



Associação para a Modernização da Mobilidade Eléctrica



Proposta de Legislação - Apresentação

Secretaria de Estado
16/03/2023

Índice

Motivação, a origem da AMME	3
A Iniciativa 1	5
A opinião dos Utilizadores e “players”	6
Inquérito aos Utilizadores de Veículos Elétricos	6
Reuniões com entidades ligadas à Mobilidade Elétrica	6
Limitações do modelo da rede pública de carregamento	9
Roaming e interoperabilidade	12
Legislação Nacional e Europeia	14
Introdução à proposta legislativa da AMME	18
Limitações reconhecidas da proposta legislativa	18
Proposta Legislativa	20

Motivação, a origem da AMME

Durante vários anos, antes ainda do início dos pagamentos na rede pública de carregamento, sempre existiram (sobretudo nas redes sociais) utilizadores que discordavam por motivos vários do modelo vigente de operação dessa rede. Durante vários anos questões relacionadas com a fiabilidade da rede (com “apagões” gerais da rede que impediam o carregamento a nível nacional), tempo de resolução de avarias nos postos da rede piloto, falta de resposta a questões/reclamações da Entidade Gestora, foram uma constante.

Com a entrada da fase comercial e com cada vez mais utilizadores conhecedores de realidades alternativas noutros países, esta massa crítica foi crescendo. É importante realçar que em toda a Europa, em todo o mundo até, a operação tripartida que se exige em Portugal (CEME, EGME, OPC) não existe: em todos os postos, de todos os países, há apenas 1 interveniente e 1 preço, final e conhecido, afixado no posto.

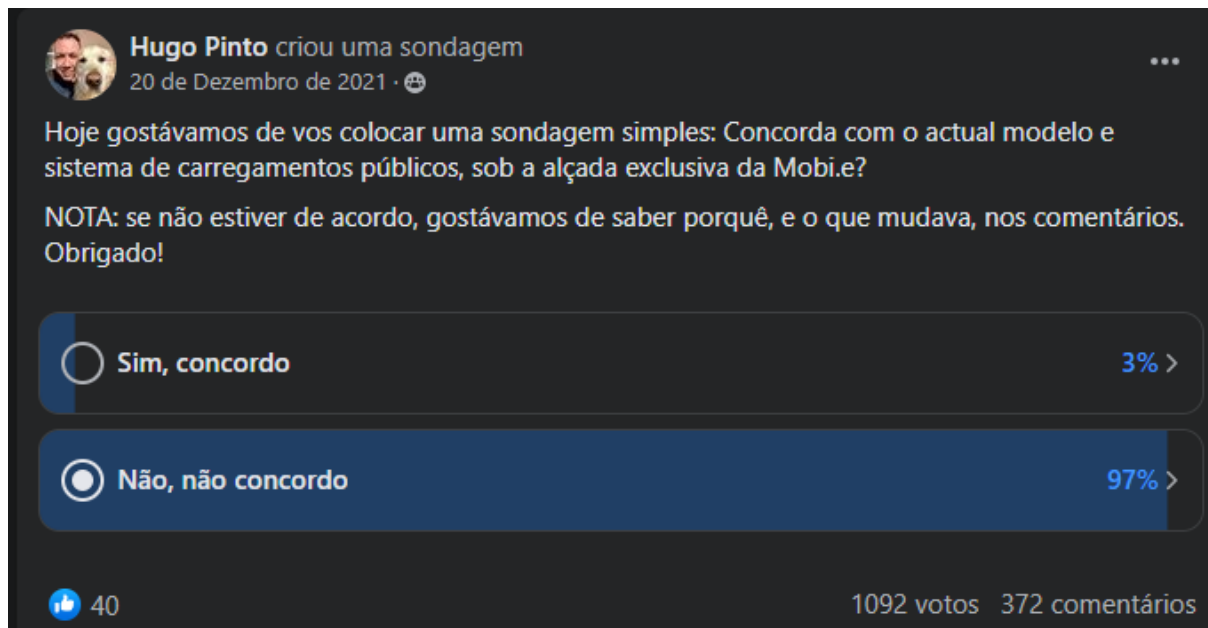
Existem outras queixas pontuais, mas é a realidade dos preços confusos que mais queixas motiva dos utilizadores: apenas a componente OPC do carregamento é afixada nos postos (sem IVA tão pouco) e, recorrentemente, utilizadores menos experimentados são surpreendidos com faturas de valores muitas vezes superiores aos que viram afixados. Pior, muitos CEME apenas emitem faturas no final do mês ou até bi-mensalmente pelo que quando o utilizador recebe a fatura não é capaz de associar o custo ao tempo ou energia efetiva de carregamento.

