

abril, 402/85, de 11 de outubro, 29/86, de 19 de fevereiro, e 172-A/2014, de 14 de novembro, passam a ter a seguinte redação:

«Artigo 2.º

[...]

1 — .....

a) .....

b) Cooperativas de solidariedade social, credenciadas nos termos do artigo 9.º do Decreto-Lei n.º 7/98, de 15 de janeiro;

c) .....

d) .....

e) .....

2 — .....

3 — .....

4 — .....

Artigo 60.º

[...]

1 — .....

2 — A convocatória é afixada na sede da associação e remetida, pessoalmente, a cada associado através de correio eletrónico ou por meio de aviso postal.

3 — Independentemente da convocatória nos termos do número anterior, é ainda dada publicidade à realização das assembleias gerais nas edições da associação, no sítio institucional e em aviso afixado em locais de acesso ao público nas instalações e estabelecimentos da associação.

4 — .....

5 — Desde que contemplada nos estatutos, a convocatória e anúncio da assembleia geral pode ser efetuada e publicitada também por outros meios e noutros locais.

6 — Os documentos referentes aos diversos pontos da ordem de trabalhos devem estar disponíveis para consulta na sede e no sítio institucional da associação, logo que a convocatória seja expedida para os associados.»

Artigo 2.º

**Alteração ao Decreto-Lei n.º 172-A/2014, de 14 de novembro**

Os artigos 5.º e 6.º do Decreto-Lei n.º 172-A/2014, de 14 de novembro, que procede à quinta alteração ao Decreto-Lei n.º 119/83, de 25 de fevereiro, que aprova o Estatuto das Instituições Particulares de Solidariedade Social, passam a ter a seguinte redação:

«Artigo 5.º

[...]

1 — .....

2 — .....

3 — .....

4 — No prazo máximo de 12 meses após a entrada em vigor do presente decreto-lei, as instituições particulares de solidariedade social, sob pena de perderem a qualificação como instituições particulares de solidariedade social e o respetivo registo ser cancelado, ficam obrigadas a adequar os seus estatutos ao disposto no Estatuto das Instituições Particulares de Solidariedade Social, aprovado em anexo ao Decreto-Lei n.º 119/83, de 25 de

fevereiro, alterado pelos Decretos-Leis n.ºs 9/85, de 9 de janeiro, 89/85, de 1 de abril, 402/85 de 11 de outubro, e 29/86 de 19 de fevereiro e pelo presente diploma.

5 — .....

6 — .....

7 — .....

Artigo 6.º

[...]

a) .....

b) .....

c) A Lei n.º 101/97, de 13 de setembro.»

Aprovada em 29 de maio de 2015.

A Presidente da Assembleia da República, *Maria da Assunção A. Esteves*.

Promulgada em 16 de julho de 2015.

Publique-se.

O Presidente da República, ANÍBAL CAVACO SILVA.

Referendada em 20 de julho de 2015.

O Primeiro-Ministro, *Pedro Passos Coelho*.

## PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS

### Resolução do Conselho de Ministros n.º 54/2015

Os transportes representam 36 % do consumo de energia primária final, sendo o transporte rodoviário responsável pela quase totalidade. Os transportes terrestres representam 73 % do total de consumo de petróleo para fins energéticos, verificando-se assim uma forte dependência energética e significativa exposição às variações dos preços nos mercados internacionais.

O impacto do sector dos transportes é muito significativo no que se refere às emissões de gases com efeito de estufa e de outros poluentes que afetam a qualidade do ar e que também são geradores de ruído com maior impacto nos meios urbanos. A redução dos impactes associados às deslocações deve fazer-se com um conjunto articulado de medidas designadamente, através da redução das deslocações não necessárias, da gestão adequada dos meios, como as frotas, e da escolha do meio adequado de transporte, incluindo o melhor aproveitamento da rede de transportes públicos.

A mudança só se faz com a participação dos cidadãos, e dos agentes públicos e privados envolvidos, pelo que os aspetos comportamentais são fundamentais.

Neste domínio, a Administração Pública pode promover a adoção de boas práticas, demonstrando a sua viabilidade e motivando a sociedade para a mudança.

O Parque de Veículos do Estado (PVE) em 2010 era composto por 28 350 veículos de diversas tipologias, entre motociclos, ligeiros e pesados de passageiros e de mercadorias. Desde então, a redução no PVE tem sido uma constante e em 2014 atingiu 26 903 veículos, numa redução direta de 1 447 veículos (-5,1 %). De 2010 a 2014 foram entretanto inventariados 1 457 veículos já existentes no âmbito do PVE, mas que ainda não constavam do inventário da extinta «Direção-Geral do Património». Assim,

a redução efetiva foi de 2 904 veículos, representando -10,2 %. O PVE apresenta uma idade média elevada, pelo que os ganhos ambientais da renovação da frota são significativos.

Pelo Despacho n.º 5410/2014, publicado no *Diário da República*, 2.ª série, n.º 76, de 17 de abril, definiram-se tipologias mais reduzidas de veículos a adquirir nos vários níveis da administração central do Estado, com a fixação de limiares de aquisição mais reduzidos tendo-se logrado, no caso da aquisição em regime de Aluguer Operacional de Veículos, uma redução de despesa na ordem dos 30 %.

A diminuição do número de veículos no PVE nos últimos quatro anos por via da regra de abate instituída implicou uma redução na despesa com a frota automóvel na ordem dos 22,1 milhões de Euros, conforme demonstram os relatórios de atividade do PVE.

Não obstante, importa fazer um esforço de melhoria do desempenho ambiental dos veículos do PVE, pela adoção de um programa de renovação inteligente, orientado para a eficiência económica e sustentabilidade ambiental dos veículos, designadamente através da progressiva introdução de veículos elétricos.

Com efeito, verifica-se que os veículos elétricos atualmente disponíveis no mercado já possuem autonomia e outras condições técnicas compatíveis com os requisitos de desempenho exigidos em parte significativa das deslocamentos diários dos veículos na Administração Pública, beneficiando, por outro lado, de uma rede de abastecimento crescente. Por outro lado, o progresso técnico e a concorrência comercial têm gerado melhorias contínuas e uma tendência de descida do preço destes veículos, tornando-os uma opção cada vez mais competitiva. Prevê-se assim que sejam integrados no Parque de Veículos do Estado, até 2020, cerca de 1200 veículos elétricos.

