamente os impactos:</p> <p>i) em zonas sensíveis do ponto de vista da biodiversidade, como as zonas Natura 2000²³, em conformidade com o artigo 3.º da Diretiva 92/43/CEE, o artigo 4.º da Diretiva 2009/147/CE e o artigo 13.º, n.º 4, da Diretiva 2008/56/CE ou outras classificações/definições nacionais ou internacionais equivalentes²⁴,</p> <p>ii) na tomada de solo e na aplicação da “hierarquia da tomada de solo” descrita na Estratégia de Proteção do Solo da UE para 2030, incluindo os decorrentes da criação e do funcionamento a médio e longo prazo de campos de socorro em caso de catástrofe;</p> <p>b) Define as medidas necessárias para minimizar os impactos nocivos identificados da atividade no ambiente, concretizando simultaneamente o principal objetivo do serviço de emergência, incluindo as ações planeadas para minimizar os riscos para as zonas sensíveis do ponto de vista da biodiversidade, por exemplo, integrando informações espaciais sobre as zonas sensíveis do ponto de vista da biodiversidade e princípios de diligência no planeamento da resposta a situações de emergência;</p> <p>c) Explica o nível de melhoria possível com a aplicação das medidas propostas e inclui um plano calendarizado para a aplicação das mesmas;</p> <p>d) Acompanha e documenta a aplicação das medidas identificadas de acordo com o calendário e o nível de melhorias alcançadas.</p>

	<p>2. O plano de mitigação das alterações climáticas e de proteção do ambiente:</p> <p>a) Baseia-se nos melhores dados científicos disponíveis, que são divulgados ao público;</p> <p>b) É elaborado em consulta com as partes interessadas, incluindo as autoridades de proteção do ambiente;</p> <p>c) É atualizado caso as características e o exercício da atividade se alterem de forma significativa a ponto de poderem alterar a natureza ou a escala dos impactos no clima e no ambiente.</p>
--	---

14.2. Infraestruturas de prevenção e proteção contra os riscos de inundações

Descrição da atividade

A atividade diz respeito a medidas estruturais²⁵ e não estruturais²⁶ destinadas a prevenir e proteger as pessoas, os ecossistemas, o património cultural e as infraestruturas contra inundações em conformidade com a Diretiva 2007/60/CE do Parlamento Europeu e do Conselho²⁷.

1. As medidas estruturais tomadas incluem:

- a) Diques, taludes fluviais;
- b) Diques de defesa contra a ação do mar, barreiras contra ondas de tempestade, paredões, esporões e quebra-mares;
- c) Bacias de retenção em série ou em paralelo para a retenção e o controlo de inundações em redes de drenagem natural e artificial;
- d) Medidas de controlo das inundações mediante o aumento da capacidade de retenção das áreas de drenagem, tais como a criação de bacias de retenção distribuídas ou estruturas de descarregamento de coletores;
- e) Estruturas hidráulicas para regular o fluxo da água, tais como estações de bombeamento, canais de escoamento rápido, comportas;
- f) Estruturas de controlo dos sedimentos.

2. As medidas não estruturais tomadas incluem:

- a) Campanhas de sensibilização para as inundações;
- b) Modelização e previsão de inundações, levantamento dos perigos e riscos de inundações;
- c) Ordenamento do território em zonas propensas a inundações com vista a reduzir os riscos de inundações, nomeadamente aplicando restrições à utilização dos solos e fazendo cumprir os critérios de proteção por meio das normas de construção;
- d) Sistemas de alerta precoce de inundações.

A atividade inclui a conceção, construção, ampliação, reabilitação, requalificação e exploração de medidas estruturais e não estruturais.

As atividades desta categoria não incluem o planeamento, construção, ampliação e exploração de medidas em larga escala de gestão de inundações ou secas com base na natureza e de restauro de zonas húmidas abrangidas pela atividade “Soluções baseadas na natureza para a prevenção e proteção contra os riscos de inundações e secas” (ver secção 3.1 do anexo I do Regulamento Delegado XXXX/XXX). A atividade também não inclui infraestruturas para transportes aquáticos, como vias navegáveis, portos e marinas (ver secção 6.16 do presente anexo), a resposta a situações de emergência em caso de inundações (ver secção 14.1 do presente anexo), a consultoria para gestão de riscos físicos associados ao clima e a adaptação aos mesmos (ver secção 9.3) e o *software* que permite a gestão de riscos físicos associados ao clima e a adaptação aos mesmos (ver secção 8.4).