No final de 2021, na maior comunidade online afeta à Mobilidade Elétrica em Portugal, com mais de 16.000 membros à data (atualmente acima de 21.000 membros) e no seguimento de queixas e insatisfação cada vez mais frequentes com as insuficiências do modelo de operação da rede pública de carregamento, foi levada a cabo um inquérito simples, em que apenas se perguntava:

“Concorda com o actual modelo e sistema de carregamentos públicos, sob a alçada exclusiva da Mobi.e?”.

Os resultados, como se pode ver abaixo, foram avassaladores: foram registados quase 1100 votos, em que apenas 3% afirmam concordar com o modelo e 97%, mais de 1000 pessoas, afirmam discordar.

As justificações, nos comentários, centram-se inevitavelmente na incerteza do preço, mas também é referida muitas vezes a discordância com um modelo de operação centralizado monopolista na EGME e que impede formas de operação alternativas, comuns noutros países e vedadas em Portugal pela legislação vigente.



No seguimento desta votação e com resultados tão gritantes, um grupo de utilizadores - não afiliados a qualquer entidade relacionada, com vidas profissionais totalmente dissociadas da mobilidade elétrica - decidiu juntar-se e fundar uma Associação que teria como primeira missão apresentar à Tutela a opinião de Utilizadores e Entidades interessadas que desejam ver debatida e implementada um novo modelo legislativo para a Mobilidade Elétrica. Assim nasceu a AMME.

A AMME conta atualmente com 511 associados, sendo por esse motivo uma das Associações mais representativas no panorama da Mobilidade Elétrica em Portugal.

A Iniciativa 1

3 propostas simples e pragmáticas.

A não obrigatoriedade de ligar à rede da EGME. Porquê?

Defendemos a possibilidade da operação vertical das redes de carregamento, em que o OPC tem total controlo sobre toda a operação desde a compra da energia até à faturação ao cliente, sendo também responsável por toda essa operação.

Esta forma de operação dos postos está em linha com todas as redes de carregamento na Europa, incluindo grandes operadores europeus que se vêem atualmente impedidos de operar em Portugal devido à legislação restritiva, sobretudo pela obrigatoriedade da ligação à EGME.

Consideramos que este é um ponto essencial para colmatar a (provavelmente) maior crítica à rede pública atual: a falta de preços fixos e disponíveis antes do carregamento.

Defendemos, por esse motivo, que o atual modelo da rede pública deve poder vingar por mérito, por ser entendido como o mais vantajoso pelos intervenientes, e não por decreto.

A flexibilização na compra de energia para a Mobilidade Elétrica. Porquê?

No modelo da rede pública atual, a energia fornecida pelos CEME tem de ser comprada a um CSE, um comercializador. Mesmo que o posto esteja a ser alimentado por uma instalação existente e de grande consumo (ex: um shopping), a energia que pagamos ao CEME é comprada como se o posto fosse alimentado de uma instalação dedicada. Este princípio não permite ao OPC procurar as melhores condições de aprovisionamento de energia ou aproveitar essas condições quando existentes, uma vez que não é este que vende a energia do carregamento.

Propomos que o promotor do posto, tendo de se constituir CEME a fim de respeitar os requisitos legais da venda de energia, possa utilizar qualquer Ponto de Entrega, existente ou dedicado, ou inclusivamente produzir a sua própria energia localmente.

Esta proposta, se aplicada, permitiria a integração imediata de fontes renováveis no carregamento de VE. Na solução legislativa actual, esta integração vai exigir diversas implementações técnicas e legislativas pela segregação obrigatória do fornecimento de energia, segregação esta que apresenta já falhas funcionais sem considerar fontes descentralizadas.

A redefinição das regras de acesso aos espaços. Porquê?