Atento o exposto, o Governo decidiu adotar o Programa de Mobilidade Sustentável para a Administração Pública 2015-2020 — ECO.mob, assente em três grandes eixos de atuação: gestão da mobilidade, tecnologia e comportamentos. A par da significativa redução de impactes ambientais, este programa permitirá uma redução de custos na ordem dos 50 milhões de euros, no horizonte 2015-2020.

Assim:

Nos termos da alínea g) do artigo 199.º da Constituição, o Conselho de Ministros resolve:

1 — Aprovar o Programa de Mobilidade Sustentável para a Administração Pública 2015-2020 — ECO.mob, anexo à presente resolução e que dela faz parte integrante, doravante designado por «Programa ECO.mob».

2 — Estabelecer que os objetivos, medidas e ações do Programa ECO.mob, bem como as metas a atingir com a sua execução, são objeto de um programa geral de atividades e de um relatório final, sendo a sua execução anual concretizada em programas anuais de ação e avaliada em relatórios anuais de execução, a aprovar pelos membros do Governo responsáveis pelas áreas das finanças, dos transportes, do ambiente e da energia.

3 — Conferir à Direção-Geral de Energia e Geologia, em articulação com as demais entidades públicas competentes em razão da matéria, a gestão do Programa ECO.mob, assegurando o respetivo apoio administrativo e logístico, podendo os membros do Governo responsáveis pelas áreas das finanças, do ambiente e da energia atribuir, por protocolo, o exercício de tarefas definidas a entidade pública ou privada sem fins lucrativos com atribuições na área da mobilidade ou eficiência energética.

4 — Criar a Plataforma para a Mobilidade Sustentável na Administração Pública, abreviadamente designada por

«Plataforma ECO.mob», com a função de acompanhar a execução do Programa ECO.mob, constituída por um representante de cada uma das seguintes entidades:

- a) Agência Portuguesa do Ambiente, I. P.;
- b) Direção-Geral de Energia e Geologia, que preside;
- c) Entidade dos Serviços Partilhados da Administração Pública, I. P.;
- d) Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I. P.;
- e) Agência para Energia.

5 — Conferir à Plataforma ECO.mob, designadamente, as seguintes atribuições:

- a) Acompanhar a execução do Programa ECO.mob e a monitorização do cumprimento dos seus objetivos;
- b) Promover a articulação e coordenação entre as diversas entidades envolvidas no Programa ECO.mob;
- c) Promover a obtenção do financiamento necessário à execução do Programa ECO.mob;
- d) Emitir parecer sobre o programa geral de atividades, os programas anuais de ação, os relatórios anuais de execução e o relatório final, a apresentar pela Direção-Geral de Energia e Geologia;
- e) Propor aos membros do Governo responsáveis pelas áreas das finanças, dos transportes, do ambiente e da energia as medidas necessárias para o cabal cumprimento do Programa ECO.mob.

6 — Determinar que as entidades que constituem a Plataforma ECO.mob devem designar, no prazo de 15 dias após a entrada em vigor da presente resolução, os respetivos representantes.

7 — Determinar que a Plataforma ECO.mob reúne com periodicidade mínima trimestral;

8 — Estabelecer que o exercício de funções de gestão do Programa ECO.mob ou de representação na Plataforma ECO.mob, a participação em reuniões ou em quaisquer outras atividades por parte dos representantes da referida Plataforma não confere aos seus membros, ainda que na qualidade de suplentes, nem aos seus convidados o direito a qualquer prestação, independentemente da respetiva natureza, designadamente a título de remuneração, abono, compensação, subsídio, senha de presença ou ajudas de custo.

9 — Determinar que a assunção de compromissos para a execução das medidas previstas na presente resolução depende da existência de fundos disponíveis por parte das entidades públicas competentes.

10 — Identificar como fontes privilegiadas de financiamento do ECO.mob os programas enquadrados no Portugal 2020, em particular o Programa Operacional Sustentabilidade e Eficiência no Uso dos Recursos, o Fundo Português de Carbono e o Fundo para a Eficiência Energética.

11 — Estabelecer que a presente resolução entra em vigor no dia seguinte ao da sua publicação.

Presidência do Conselho de Ministros, 25 de junho de 2015. — O Primeiro-Ministro, *Pedro Passos Coelho*.

ANEXO

(a que se refere o n.º 1)

1 — Programa de Mobilidade Sustentável para a Administração Pública Enquadramento

No quadro de uma estratégia para o crescimento verde e do conjunto de compromissos em matéria de ambiente,

clima e energia assumidos por Portugal, designadamente em termos de redução de emissões, de eficiência energética e de penetração de energia de fontes renováveis, incluindo nos transportes, o Estado deve dar o exemplo na alteração de paradigma que se exige à sociedade, impulsionando o apoio a essa transição.

Neste contexto, pretende-se promover a mobilidade sustentável no Estado através da promoção de um padrão de mobilidade eficiente, da descarbonização do Parque de Veículos do Estado (PVE) e a melhoria do seu desempenho ambiental e energético, contribuindo para os objetivos nacionais em matéria de alterações climáticas, de eficiência energética e de penetração de energia renovável nos transportes. Pretende-se ainda contribuir para alcançar o objetivo específico de promoção de 30 % de eficiência energética no Estado estabelecida no Programa de Mobilidade Sustentável para a Administração Pública 2015-2020 — ECO.mob (Programa ECO.mob).

Com o Programa ECO.mob pretende-se abordar a mobilidade na Administração Pública numa perspetiva integrada, valorizando a gestão da mobilidade em articulação com a inovação tecnológica no PVE e a promoção de comportamentos mais sustentáveis.

A gestão centralizada do PVE, atribuída à Entidade dos Serviços Partilhados da Administração Pública, I.P. (ESPAP, I. P.), assume como princípios orientadores o controlo da despesa, a simplificação e automatização dos processos, a obtenção de escala para reduzir custos com as aquisições, bem como a preferência por uma frota mais ecológica e eficiente em termos energéticos, atendendo à política nacional e europeia neste domínio.