As atividades desta categoria não incluem a construção, modificação ou remoção de estruturas de retenção de água em série que formem uma represa destinada, principalmente, à utilização hidroelétrica ou irrigação.

As atividades económicas incluídas nesta categoria poderão estar associadas ao código F42.91 da NACE — nomenclatura estatística das atividades económicas estabelecida pelo Regulamento (CE) n.º 1893/2006.

As atividades económicas incluídas nesta categoria que satisfazem o critério “contributo substancial”, especificado no ponto 5, são atividades capacitantes, na aceção do artigo 11.º, n.º 1, alínea b), do Regulamento (UE) 2020/852, desde que satisfaçam os critérios técnicos de avaliação estabelecidos nesta mesma secção.

Crítérios técnicos de avaliação

Contribuir substancialmente para a adaptação às alterações climáticas

1. Os operadores económicos adotaram soluções físicas e não físicas (“soluções de adaptação») que reduzem substancialmente os mais importantes riscos físicos associados ao clima com relevância para a atividade.

2. Os riscos físicos associados ao clima com relevância para a atividade foram identificados a partir da lista constante do apêndice A do presente anexo, por meio de uma avaliação exaustiva da vulnerabilidade e dos riscos climáticos, que inclui as seguintes etapas:

- a) Verificação preliminar da atividade para identificação dos riscos físicos associados ao clima enumerados no apêndice A do presente anexo, que possam afetar o desempenho da atividade económica durante o seu período de vida esperado;
- b) Se for considerado que a atividade está exposta a um ou mais riscos físicos associados ao clima enumerados no apêndice A do presente anexo, avaliação da vulnerabilidade e dos riscos climáticos para determinar a importância dos riscos físicos associados ao clima para a atividade económica;
- c) Avaliação das soluções de adaptação que possam reduzir os riscos físicos associados ao clima.

A avaliação da vulnerabilidade e dos riscos climáticos é proporcionada à escala da atividade e

à expectativa de vida útil da mesma, ou seja:

- a) No caso das atividades com uma expectativa de vida útil inferior a dez anos, é realizada uma avaliação com base, no mínimo, em projeções climáticas à mais pequena escala adequada;
- b) No caso das restantes atividades, é realizada uma avaliação com base em projeções climáticas de ponta e com a máxima resolução disponível para o conjunto existente de cenários futuros²⁸, de acordo com o seu período de vida esperado, incluindo, para os grandes investimentos, no mínimo cenários de projeções climáticas de 10 a 30 anos.

3. As projeções climáticas e a avaliação dos impactos baseiam-se em boas práticas e orientações disponíveis e têm em conta os conhecimentos científicos mais recentes para determinação da vulnerabilidade e dos riscos e as metodologias associadas, em consonância com os relatórios do Painel Intergovernamental sobre as Alterações Climáticas²⁹ e as publicações científicas objeto de análise interpares mais recentes e com modelos de fonte aberta³⁰ ou remunerados.

4. As soluções de adaptação adotadas:

- a) Não afetam negativamente os esforços de adaptação nem o nível de resiliência aos riscos físicos associados ao clima de outras pessoas, da natureza, do património cultural, dos ativos e das outras atividades económicas;
 - b) Promovem soluções baseadas na natureza³¹ ou assentam, na medida do possível, em infraestruturas azuis ou verdes³²;
 - c) São coerentes com os planos e as estratégias de adaptação elaborados a nível local, setorial, regional ou nacional;
 - d) São monitorizadas e avaliadas com base em indicadores predefinidos, sendo considerada a adoção de medidas corretivas em caso de incumprimento das metas;
 - e) Quando são adotadas soluções físicas e estas consistem numa atividade para a qual o presente anexo estabelece critérios técnicos de avaliação, satisfazem os critérios técnicos de avaliação para cumprimento do princípio “não prejudicar significativamente” definidos para a dita atividade.
-

5. Para uma atividade ser considerada uma atividade capacitante na aceção do artigo 11.º, n.º 1, alínea b), do Regulamento (UE) 2020/852, os operadores económicos demonstram, por meio de uma avaliação dos riscos climáticos, presentes e futuros, que inclua a incerteza e se baseie em dados sólidos, que a atividade proporciona uma tecnologia, um produto, um serviço, uma informação ou uma prática, ou promove a sua utilização com um dos seguintes objetivos principais:

- a) Aumentar o nível de resiliência aos riscos físicos associados ao clima de outras pessoas, da natureza, dos ativos e de outras atividades económicas;
- b) Contribuir para os esforços de adaptação de outras pessoas, da natureza, do património cultural, dos ativos e de outras atividades económicas.