No modelo atual da rede pública qualquer posto é sempre obrigado a garantir acesso universal, a não ser que esteja instalado num "espaço privado de acesso privado", tendo esta definição do espaço levantado as mais diversas interpretações. Ao estar em espaço de "acesso privado" os postos não são obrigados a cumprir requisitos equivalentes aos restantes, o que resulta em condições de operação desiguais entre os operadores das redes "privadas" e "públicas".

Propomos uma redefinição das regras de acesso aos postos e das suas obrigações não apenas de acordo com a sua localização, mas sobretudo de acordo com a sua finalidade: postos com operação comercial devem cumprir as mesmas regras de funcionamento.

A opinião dos Utilizadores e “players”

Durante o primeiro ano, procurámos recolher opiniões e dados concretos quer dos utilizadores, quer dos players envolvidos nas redes de carregamento. Para esse fim promovemos um inquérito aberto aos utilizadores de veículos eléctricos e reuniões (sobretudo online) com várias entidades ligadas à Mobilidade Elétrica.

Inquérito aos Utilizadores de Veículos Eléctricos

O inquérito foi aberto a 22 de julho de 2022 e decorreu durante cerca de 2 meses. Realçam-se os seguintes resultados:

- Demografia:
 - respostas válidas: 412
 - associados/não associados: 69,7%/30,3%
- Preferência pela previsibilidade do custo do carregamento ou pelo acesso a um custo eventualmente inferior, mas imprevisível: 93,2%/6,8%
- Preferência pelo preço final por unidade de cobrança (energia/tempo) ou preço das várias componentes em separado: 89,5%/10%

Reuniões com entidades ligadas à Mobilidade Elétrica

Durante o ano de 2022, tivemos reuniões com as seguintes entidades:

- ERSE
- 3 CEME “exclusivos” (i.e. que não operam postos na rede pública)
- 2 OPC “exclusivos” (i.e. que não operam como CEME)
- 1 CEME+OPC

No final de Dezembro de 2022, estes contactos representavam cerca de 46% do mercado nos OPC (número de postos) e cerca de 50% de mercado nos CEME (energia fornecida).

Além destas entidades, diretamente ligadas à rede pública de carregamento, reunimos ainda com as 2 maiores redes privadas a operar em Portugal - Continente/Sonae e Tesla.

Resumindo as interações que tivemos, podemos afirmar sem qualquer dúvida que o sentimento geral dos diversos players é muito mais alinhado com as propostas da AMME e com o texto atual da Proposta de Regulamento Europeu (AFIR), do que com o modo de operação imposto pela legislação nacional.

Apenas 1 dos players referiu “não ter a certeza se estaria melhor num modelo diferente do nacional”. Outro referiu “é o modelo que temos e vamos trabalhar com o que existir”, mas apontou várias limitações de ofertas e modelos de negócio que a legislação atual impede e que poderiam ser benéficos para os utilizadores.

Os 5 restantes apresentaram descontentamento de diversas ordens, afirmando claramente preferirem um modelo de operação que permita o controlo total da sua rede no caso dos OPC, ou uma operação verdadeiramente como eMSP no caso dos CEME.

As redes privadas apresentam-se com uma postura totalmente positiva no que toca à rede pública de carregamento: de forma geral, vêem algumas vantagens no modelo da rede pública, não vêem qualquer problema em garantir o acesso universal aos seus postos através da plataforma tecnológica da EGME, mas a exclusividade/obrigatoriedade desta plataforma é visto como um entrave.

Acerca da terceira proposta da Iniciativa 1 da AMME, a redefinição das regras de acesso aos espaços de carregamento, as opiniões são praticamente unânimes: a definição atual é confusa, o que levou a diferentes interpretações da lei e, por consequência, à operação em condições desiguais entre redes públicas e privadas e que por isso deve ser revista.

Finalmente, a reunião ocorrida com a ERSE, a primeira que solicitámos após a apresentação pública, levou ao endereçamento de um convite à AMME para a participação num Grupo de Trabalho já existente e que pretende discutir e acompanhar em permanência o estado da rede nacional de carregamento, no qual participam diversas entidades ligadas à Mobilidade Elétrica, nomeadamente a vasta maioria dos CEME e OPC. Participamos na reunião do grupo de trabalho ocorrida em 2022.