O PVE atingiu 26 903 veículos no final de 2014, o que o enquadra entre as maiores frotas do país. Possui ainda características próprias, entre as quais se destaca uma idade média elevada o que acarreta ineficiências ambientais e económicas que se pretendem mitigar com a implementação do Programa ECO.mob.

A dimensão do PVE e o elevado número de utilizadores justifica a elaboração de um programa que permita uma visão integrada das ações a desenvolver e promova a articulação entre as diversas entidades com responsabilidades na matéria.

Pretende-se ainda que o Estado desempenhe o seu papel na promoção de transportes mais sustentáveis, em linha com o preconizado no Decreto-Lei n.º 140/2010, de 29 de dezembro, que estabelece o regime jurídico relativo à promoção de veículos de transporte rodoviário não poluentes e energeticamente eficientes e transpõe para a ordem jurídica interna a Diretiva n.º 2009/33/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de abril de 2009.

Neste contexto, o Programa ECO.mob visa ainda promover a mobilidade elétrica no estado face aos benefícios ambientais e económicos associados, prevendo uma linha de ação específica para a promoção da mobilidade elétrica. Com efeito, os resultados preliminares da monitorização do Protocolo celebrado entre o Ministério do Ambiente, Ordenamento do Território e Energia (MAOTE) e a Associação Portuguesa do Veículo Elétrico para a utilização de veículos elétricos, indiciam poupanças de custos operacionais da ordem dos 75 % quando comparados com veículos convencionais.

Os efeitos ambientais da implementação do Programa ECO.mob traduzem-se na redução de emissões de gases com efeito de estufa, de óxidos de azoto, de partículas e de ruído, contribuindo estes últimos para a melhoria da

qualidade do ar em espaço urbano, áreas onde se perspetiva que se façam sentir os efeitos positivos da implementação deste plano.

Em termos económicos perspetivam-se poupanças da ordem dos € 50 000 000,00, decorrentes essencialmente de uma gestão eficiente da mobilidade e da redução de consumo de combustível, contribuindo para a autossustentabilidade do Programa ECO.mob.

## 2 — Âmbito de aplicação

O Programa ECO.mob é um programa para o período 2015-2020, dirigido à Administração Pública, com enfoque na administração central do Estado e nas entidades abrangidas pelo regime do PVE, sem no entanto excluir entidades da Administração Pública Local que voluntariamente pretendam aderir.

Incluem-se no âmbito do Programa ECO.mob a aquisição, qualquer que seja o regime, a gestão e a manutenção dos veículos do PVE. Os edifícios do Estado são geradores de tráfego, incluindo a mobilidade dos trabalhadores do Estado de e para o local de trabalho, movimentos incluídos neste Programa. Acresce que, sempre que seja adequado aos objetivos do Programa ECO.mob, pode ainda ser considerada a mobilidade dos cidadãos na utilização dos serviços do Estado, em particular no que concerne aos polos geradores e atratores de deslocações.

O Programa ECO.mob permite uma visão integrada das ações necessárias para atingir os objetivos preconizados.

## 3 — Objetivos e metas

O Programa ECO.mob assume como objetivos principais:

- A promoção da mobilidade sustentável no Estado;
- A melhoria do desempenho ambiental e a descarbonização do PVE;
- A redução de custos associados à mobilidade e transportes.

Assim, constituem metas operacionais do Programa ECO.mob:

Atingir em 2020 uma redução de 20 % das emissões de CO<sub>2</sub> da frota do PVE;

Limitar até 2020 as emissões de CO<sub>2</sub> dos veículos ligeiros de passageiros novos do PVE a um máximo de 95 g CO<sub>2</sub>/km em pelo menos 65 % dos veículos novos, de acordo com o Despacho n.º 5410/2014, publicado no *Diário da República*, 2.ª série, de 17 de abril;

Limitar até 2020 as emissões de CO<sub>2</sub> dos veículos comerciais ligeiros novos do PVE;

Limitar a aquisição de veículos ligeiros a veículos que cumpram com a Norma Euro 6;

Substituir veículos a combustão por veículos elétricos, num total previsto de, aproximadamente, 1200 veículos.

Tendo em vista potenciar os objetivos estabelecidos no Programa ECO.mob e a melhoria contínua na sua implementação, constituem ainda desígnios do Programa ECO.mob:

Aprofundar o conhecimento sobre a frota do Estado e a sua gestão reforçando e ampliando o papel do Sistema de Gestão do PVE;

Aprofundar o conhecimento sobre a mobilidade na Administração Pública;

Aprofundar o conhecimento dos custos associados à mobilidade na Administração Pública;

Produzir indicadores de caracterização e gestão da mobilidade no Estado.

4 — Caracterização do Parque de Veículos do Estado

De acordo com o Relatório do PVE — 4.º Trimestre 2014 (ESPAP, I. P., 2015), o PVE comportava 26 903 veículos no final de 2014, 86 % dos quais afetos a cinco ministérios (Administração Interna, Defesa Nacional, Agricultura e do Mar, Saúde e Justiça). Desde 2010 que tem vindo a registar-se um decréscimo do número de veículos do PVE, num total de 1 447 veículos (-5,1 %).

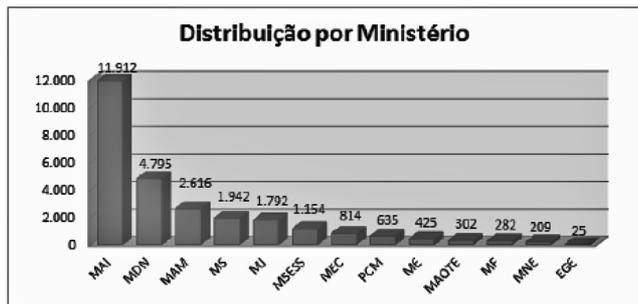


Figura 1 — Distribuição dos veículos do PVE por ministério em 31.12.2014 (Fonte: ESPAP, I. P., 2015)

Dos veículos integrados no PVE, cerca de 77 % estão afetos à administração direta, 20 % à administração indireta e 3 % a outras entidades, num total de 445 entidades.

É de notar o envelhecimento do PVE que se encontrava em 2014 com uma idade média de 14 anos, valor que tem vindo a agravar-se desde 2010. Com efeito, cerca de 60 % dos veículos têm mais de 13 anos, cerca de 15 % dos veículos têm entre 9 a 12 anos, 17 % têm entre 5 a 8 anos e 9 % têm até 4 anos.