Não prejudicar significativamente (“NPS”)

1) Mitigação das alterações climáticas	N/A
3) Utilização sustentável e proteção dos recursos hídricos e marinhos	<p>A atividade não prejudica a obtenção do bom estado ambiental das águas marinhas nem deteriora as águas marinhas que já se encontram em bom estado ambiental, na aceção do artigo 2.º, ponto 21, do Regulamento (UE) 2020/852 e em conformidade com a Diretiva 2008/56/CE, que exige, nomeadamente, que sejam tomadas medidas adequadas para prevenir ou atenuar os impactos em relação aos descritores estabelecidos no anexo I dessa diretiva, tendo em conta a Decisão (UE) 2017/848 da Comissão, que estabelece os critérios e as normas metodológicas aplicáveis a esses descritores.</p> <p>A atividade cumpre as disposições da Diretiva 2000/60/CE³³, nomeadamente os requisitos estabelecidos no seu artigo 4.º. Em conformidade com o artigo 4.º da Diretiva 2000/60/CE e, em especial, com o n.º 7 do mesmo artigo, é realizada uma avaliação de impacto do projeto para determinar todos os efeitos potenciais no estado das massas de água da mesma bacia hidrográfica e nas espécies e <i>habitats</i> protegidos diretamente dependentes da água, tendo em conta, em especial, os corredores de migração, os rios de curso natural e os ecossistemas próximos de condições não perturbadas.</p> <p>A avaliação assenta em dados recentes, exaustivos e exatos, incluindo dados da monitorização de elementos de qualidade biológicos especificamente sensíveis às alterações hidromorfológicas, e no estado previsto das massas de água em resultado das novas atividades, comparado com a situação de partida.</p> <p>A avaliação incide, em especial, na acumulação dos impactos do projeto com os de outras infraestruturas instaladas ou projetadas para a bacia hidrográfica. Com base nessa avaliação de impacto, ficou estabelecido que o projeto seria realizado (conceção, localização e medidas de mitigação) de modo que satisfaça um dos seguintes requisitos:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) O projeto não implica a deterioração nem compromete a realização do objetivo do bom estado ou do bom potencial das massas de água em causa; b) Se o projeto for suscetível de contribuir para a deterioração ou de comprometer a realização do objetivo do bom estado/bom potencial das massas de água em causa, essa deterioração não é significativa e é justificada por uma avaliação pormenorizada do custo-benefício, que demonstra os dois elementos seguintes:

	<p>i) razões imperiosas de reconhecido interesse público ou o facto de os benefícios esperados do projeto de infraestrutura de navegação, em termos de benefícios para a mitigação das alterações climáticas ou adaptação às alterações climáticas, superarem os custos ambientais e sociais da deterioração do estado das massas de água,</p> <p>ii) o facto de o reconhecido interesse público ou de os benefícios esperados da atividade não poderem, por razões de viabilidade técnica ou de custos desproporcionados, ser alcançados por meios alternativos que conduzam a melhores resultados ambientais (como soluções baseadas na natureza, localização alternativa, reabilitação/renovação das infraestruturas instaladas ou utilização de tecnologias que não prejudicam o curso do rio).</p> <p>São tomadas todas as medidas de mitigação tecnicamente viáveis e ecologicamente relevantes para reduzir os impactos adversos nas águas e nas espécies e <i>habitats</i> protegidos diretamente dependentes da água.</p> <p>As medidas de mitigação incluem, quando aplicável e dependendo dos ecossistemas naturalmente presentes nas massas de água afetadas:</p> <p>a) Medidas para garantir condições tão próximas quanto possível da continuidade sem perturbações (incluindo medidas para assegurar a continuidade longitudinal e lateral, o caudal ecológico mínimo e a deslocação dos sedimentos);</p> <p>b) Medidas para proteger ou melhorar as condições morfológicas e os <i>habitats</i> das espécies aquáticas;</p> <p>c) Medidas para reduzir os impactos adversos da eutrofização. A eficácia destas medidas é monitorizada no contexto da autorização ou licença que define as condições a preencher para alcançar o bom estado ou o bom potencial das massas de água afetadas.</p> <p>O projeto não compromete definitivamente a realização do objetivo do bom estado/bom potencial das massas de água da mesma bacia hidrográfica.</p> <p>Além das medidas de mitigação previstas <i>supra</i> e sempre que aplicável, são adotadas medidas compensatórias que garantem que o projeto não contribui para a deterioração geral do estado das massas de água na mesma bacia hidrográfica. Este objetivo é alcançado restabelecendo a continuidade (longitudinal ou lateral) dentro da mesma bacia hidrográfica, de modo que compense a perturbação da continuidade eventualmente causada pelo projeto de infraestrutura de navegação. As medidas de compensação têm início antes da execução do projeto.</p>
4) Transição para uma economia circular	<p>Os operadores limitam a produção de resíduos em processos relacionados com a construção e demolição e têm em conta as melhores técnicas disponíveis. Pelo menos 70 % (em massa) dos resíduos não perigosos da construção e demolição produzidos nos estaleiros (à exceção dos materiais naturais incluídos na categoria 17 05 04 da lista europeia de resíduos estabelecida pela Decisão 2000/532/CE da Comissão) são preparados para reutilização, reciclagem ou outra forma de valorização de materiais, incluindo operações de enchimento que utilizam resíduos como substituto de outros materiais, de acordo com a hierarquia dos resíduos e com o Protocolo de Gestão de Resíduos de Construção e Demolição da UE³⁴. Os operadores recorrem à demolição seletiva para permitir a remoção e o manuseamento seguro de substâncias perigosas e facilitar a reutilização e a reciclagem de elevada qualidade.</p>

5) Prevenção e controlo da poluição	Foram tomadas medidas adequadas para evitar e reduzir as descargas prejudiciais de águas pluviais a partir do sistema coletor combinado de águas residuais, que podem incluir sistemas de drenagem urbana sustentável, sistemas de recolha seletiva de águas pluviais, reservatórios de retenção e tratamento das primeiras águas recolhidas.
6) Proteção e restauro da biodiversidade e dos ecossistemas	<p>A atividade satisfaz os critérios estabelecidos no apêndice D do presente anexo.</p> <p>Além disso, assegura-se o seguinte:</p> <p>a) Na União, em relação aos sítios Natura 2000: a atividade não tem efeitos significativos em sítios Natura 2000, atendendo aos seus objetivos de conservação, com base numa avaliação adequada realizada nos termos do artigo 6.º, n.º 3, da Diretiva 92/43/CEE do Conselho;</p> <p>b) Na UE, em qualquer zona: a atividade não prejudica a recuperação ou manutenção num estado de conservação favorável de populações das espécies protegidas ao abrigo da Diretiva 92/43/CEE e da Diretiva 2009/147/CE. A atividade também não prejudica a recuperação ou a manutenção num estado de conservação favorável dos tipos de <i>habitats</i> referidos e protegidos ao abrigo da Diretiva 92/43/CEE;</p> <p>c) A introdução de espécies exóticas invasoras é evitada ou a propagação das mesmas é gerida em conformidade com o Regulamento (UE) n.º 1143/2014;</p> <p>d) Fora da UE: as atividades são desenvolvidas em conformidade com a legislação aplicável no domínio da conservação de <i>habitats</i> e espécies e da gestão das espécies exóticas invasoras.</p>

¹ Por exemplo, as orientações da Organização Mundial da Saúde *World Health Organization guidance for climate-resilient and environmentally sustainable health care facilities, 2020*, disponíveis em: <https://www.who.int/publications/i/item/9789240012226>; 2020. (Licença: CC BY-NC-SA 3.0 IGO), Organização Mundial da Saúde; e Organização Pan-Americana de Saúde, *Smart Hospitals Toolkit, 2017*, disponível em: <https://cdn.who.int/media/docs/default-source/climate-change/smart-hospital-toolkit-paho.pdf>

² Por exemplo, as orientações do Grupo Consultivo Internacional de Busca e Salvamento (INSARAG), de 2020, *Volume II: Preparedness and response* e *Volume III: Operational Field Guidance*, do Gabinete de Coordenação dos Assuntos Humanitários (OCHA) das Nações Unidas, disponíveis em: www.insarag.org.