Com o convite para este grupo de trabalho tivemos acesso ao registo de questões em aberto, uma lista de pontos de discussão colocados pelas diversas entidades participantes. Podemos daqui verificar que uma parte muito significativa das questões em aberto são em categorias claramente cobertas pelas propostas da AMME.



Podemos também verificar algumas opiniões muito fortes de alguns players sobre o modelo vigente da rede nacional de carregamentos

The table content is heavily blurred, making the specific data points illegible. It appears to be a multi-column table with several rows of text.

Estes dados, recordamos, fazem parte do documento mantido pela ERSE para o respetivo Grupo de Trabalho.

Limitações do modelo da rede pública de carregamento

O funcionamento da rede pública de carregamento foi definido originalmente em 2010, sendo revisto pela última vez em 2014. Em 2023, numa área que ferve de evolução tecnológica, a legislação nacional tem 9-13 anos. É algo que merece ser considerado.

Não obstante serem reconhecidas algumas características diferenciadoras para a data, o modelo vigente não acompanhou as evoluções tecnológicas e de mercado, quase galopantes, que se verificaram em todos os países da Europa.

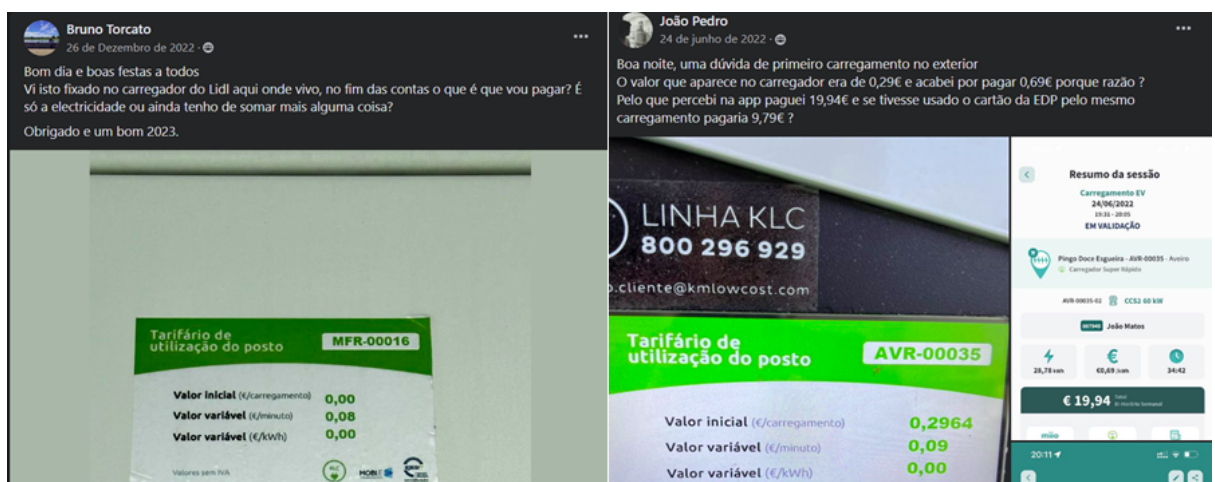
1 - Imprevisibilidade e discrepância do custo do carregamento

A entrada, muito tardia, da fase comercial na rede pública nacional colocou a nu aquele que é claramente o maior problema para os utilizadores de veículos elétricos: a incerteza do preço do carregamento.

Este problema pode ser facilmente explicado pelo facto de o custo total do carregamento ser composto por 3 parcelas independentes entre si (OPC, EGME, CEME). É importante realçar que em todos os países Europeus, todos sem excepção, há apenas 1 entidade responsável pela operação vertical do posto de carregamento e que, por esse motivo, afixa sem dificuldade o valor final do carregamento.