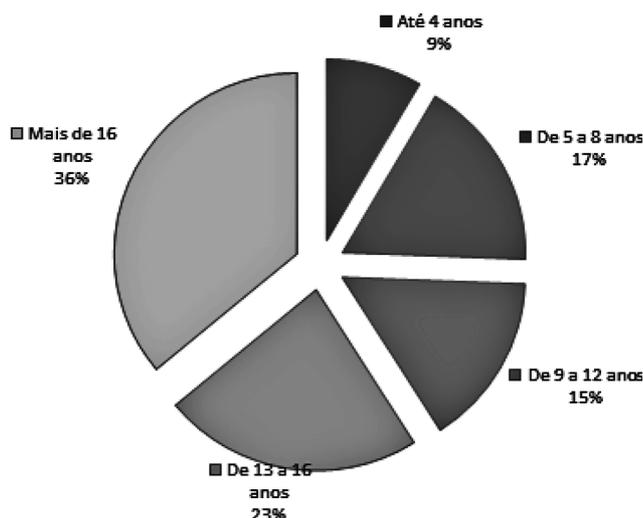


Figura 2 — Repartição dos veículos do PVE por idades em 31.12.2014 (Fonte: ESPAP, I. P., 2015)

A quilometragem média dos veículos do PVE é de 181 442 km, com 68 % da frota com mais de 100 000 km. Neste campo verificam-se oportunidades de melhoria na fiabilidade de dados ao nível do registo dos quilómetros no Sistema de Gestão do PVE por parte dos organismos públicos.

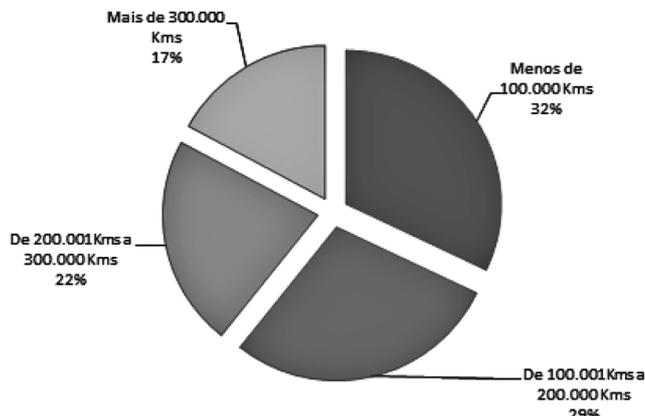


Figura 3 — Repartição dos veículos do PVE por quilometragem em 31.12.2014 (Fonte: ESPAP, I. P., 2015)

No que respeita à tipologia dos veículos, verifica-se que grande parte do PVE é constituído por veículos ligeiros de passageiros (61 %), veículos ligeiros de mercadorias (21 %) e motociclos (8 %), de acordo com a tabela seguinte. As restantes tipologias apresentam uma reduzida representatividade.

QUADRO 1

Caracterização do Parque de Veículos do Estado

Tipologia	N.º de Veículos	Distribuição
Ligeiro de passageiros e mistos	16 471	61,25 %
Ligeiros de mercadorias	5 512	20,49 %
Motociclos	2 190	8,14 %
Pesados de mercadorias	1 193	4,43 %
Pesados de passageiros	570	2,12 %
Ambulâncias	528	1,96 %
Reboques	273	1,01 %
Quadrículos	98	0,36 %
Ciclomotores	46	0,17 %
Triciclos	7	0,03 %
Pesados esp. P/unidade de saúde	2	0,01 %
Ligeiros esp. P/unidade de saúde	1	0,00 %
Tratores agrícolas ou florestais	5	0,02 %
<b>Total</b>	<b>26 903</b>	<b>100 %</b>

Fonte: Relatório PVE, 4.º trimestre 2014 (ESPAP, I. P., 2015)

No que respeita ao tipo de utilização, verifica-se que cerca de 50 % do PVE está afeto a serviços gerais e 49 % a serviços especiais, estando um valor inferior a 1 % afeto a outros serviços.

Da análise efetuada pela ESPAP, I. P., a 8 067 veículos de um universo de 16 478 da frota existente, verifica-se que apenas uma minoria de cerca de 7 % tem emissões inferiores a 100 gCO<sub>2</sub>/km e que cerca de 30 % apresenta emissões entre 121 e 150 gCO<sub>2</sub>/km.

A análise da informação relativa ao PVE permite direcionar as ações previstas no Programa ECO.mob. Desde logo, verifica-se uma predominância de veículos ligeiros, de passageiros e de mercadorias, pelo que deverão ser essas as tipologias de veículos a abordar de forma prioritária no âmbito deste Programa, essencialmente os que estão afetos a serviços gerais. O envelhecimento da frota e o elevado nível de emissões, associado à idade dos veículos, recomenda ainda que se proceda a uma renovação faseada e ajustada às necessidades.

A análise desenvolvida pela ESPAP, I. P., relativa à renovação da frota em 2014, adotando a regra de substituição de dois veículos por um, conduziu a uma poupança anual da ordem dos € 3 459,44.

Esta análise permite inferir desde logo do potencial de poupança associado ao Programa ECO.mob, designadamente no que respeita ao seu eixo «tecnologia», aspeto que é aprofundado no capítulo 6.

5 — Eixos de atuação e linhas de ação do Programa ECO.mob

A abordagem seguida para a promoção da mobilidade sustentável no Estado conduziu à estruturação do Programa ECO.mob em três eixos principais (Figura: 4) que enquadram as linhas de ação e os projetos a desenvolver no âmbito do referido Programa:

**Gestão da Mobilidade** — contempla um conjunto de iniciativas que visam a eficiência na mobilidade associada à Administração Pública;

**Tecnologia** — integra ações relativas à tecnologia dos veículos e renovação da frota do PVE;

**Comportamentos** — considera um conjunto de iniciativas que visam promover comportamentos sustentáveis.

O Program ECO.mob contempla ainda ações transversais que constituem ações de suporte ao Programa e que são desenvolvidas ao longo de todo o Programa (Figura: 4):

**Comunicação** — contempla a promoção e criação de condições de adesão ao programa por parte da Administração Pública;

**Monitorização e avaliação** — visa a criação de condições para o acompanhamento da execução do programa e dos benefícios e poupanças associados;

**Governança** — prevê a constituição de uma estrutura de promoção, acompanhamento e avaliação do programa. Esta estrutura fica ainda responsável pela realização de tarefas de apoio e facilitação do acesso ao financiamento.