³ Diretiva 2004/35/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de abril de 2004, relativa à responsabilidade ambiental em termos de prevenção e reparação de danos ambientais (JO L 143 de 30.4.2004, p. 56).

⁴ Entende-se por “preparação” o estado de prontidão e capacidade de meios humanos e materiais, estruturas, comunidades e organizações, que lhes permita assegurar uma resposta rápida e eficaz a catástrofes graças à adoção antecipada de determinadas medidas.

⁵ Para efeitos do presente anexo, e tendo por base a definição do artigo 4.º, ponto 6, da Decisão n.º 1313/2013/UE, que cria um Mecanismo de Proteção Civil da União, entende-se por “módulo” uma “combinação predefinida, autossuficiente e autónoma de capacidades [...] disponibilizadas em função de missões e necessidades, ou uma equipa operacional móvel [...] constituída por um conjunto de meios humanos e materiais, definida em termos da sua capacidade de intervenção ou das missões a desempenhar”. Os meios materiais incluem o transporte necessário para apoiar a intervenção de emergência, se for caso disso. As Decisões de Execução 2014/762/UE e (UE) 2019/570 (MPCU) referem exemplos de meios materiais necessários para diferentes tipos de módulos de resposta dos serviços de emergência, por exemplo, os meios materiais relacionados com o combate aéreo ou terrestre a incêndios, tais como helicópteros, aeronaves e veículos, embarcações de salvamento e meios aéreos de evacuação médica.

- ^{*6} Entende-se por “assistência de proteção civil” as equipas, peritos ou módulos destinados à proteção civil e respetivo equipamento, bem como materiais ou fornecimentos de socorro necessários para atenuar as consequências imediatas de uma catástrofe. Ver artigo 2.º, ponto 2, da Decisão de Execução 2014/762/UE da Comissão, de 16 de outubro de 2014, que estabelece as normas de execução da Decisão 1313/2013/UE do Parlamento Europeu e do Conselho relativa a um Mecanismo de Proteção Civil da União Europeia e que revoga as Decisões 2004/277/CE, Euratom e 2007/606/CE, Euratom da Comissão [notificada com o número C(2014) 7489].
- ^{*7} Os futuros cenários incluem os patamares de concentração representativos RCP2.6, RCP4.5, RCP6.0 e RCP8.5 estabelecidos pelo Painel Intergovernamental sobre as Alterações Climáticas.
- ^{*8} Relatórios de avaliação sobre as alterações climáticas — impactos, adaptação e vulnerabilidade, publicados periodicamente pelo Painel Intergovernamental sobre as Alterações Climáticas (PIAC), organismo das Nações Unidas responsável pela avaliação dos dados científicos relacionados com as alterações climáticas (<https://www.ipcc.ch/reports/>).
- ^{*9} Nomeadamente os serviços Copernicus geridos pela Comissão Europeia.
- ^{*10} Entende-se por “soluções baseadas na natureza” soluções inspiradas na natureza e nela apoiadas, eficazes em termos de custos, que simultaneamente proporcionam benefícios ambientais, sociais e económicos e ajudam a reforçar a resiliência. Graças a intervenções sistémicas, adaptadas às condições locais e eficientes na utilização dos recursos, essas soluções trazem consigo, tanto em termos quantitativos como qualitativos, mais natureza e mais características e processos naturais para as cidades e para as paisagens terrestres e marítimas. Por conseguinte, as soluções baseadas na natureza favorecem a biodiversidade e apoiam a prestação de um conjunto de serviços ecossistémicos (versão de 27.6.2023: https://research-and-innovation.ec.europa.eu/research-area/environment/nature-based-solutions_en).
- ^{*11} Ver a Comunicação da Comissão ao Parlamento Europeu, ao Conselho, ao Comité Económico e Social Europeu e ao Comité das Regiões: Infraestrutura Verde — Valorizar o Capital Natural da Europa [COM (2013) 249 final].
- ^{*12} Entende-se por “emissões de GEE de âmbito 1” as emissões diretas de gases com efeito de estufa provenientes de fontes pertencentes ou controladas pelo operador, incluindo as emissões de GEE dos transportes de emergência terrestres, aquáticos e aéreos.
- ^{*13} Entende-se por “emissões de GEE de âmbito 2” as emissões indiretas de gases com efeito de estufa associadas à produção da eletricidade utilizada pelo operador.
- ^{*14} Entende-se por “emissões de GEE de âmbito 3” todas as emissões indiretas de gases com efeito de estufa não abrangidas pelo âmbito 2. Ver Carta do Clima, *Humanitarian Carbon Calculator*, 2023, para orientações sobre como calcular a pegada de carbono das organizações humanitárias, <https://www.climate-charter.org/humanitarian-carbon-calculator/>
- ^{*15} Regulamento (UE) n.º 517/2014 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de abril de 2014, relativo aos gases fluorados com efeito de estufa e que revoga o Regulamento (CE) n.º 842/2006 (JO L 150 de 20.5.2014, p. 195).
- ^{*16} Como definido na lista de resíduos da Decisão 2000/532/CE da Comissão.
- ^{*17} Como os presentes em espumas de combate a incêndios, agentes extintores de fogo e retardadores do fogo.
- ^{*18} Ver Comité Internacional da Cruz Vermelha, *Medical Waste Management*, 2011, disponível em: <https://www.icrc.org/en/doc/assets/files/publications/icrc-002-4032.pdf>
- ^{*19} Diretiva 2008/98/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 19 de novembro de 2008, relativa aos resíduos e que revoga certas diretivas (JO L 312 de 22.11.2008, p. 3).
- ^{*20} Disponível a partir da página Web *EU Construction and Demolition Waste Protocol and Guidelines* da Direção-Geral do Mercado Interno, da Indústria, do Empreendedorismo e das PME: https://single-market-economy.ec.europa.eu/content/eu-construction-and-demolition-waste-protocol-0_en