A realidade nacional tem, relativamente ao custo de carregamento, 2 problemas fundamentais e que lesam os utilizadores, uma vez que potencia que utilizadores mais experientes e informados possam utilizar o mesmo recurso a preços muito melhores do que utilizadores menos experientes, uma clara discriminação:

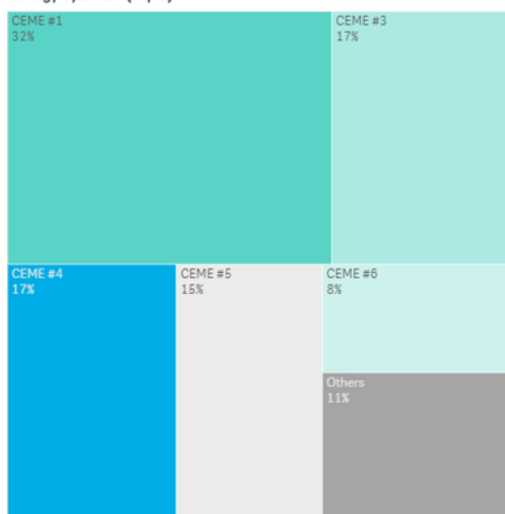
- apenas o custo de operação do posto (OPC) é obrigatório estar afixado no posto e, não menos relevante, este valor é afixado sem IVA. Isto significa que utilizadores menos experientes ou informados pensam que o custo do carregamento é o que vêm afixado no posto, para depois serem surpreendidos com valores muito mais elevados.



- a enorme variação dos custos de energia nos vários CEME aliada ao desconhecimento, tanto da existência de comercializadores alternativos como do próprio funcionamento do pagamento na rede pública, traduz-se nas imagens

seguintes: praticamente 1/3 dos carregamentos feitos na rede pública (dados da MOBI.E a 07/03/2022) são-no recorrendo ao CEME mais caro do mercado, por mais do dobro do custo relativamente ao CEME mais barato.

Energy by EMSP (Top 5)



CEMEs	Nome	Coluna1	% carreg	€/kWh
CEME #1	EDP Comercial		32%	0.327 [1]
CEME #3	Prio		17%	0.230 [2]
CEME #4	Miio		17%	[3]
CEME #5	Ecochoice/VV		15%	0.162
CEME #6			8%	

[1] preço com 20% desconto p/ clientes residenciais. Preço normal 0.3919€/kWh

[2] custo por min/extrapolado pelo patamar de potência em PCR

[3] custo por kWh indexado ao mercado ibérico horário

Valores obtidos da app Miio Electric, referência na simulação dos custos na rede nacional de carregamento

Não será a isto alheio o facto de esse CEME ser a EDP Comercial que, segundo o último [“Relatório anual dos mercados retalhistas de eletricidade e gás”](#) emitido pela ERSE e relativo ao ano de 2021, tinha **74%** dos clientes de eletricidade do mercado liberalizado.

Não existe qualquer informação nos postos de carregamento (ou em qualquer outro lugar que não sites e redes sociais dedicados à Mobilidade Elétrica) sobre o modo de funcionamento da rede pública de carregamento, pelo que o facto de os postos não terem o preço final afixado antes do carregamento ser iniciado é um convite a esta discriminação entre utilizadores mais e menos informados. Esta discriminação é, na nossa opinião, inaceitável e não acontece em mais nenhum país Europeu.

2 - Barreira à produção livre de energia para os carregamentos

A par da interoperabilidade, a segregação dos consumos é um pilar fundamental do modelo da rede pública de carregamento.

Em resumo, isto significa que a energia consumida no carregamento é deduzida da contagem do Ponto de Entrega associado, pelo que custos de energia e disponibilidade de potência não são considerados para a faturação desse CPE.

Este princípio tem algumas vantagens em situações específicas mas, no que diz respeito à auto-produção descentralizada e renovável de energia que possa ser utilizada nos carregamentos de veículos elétricos, apresenta-se como um entrave significativo:

- o investimento na infraestrutura de produção renovável é normalmente feito pelo dono do espaço/equipamento, o OPC;
- o OPC não tem qualquer vantagem na auto-produção uma vez que os consumos dos carregamentos serão deduzidos pela segregação de consumos, logo o custo de energia para o OPC será apenas o pequeno consumo da electrónica;
- o CEME aprovisiona a energia dos carregamentos no sector energético.

Por estes motivos, não se conhece em Portugal (à excepção de alguns projectos de testes) nenhum posto de carregamento alimentado por produção descentralizada e renovável.

Nos casos em que o OPC posto tem total controlo sobre a respectiva operação e o consumo do posto está normalmente integrado num qualquer CPE, a integração da auto-produção é tão simples como nas nossas casas.

Deixamos um exemplo de um OPC em Espanha, que instalou uma estação de carregamento exclusivamente alimentada a baterias e produção solar:



¡Nueva estación ultra-rápida!