Figura 4 — Estrutura do Programa ECO.mob

### 5.1 — Gestão da mobilidade

A atividade desenvolvida pelo Estado é geradora de um volume significativo de deslocações em serviço, incluindo deslocações pendulares casa-trabalho. Uma gestão efi-

ciente e integrada destas deslocações, o estudo e aplicação das opções existentes para a redução das necessidades de deslocação, e a adoção de instrumentos de apoio à gestão da mobilidade, conduzem a uma mobilidade mais sustentável com conseqüente redução de consumos, de emissões e de custos.

No âmbito do eixo «Gestão da Mobilidade» pretende-se aprofundar o conhecimento da mobilidade na Administração Pública, introduzir instrumentos de planeamento e gestão da mobilidade, promover iniciativas inovadoras de mobilidade e criar oportunidades de redução das necessidades de mobilidade tendo em vista promover uma mobilidade eficiente e ajustada às necessidades. Para além dos objetivos ambientais, este eixo contribuiu significativamente para redução de custos, incluindo recursos humanos.

No âmbito da «Gestão da Mobilidade», foram criadas seis linhas de ação:

a) Planos de Mobilidade Sustentável na Administração Pública — prevê-se a realização de um estudo de caracterização das deslocações na Administração Pública, de forma a quantificar e identificar as necessidades reais no que diz respeito a deslocações. Prevê-se o desenvolvimento de Planos de Mobilidade Sustentável para organismos ou grupos de organismos na mesma área geográfica e a implementação de medidas de mobilidade sustentável em organismos públicos;

b) Gestão eficiente e partilhada da frota — promoção do desenvolvimento de iniciativas de gestão partilhada da frota do Estado, nomeadamente o «car sharing» e «car pooling», bem como a promoção da utilização dos transportes públicos;

c) Revisão do enquadramento legal do PVE — revisão do enquadramento legal de modo a tornar obrigatórias práticas que facilitem uma gestão centralizada;

d) Mobilidade inteligente na Administração Pública — desenvolvimento de ferramentas e sistemas de informação para a gestão da mobilidade e mobilidade inteligente na Administração Pública as quais podem ser desenvolvidas em articulação com medidas dirigidas à indução de comportamentos mais sustentáveis;

e) Redução das necessidades de mobilidade — implementação de medidas que visem a redução das necessidades de mobilidade, através da promoção da adoção de videoconferência e de outras formas de comunicação à distância, evitando deslocações, tempos desnecessários e custos. Enquadra-se ainda nesta linha de ação o desenvolvimento de iniciativas envolvendo teletrabalho, incluindo a avaliação de necessidades na sua regulamentação;

f) Promoção de modos suaves — aquisição de veículos suaves e a criação de condições para a sua utilização, como o estacionamento para bicicletas nos organismos da Administração Pública, a adesão a sistemas de bike-sharing são medidas inovadoras que potenciarão deslocações mais sustentáveis e que estão englobadas na linha de ação.

### QUADRO 2

#### Eixo Gestão da mobilidade

Eixo	Linhas de ação	Ações	Resp.	Tipo de ação
Gestão da mobilidade. . . . .	G1. Planos mobilidade sustentável na Administração Pública (2,5 M€).	Estudo de caracterização das deslocações na Administração Pública.	ESPAP, I. P., IMT, I. P.	G
		Desenvolvimento dos Planos de Mobilidade Sustentável para organismos com número significativo de pessoas ou grupos de organismos na mesma zona.	IMT, I. P.	R
		Implementação de medidas de mobilidade sustentável em organismos públicos.	ESPAP, I. P.	G

Eixo	Linhas de ação	Ações	Resp.	Tipo de ação
Gestão da mobilidade. . . . .	G2. Gestão eficiente e partilhada da frota (2 M€).	Promoção e desenvolvimento de iniciativas de gestão partilhada da frota do Estado como o «car sharing» e «car pooling» no Estado e a promoção do uso dos transportes públicos.	ESPAP, I. P. . . . .	G
	G3. Revisão do enquadramento legal do PVE.	Revisão do enquadramento legal de modo a tornar obrigatória práticas que facilitem uma gestão centralizada.	MF, ESPAP, I. P. . . . .	R
	G4. Mobilidade inteligente na Administração Pública (5 M€).	Promoção de ferramentas e sistemas de informação para a gestão da mobilidade e mobilidade inteligente na Administração Pública.	ESPAP, I. P. . . . .	G
	G5. Redução das necessidades de mobilidade (0,5 M€).	Redução das necessidades de mobilidade através da promoção da adoção de videoconferência ou outras formas de comunicação à distância. Aprofundamento da regulamentação do teletrabalho com vista a sua adoção, quando aplicável.	Diversos . . . . .	G
			MSESS. . . . .	R
G6. Promoção de modos suaves na Administração Pública (0,5 M€).	Aquisição de veículos suaves e criação de condições para o seu uso (p.e. estacionamento de bicicletas nos organismos da Administração Pública).	Diversos . . . . .	R	

Tipo de ação: € — Financiamento; R — Regulamentar; G — Gestão

### 5.2 — Tecnologia

A reconversão da frota do Estado através da introdução de novas tecnologias de veículos permitirá melhorar o desempenho ambiental e energético do PVE, reduzindo custos com combustíveis e com manutenção, prevendo-se neste eixo as seguintes linhas de ação:

a) Mobilidade Elétrica na Administração Pública — engloba o financiamento de veículos elétricos na Administração Pública, bem como o apoio à aquisição de pontos de carregamento na Administração Pública. O apoio a conceder deverá ser decrescente ao longo do tempo e adequado à evolução tecnológica e ao diferencial de custos entre a solução mobilidade elétrica e a solução tradicional. A participação dos organismos é voluntária e a aquisição só será feita com interesse firme e autorização de des-

pesa de cada organismo. Prevê-se a atualização do Acordo Quadro Veículos Elétricos e a análise das vantagens em eventualmente incluir pontos de carregamento também num acordo quadro;

b) Promoção de uma frota ecoeficiente — pretende-se reforçar a integração de critérios ambientais na aquisição de veículos do PVE, de pneus e outros serviços associados, no âmbito das compras públicas ecológicas;

O estabelecimento do limite de emissões anual nas aquisições para o PVE, conforme o Despacho n.º 5410/2014, publicado no *Diário da República*, 2.ª série, de 17 de abril, o alargamento das disposições relativas a emissões nas aquisições do PVE a veículos comerciais ligeiros, e a realização de auditorias energéticas a frotas, são novas medidas que pretendem tornar a frota do Estado mais eficiente e sustentável.