- ^{*21} Diretiva 2010/75/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 24 de novembro de 2010, relativa às emissões industriais (prevenção e controlo integrados da poluição) (JO L 334 de 17.12.2010, p. 17).
- ^{*22} Regulamento (CE) n.º 1005/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de setembro de 2009, relativo às substâncias que empobrecem a camada de ozono (JO L 286 de 31.10.2009, p. 1).
- ^{*23} Enumeradas no portal “Natura 2000 Viewer”; ver Agência Europeia do Ambiente, “Natura 2000 Network Viewer”, disponível em: <https://natura2000.eea.europa.eu/>
- ^{*24} Incluindo os impactos decorrentes da criação e do funcionamento de campos de socorro em caso de catástrofe, impactos em zonas de elevado valor do ponto de vista da biodiversidade devidos à introdução acidental/derrames de materiais perigosos ou devidos à falta de proteção durante a resposta a situações com matérias perigosas.
- ^{*25} Que envolvem estruturas de engenharia civil.
- ^{*26} Que não envolvem estruturas de engenharia civil.
- ^{*27} Diretiva 2007/60/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de outubro de 2007, relativa à avaliação e gestão dos riscos de inundações (JO L 288 de 6.11.2007, p. 27).
- ^{*28} Os futuros cenários incluem os patamares de concentração representativos RCP2.6, RCP4.5, RCP6.0 e RCP8.5 estabelecidos pelo Painel Intergovernamental sobre as Alterações Climáticas.
- ^{*29} Relatórios de avaliação sobre as alterações climáticas — impactos, adaptação e vulnerabilidade, publicados periodicamente pelo Painel Intergovernamental sobre as Alterações Climáticas (PIAC), organismo das Nações Unidas responsável pela avaliação dos dados científicos relacionados com as alterações climáticas (<https://www.ipcc.ch/reports/>).
- ^{*30} Nomeadamente os serviços Copernicus geridos pela Comissão Europeia.
- ^{*31} Entende-se por “soluções baseadas na natureza” soluções inspiradas na natureza e nela apoiadas, eficazes em termos de custos, que simultaneamente proporcionam benefícios ambientais, sociais e económicos e ajudam a reforçar a resiliência. Graças a intervenções sistémicas, adaptadas às condições locais e eficientes na utilização dos recursos, essas soluções trazem consigo, tanto em termos quantitativos como qualitativos, mais natureza e mais características e processos naturais para as cidades e para as paisagens terrestres e marítimas. Por conseguinte, as soluções baseadas na natureza favorecem a biodiversidade e apoiam a prestação de um conjunto de serviços ecossistémicos (versão de 27.6.2023: https://research-and-innovation.ec.europa.eu/research-area/environment/nature-based-solutions_en).
- ^{*32} Ver a Comunicação da Comissão ao Parlamento Europeu, ao Conselho, ao Comité Económico e Social Europeu e ao Comité das Regiões: Infraestrutura Verde — Valorizar o Capital Natural da Europa [COM (2013) 249 final].
- ^{*33} No caso de atividades desenvolvidas em países terceiros, de acordo com a legislação nacional aplicável ou com as normas internacionais que perseguem os mesmos objetivos no respeitante ao bom estado das águas e ao bom potencial ecológico, através de regras processuais e substantivas equivalentes, ou seja, um plano de gestão da utilização e de proteção dos recursos hídricos, elaborado em consulta com as partes interessadas, que assegura o seguinte: 1) uma avaliação do impacto das atividades no estado ou no potencial ecológico identificado da(s) massa(s) de água potencialmente afetada(s); e 2) a adoção de medidas para evitar a deterioração ou para proteger o bom estado/bom potencial ecológico; ou, se tal não for possível, 3) na falta de melhores alternativas ambientais, que não sejam desproporcionadamente onerosas/tecnicamente inviáveis, a adoção de todas as medidas viáveis para atenuar o impacto negativo no estado das massas de água.
- ^{*34} Disponível a partir da página Web (europa.eu) *EU Construction and Demolition Waste Protocol and Guidelines* da Direção-Geral do Mercado Interno, da Indústria, do Empreendedorismo e das PME: https://single-market-economy.ec.europa.eu/content/eu-construction-and-demolition-waste-protocol-0_en;