¡Que resuenen los tambores! Porque hoy traemos una gran noticia. Os contamos que ya **está operativa la nueva Estación de Carga ultra-rápida de Zunder en Villalpando.**

Se trata de una Estación de Carga muy especial para nosotros y es que... **¡Es nuestra primera Estación de Carga alimentada por baterías!**



Roaming e interoperabilidade

Uma das características mais fortes da rede nacional de carregamento é a interoperabilidade obrigatória: todos os postos ligados à rede podem ser ativados, de forma equitativa e transparente, com um mesmo cartão de pagamento de qualquer CEME.

Esta característica, em 2010-2014 e numa altura em que as várias redes de carregamento europeias cresciam mais ou menos desorganizadas, foi sem dúvida diferenciadora.

No entanto, com a evolução tecnológica que se verificou em toda a Europa e com a entrada da fase comercial em Portugal, esta vantagem torna-se cada vez menos relevante.

1 - Distribuição de postos de carregamento em Portugal

De acordo com as informações públicas da Mobi.E, a distribuição de postos a 08/03/2023 era como se segue:

OPC	NumPostos	% Postos	% Acum			
GALP ^[1]	789	24.1%	24.1%	OPCs com 1 posto	5	9.3%
EDP C	568	17.4%	41.5%	OPCs com 2 postos	6	11.1%
KLC	526	16.1%	57.5%	OPCs com 3 postos	1	1.9%
PowerDot	440	13.4%	71.0%	OPCs com 4 postos	4	7.4%
Maksu	132	4.0%	75.0%	OPCs com 5 postos	3	5.6%
Repsol	97	3.0%	78.0%	OPCs com <= 5 postos		35.2%
Prio	66	2.0%	80.0%			
Iberdrola	76	2.3%	82.3%	OPCs com <= 10 postos	28	51.9%
Helexia	55	1.7%	84.0%	Postos destes OPC	119	3.6%

[1] Galp+GalpGest+Mobiletric

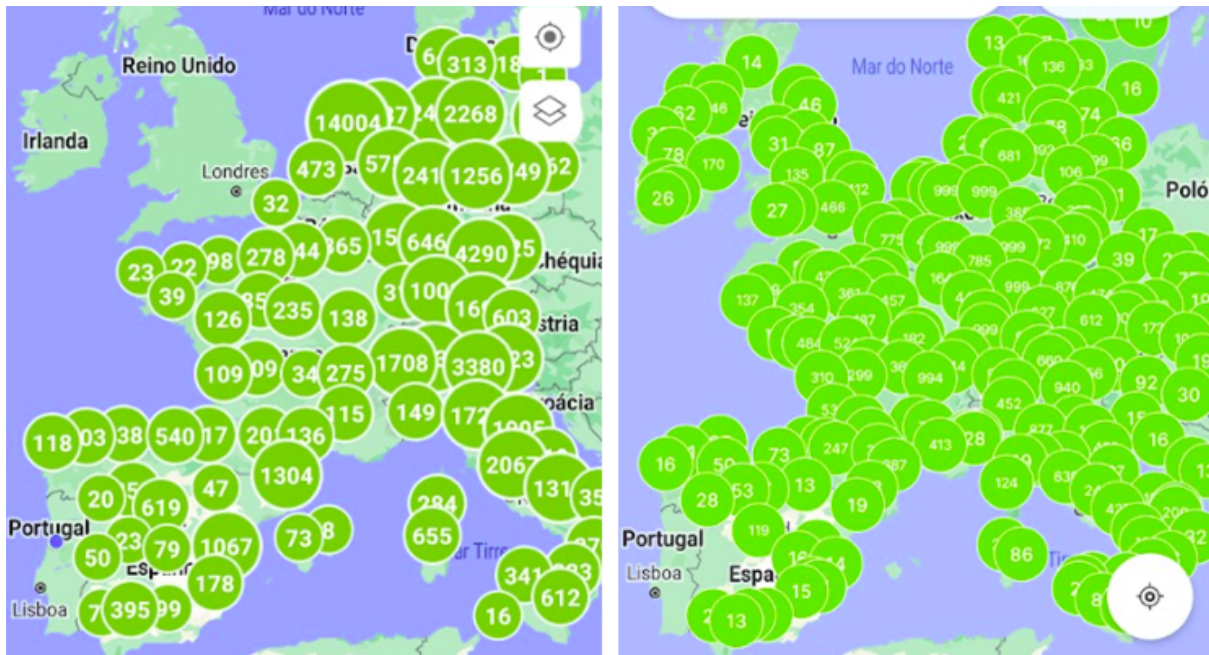
Da informação acima podemos ver que, apesar de existirem 79 OPC registados, a disponibilidade de postos está claramente concentrada em poucas entidades. Na nossa opinião, é o funcionamento normal do mercado. Por este motivo consideramos que a mais valia da interoperabilidade, ainda que interessante, não é atualmente um ponto indispensável.