### QUADRO 3

#### Eixo Tecnologia

Eixo	Linhas de ação	Ações	Resp./FF	Tipo ação/M€
Tecnologia . . . . .	T1. Programa mobilidade elétrica na Administração Pública (23,5 M€).	Financiamento da aquisição de veículos elétricos na Administração Pública	APA, I. P. . . . .	G
		Apoio à aquisição de pontos de carregamento na Administração Pública	MAOTE . . . . .	G
Atualização do acordo quadro de veículos elétricos e inclusão de pontos de carregamento num acordo quadro		ESPAP, I. P. . . . .	R	
T2. Promoção de uma Frota Ecoeficiente (1 M€).	Compras públicas ecológicas — reforço da integração de critérios ambientais na aquisição de veículos do PVE, pneus e serviços associados Estabelecimento de limite de emissões anual nas aquisições para o PVE (Despacho n.º 5410/2014, publicado no <i>Diário da República</i> , 2.ª série, de 17 de abril) Alargamento das disposições relativas a emissões nas aquisições do PVE a veículos comerciais ligeiros Auditorias energéticas a frotas		ESPAP, I. P./APA, I. P.	R
			MEF/MAOTE . . .	R
			MEF/MAOTE . . .	R
			Vários/DGEG. . .	G

Tipo de ação: € — Financiamento; R — Regulamentar

### 5.3 — Comportamentos

A alteração de paradigma quanto à mobilidade carece de uma alteração de comportamentos. A ecocondução, em especial quando associada a mecanismos de monitorização e sistemas de informação, está identificada como uma medida de grande potencial, podendo atingir valores de poupança na ordem dos 20 %, nos custos e nas emissões no setor dos transportes. Estão assim previstas neste eixo as seguintes linhas de ação:

a) Programa ecocondução — engloba a promoção de cursos de ecocondução (condução ecológica e eficiente)

dirigida a condutores, bem como a sensibilização dos condutores para a mobilidade elétrica através da promoção da utilização de sistemas de informação de apoio à ecocondução, para indução de comportamentos mais sustentáveis nos utilizadores dos transportes e também através de sistemas de apoio ao condutor e de informação em viagem;

b) Promoção e sensibilização — prevê-se a criação de guias de orientação para mobilidade sustentável na Administração Pública e da realização de ações de sensibilização.

QUADRO 4

#### Eixo Comportamentos

Eixo	Linhas de ação	Ações	Resp.	Tipo de ação
Comportamentos . . . . .	C.1 Programa ecocondução	Promoção de cursos de ecocondução (condução ecológica e eficiente) dirigida a motoristas Sensibilização de motoristas para a mobilidade elétrica. Promoção de sistemas de informação de apoio à ecocondução para indução de comportamentos mais sustentáveis (pelos utilizadores dos transportes, sistemas de apoio ao condutor e de informação em viagem).	INA . . . . . MAOTE . . . . . ESPAP, MAOTE	€, R, G G €
	C.2 Promoção e sensibilização.	Guias de orientação para mobilidade sustentável na AP Ações de sensibilização e promoção do Plano de Mobilidade Sustentável na AP.	IMT . . . . . MAOTE . . . . .	€, G €, G

Tipo de ação: € — Financiamento; R — Regulamentar; G — Gestão

### 5.4 — Comunicação

Visa a promoção e criação de condições de adesão ao programa por parte da Administração Pública e a disseminação dos seus resultados. Com efeito, a comunicação do Programa ECO.mob, das ações a desenvolver e a promoção de iniciativas de sensibilização e envolvimento das entidades a quem este se dirige é fundamental para o sucesso do programa.

Assim, no âmbito da ação transversal «Comunicação» inclui-se:

- Constituição de redes de troca de informação para a Administração Pública;
- Apresentações públicas do Programa ECO.mob;
- Seminários relativos à disseminação de boas práticas e resultados alcançados com o Programa ECO.mob;
- Ações de divulgação e sensibilização.

A responsabilidade pelo desenvolvimento destas ações transversais cabe à entidade responsável pela gestão e operacionalização do programa, devendo para o efeito apresentar uma proposta anual de desenvolvimento desta linha de ação.

### 5.5 — Monitorização e avaliação

A monitorização do Programa ECO.mob, com o objetivo de acompanhar a sua execução, avaliar os resultados alcançados e o progresso no alcance dos objetivos estabelecidos é uma das componentes fundamentais da gestão do programa.

A monitorização do programa deverá assim incidir sobre o grau de execução física e financeira do Programa ECO.mob, dos seus eixos de atuação e das respetivas linhas de ação, bem como sobre os resultados alcançados relativa-

mente a um conjunto de indicadores de acompanhamento e quanto às metas estabelecidas.

A monitorização do Programa ECO.mob deverá ser efetuada pela entidade responsável pela gestão e operacionalização do programa, em articulação com as restantes entidades envolvidas a qual deve propor o painel de indicadores de acompanhamento do Programa.

Neste contexto deverá ser elaborado um relatório anual de monitorização do Programa ECO.mob que contemple uma avaliação do progresso alcançado em termos da sua execução física e financeira e dos resultados alcançados, o qual deverá contemplar, se relevante, eventuais propostas de alteração ao Programa que se revelem necessárias tendo em vista os objetivos do Programa.

### 5.6 — Governação do programa

A implementação do Programa ECO.mob, envolvendo um número alargado de entidades e o desenvolvimento de iniciativas inovadoras na Administração Pública, exige um elevado nível de articulação entre as diversas entidades envolvidas, o que recomenda a constituição de uma estrutura de acompanhamento intersetorial.