24) Ao apêndice B, é aditado o seguinte parágrafo:

«A atividade não prejudica a obtenção do bom estado ambiental das águas marinhas nem deteriora as águas marinhas que já se encontram em bom estado ambiental, na aceção do artigo 3.º, ponto 5, da Diretiva 2008/56/CE¹, tendo em conta a Decisão (UE) 2017/848 da Comissão no respeitante aos critérios e às normas metodológicas aplicáveis a esses descritores.

¹ A definição constante do artigo 3.º, ponto 5, da Diretiva 2008/56/CE estabelece, em especial, que o bom estado ambiental deve ser definido com base nos descritores qualitativos enunciados no anexo I da mesma diretiva.»;

25) No apêndice C, a alínea f) passa a ter a seguinte redação:

«f) Substâncias, estremes ou contidas em misturas ou em artigos, numa concentração superior a 0,1 % em massa (m/m), que preenchem os critérios estabelecidos no artigo 57.º do Regulamento (CE) n.º 1907/2006 e foram identificadas em conformidade com o artigo 59.º, n.º 1, do mesmo regulamento por um período de, pelo menos, 18 meses, exceto se os operadores determinarem e documentarem que não estão disponíveis no mercado outras substâncias ou tecnologias alternativas adequadas e que as substâncias são utilizadas em condições controladas¹;

¹ A Comissão examinará as exceções à proibição de fabrico, colocação no mercado ou utilização das substâncias referidas na alínea f) assim que publicar princípios horizontais relativos à utilização essencial de produtos químicos.»;

26) No apêndice C, a alínea g) é suprimida;

27) Ao apêndice C, é aditado o seguinte parágrafo a seguir à alínea f):

«Além do que precede, a atividade não conduz ao fabrico, à presença no produto ou resultado final, ou à colocação no mercado de outras substâncias, estremes ou contidas em misturas ou em artigos, numa concentração superior a 0,1 % em massa (m/m), que cumprem os critérios do Regulamento (CE) n.º 1272/2008 em relação a uma das classes ou categorias de perigo a que se refere o artigo 57.º do Regulamento (CE) n.º 1907/2006, exceto se os operadores determinarem e documentarem que não estão disponíveis no mercado outras substâncias ou tecnologias alternativas adequadas e que as substâncias são utilizadas em condições controladas¹.

¹ A Comissão examinará as exceções à proibição de fabrico, presença no produto ou resultado final, ou colocação no mercado das substâncias referidas neste parágrafo, assim que publicar princípios horizontais relativos à utilização essencial de produtos químicos.».