Assim, tendo em vista o acompanhamento e promoção de articulação do Programa ECO.mob, é criada a Plataforma para a Mobilidade Sustentável na Administração Pública.

A Plataforma para a Mobilidade Sustentável na Administração Pública deverá assim ser constituída por entidades representativas das áreas do ambiente, energia, transportes e finanças designadamente:

- Agência Portuguesa do Ambiente, I. P.;
- Direção-Geral de Energia e Geologia;
- Entidade dos Serviços Partilhados da Administração Pública, I. P.;

Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I. P.;  
Agência para a Energia.

Para além do envolvimento de um número alargado de entidades, a implementação do Programa ECO.mob exige um suporte técnico adequado ao caráter inovador de algumas iniciativas. Reconhece-se ainda que a operacionalização de um Programa desta natureza, a identificação e o recurso às fontes de financiamento, bem como as tarefas inerentes à sua monitorização comportam algumas exigências.

A coordenação e operacionalização da implementação do Programa ECO.mob deverá assim ser atribuída a uma entidade que permita assegurar a dimensão técnica exigida promovendo sinergias com atividades já atualmente desenvolvidas, numa ótica de gestão eficiente dos recursos do Estado. A esta entidade deverá caber ainda o desenvolvimento das ações relativas à comunicação e monitorização do Programa ECO.mob, bem como o suporte técnico e administrativo à Plataforma para a Mobilidade Sustentável.

5.7 — Cronograma e resultados esperados

O horizonte temporal do programa é 2020 sendo o cronograma previsional o que se apresenta em seguida, contemplando a programação das ações preparatórias e a implementação das iniciativas previstas.

	2015	2016	2017	2018	2019	2020
G1. Planos mobilidade sustentável na AP						
G2. Gestão eficiente e partilhada da frota						
G3. Revisão enquadramento legal do PVE						
G4. Mobilidade inteligente na AP						
G5. Redução das necessidades de mobilidade						
G6. Promoção de modos suaves na AP						
T1. Programa mobilidade elétrica na AP						
T2. Promoção de uma Frota Ecoeficiente						
C1. Programa ecocondução						
C2. Promoção e sensibilização						
Governação						
Monitorização e avaliação						
Comunicação						

■ Preparação/ lançamento e financiamento  
 ■ Implementação/ financiamento ações em curso

Figura 6 — Cronograma previsional do Programa

6 — Financiamento

O pacote financeiro associado à implementação do Programa ECO.mob no período 2015-2020 é estimado em 41,5 M€<sup>1</sup>, repartido da seguinte forma:

- Gestão da Mobilidade: 10,5 M€;
- Tecnologia: 25 M€;
- Comportamentos: 3 M€;
- Ações transversais: 3 M€.

Os eixos relativos à gestão da mobilidade e tecnologia são as componentes do Programa ECO.mob com maior peso relativo, representando respetivamente cerca de 21 % e 67 % do investimento. O eixo tecnologia, por comportar uma linha de ação relativa à renovação da frota, assume naturalmente, uma maior representatividade no total do investimento. O eixo comportamentos e as ações transversais representam cada 6 % do investimento total. De notar que entre as ações transversais se incluem ações de suporte ao próprio programa

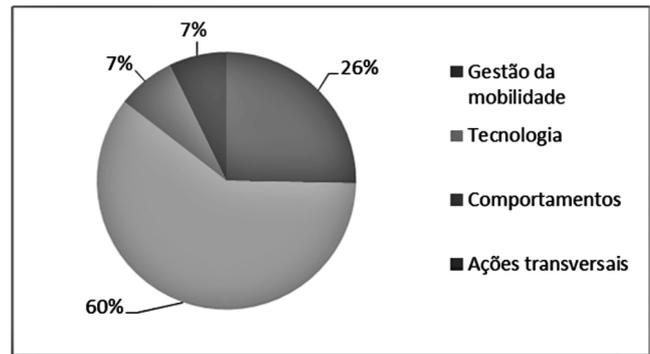


Figura 7 — Repartição do investimento por Eixos e Ações Transversais

O investimento alocado a cada um dos eixos transversais do Programa ECO.mob é distribuído pelas respetivas linhas como se pode observar na figura seguinte.



Figura 8 — Alocação do investimento pelas linhas de ação do Programa ECO.mob

Com a implementação do Programa ECO.mob foi estimada uma poupança de cerca de € 50 000 000,00 no período até 2021. Com efeito, uma análise conservadora permite identificar poupanças associadas à redução de consumo de combustíveis fósseis e a uma maior eficiência na gestão da mobilidade:

- Substituição da frota: € 9 000 000,00;
- Gestão da frota: € 29 000 000,00;
- Outras medidas (p.e. ecocondução)<sup>2</sup>: € 11 000 000,00;
- Redução de emissões (CO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub> e PM): € 1 000 000,00<sup>3</sup>.

Esta avaliação não contempla outros benefícios associados à implementação do Programa ECO.mob nem o facto de muitos dos benefícios perdurarem no tempo para além de 2020. Assim, pode inferir-se que os benefícios ultrapassam significativamente os custos associados, garantindo a sustentabilidade do Programa.

Importa ter presente que, na componente de substituição da frota, as entidades envolvidas incorreriam sempre em custos com a renovação da frota, sendo o custo adicional com a substituição por veículos elétricos estimado em 8,64 M€, enquanto a poupança associada será de 9,12 M€, o que se traduz numa poupança líquida a que acrescem os benefícios para a economia e para o ambiente decorrentes da aposta na mobilidade elétrica.

Na implementação do Programa ECO.mob assume especial destaque o Programa Operacional para a Sustentabi-

lidade e Eficiência no Uso dos Recursos, enquadrando-se o presente Programa no seu objetivo temático «Apoiar a transição para uma economia com baixas emissões de carbono em todos os setores», em particular na prioridade de investimento relativa à «Promoção de estratégias de baixo teor de carbono para todos os tipos de territórios, nomeadamente as zonas urbanas, incluindo a promoção da mobilidade urbana multimodal sustentável e medidas de adaptação relevantes para a atenuação.»

O Fundo Português de Carbono e o Fundo para a Eficiência Energética são ainda fontes de financiamento das ações previstas no Programa ECO.mob, prevendo-se que possam também contribuir para a comparticipação nacional do financiamento comunitário.

O Programa ECO.mob permite uma maior eficiência na gestão da mobilidade, tem benefícios ambientais assinaláveis associados à redução de emissões para a atmosfera e ainda sustentável e eficiente em termos económicos.

<sup>1</sup> O custo poderá diminuir com a evolução tecnológica que se venha a verificar.

<sup>2</sup> Considerados somente veículos de serviços gerais.

<sup>3</sup> O benefício da redução de emissões foi estimado de acordo com a metodologia prevista no Decreto-Lei n.º 140/2010, de 29 de dezembro.

### Resolução do Conselho de Ministros n.º 55/2015

A Entidade de Serviços Partilhados da Administração Pública, I. P. (ESPAP, I. P.), tem por missão, nos termos do n.º 1 do artigo 3.º do Decreto-Lei n.º 117-A/2012, de 14 de junho, assegurar o desenvolvimento e a prestação de serviços partilhados no âmbito da Administração Pública, bem como conceber, gerir e avaliar o sistema nacional de compras públicas e assegurar a gestão do parque de veículos do Estado, apoiando a definição de políticas estratégicas nas áreas das tecnologias de informação e comunicação do Ministério das Finanças, garantindo o planeamento, conceção, execução e avaliação das iniciativas de informatização tecnológica dos respetivos serviços e organismos.

A ESPAP, I. P., presta serviços partilhados no âmbito da gestão de recursos humanos, mediante disponibilização de instrumentos de suporte e ou execução das atividades de apoio técnico ou administrativo, nos termos do n.º 2 do artigo 3.º do Decreto-Lei n.º 117-A/2012, pelo que tem vindo a implementar uma solução tecnológica de Gestão de Recursos Humanos em modo Partilhado (GeRHuP) para a Administração Pública, que abrangeu, numa primeira fase, os órgãos e serviços integrados no Ministério das Finanças.

Para este efeito, foi celebrado, em 7 de setembro de 2010, um contrato de aquisição de uma solução tecnológica de Gestão de Recursos Humanos Partilhada para a Administração Pública Portuguesa, designado por Contrato GeRHuP, que tem por objeto principal o desenvolvimento e a implementação da referida solução tecnológica.

Tendo presente a necessidade de proceder à implementação da GeRHuP, de forma gradual, nos órgãos e serviços do Ministério da Educação e Ciência, nos termos do Despacho n.º 15636/2014, publicado no *Diário da República*, 2.ª série, de 29 de dezembro, importa, assim, autorizar a realização da despesa e a respetiva repartição dos encargos financeiros pelos anos económicos de 2015 a 2019.

Assim:

Nos termos da alínea e) do n.º 1 do artigo 17.º e do n.º 1 do artigo 22.º do Decreto-Lei n.º 197/99, de 8 de junho, da alínea e) do n.º 1 do artigo 24.º e do n.º 1 do artigo 109.º

do Código dos Contratos Públicos, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 18/2008, de 29 de janeiro, da alínea a) do n.º 1 do artigo 6.º da Lei n.º 8/2012, de 21 de fevereiro, do n.º 1 do artigo 11.º do Decreto-Lei n.º 127/2012, de 21 de junho, e da alínea g) do artigo 199.º da Constituição, o Conselho de Ministros resolve:

1 — Autorizar a Entidade de Serviços Partilhados da Administração Pública, I. P. (ESPAP, I. P.), a realizar a despesa relativa à implementação da solução tecnológica de Gestão de Recursos Humanos em modo Partilhado (GeRHuP) nos órgãos e serviços do Ministério da Educação e Ciência, até ao montante global de 9 220 034,36 EUR, sendo 2 219 680,10 EUR referentes à aquisição de licenças, e 7 000 354,26 EUR relativos à implementação dos *roll outs*, a que acresce IVA à taxa legal em vigor.

2 — Determinar que os encargos resultantes da aquisição referida no número anterior não podem exceder, em cada ano económico, os seguintes montantes aos quais acresce o IVA à taxa legal em vigor:

a) 2015: 331 668,75 EUR, a que correspondem 53 838,75 EUR relativos à aquisição de licenças e 277 830,00 EUR para desenvolvimento dos *roll outs*;

b) 2016: 665 142,50 EUR, a que correspondem 107 970,50 EUR relativos à aquisição de licenças e 557 172,00 EUR para desenvolvimento dos *roll outs*;

c) 2017: 3 662 295,30 EUR, a que correspondem 665 578,80 EUR relativos à aquisição de licenças e 2 996 716,50 EUR para desenvolvimento dos *roll outs*;

d) 2018: 2 517 833,45 EUR, a que correspondem 720 018,20 EUR relativos à aquisição de licenças e 1 797 815,25 EUR para desenvolvimento dos *roll outs*;

e) 2019: 2 043 094,36 EUR, a que correspondem 672 273,85 EUR relativos à aquisição de licenças e 1 370 820,51 EUR para desenvolvimento dos *roll outs*.

3 — Estabelecer que o montante fixado no número anterior para cada económico pode ser acrescido ao saldo apurado no ano que antecede.

4 — Determinar que os encargos financeiros decorrentes da presente resolução são satisfeitos pelas verbas adequadas inscritas e a inscrever no orçamento da ESPAP, I. P.

5 — Delegar na Ministra de Estado e das Finanças, com faculdade de subdelegação, a competência para a prática de todos os atos a realizar no âmbito da presente resolução.

6 — Determinar que a presente resolução produz efeitos a partir da data da sua aprovação.

Presidência do Conselho de Ministros, 16 de julho de 2015. — O Primeiro-Ministro, *Pedro Passos Coelho*.

## MINISTÉRIO DA ADMINISTRAÇÃO INTERNA

### Decreto-Lei n.º 135/2015

de 28 de julho

A Diretiva n.º 2007/23/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de maio de 2007, transposta para a ordem jurídica interna pelo Decreto-Lei n.º 34/2010, de 15 de abril, alterado pelo Decreto-Lei n.º 144/2013, de 21 de outubro, veio harmonizar as disposições em vigor nos diversos Estados-Membros, relativas à colocação no mercado de artigos de pirotecnia.

A Diretiva n.º 2013/29/UE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 12 de junho de 2013, que pelo presente decreto-