2 - Existência de plataformas de roaming em toda a Europa - menos Portugal

Tecnicamente, o modo de operação da rede de carregamento nacional é diferente de tudo o que existe em qualquer parte da Europa - e até do Mundo.

Na restante Europa, com o crescimento das redes de carregamento em todos os países e graças à utilização de plataformas tecnológicas que - não estando integradas entre si - operam de forma standard, surgiram naturalmente “agregadores” (eMSP): plataformas de roaming que permitem a qualquer utilizador aceder à grande maioria dos postos de carregamento existentes em toda a Europa com um único cartão/app.

Uma vez que a plataforma tecnológica em Portugal é diferente, o normal é encontrarmos estes eMSP que disponibilizam acesso a postos desde os países nórdicos até à fronteira Portuguesa.

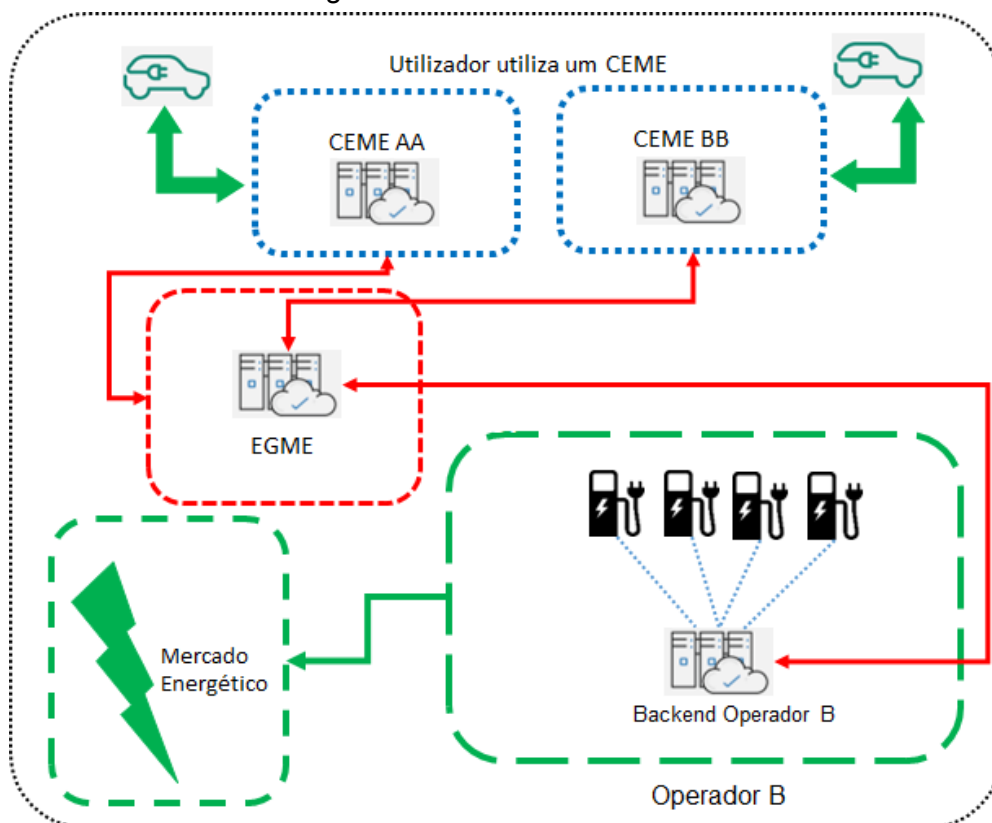


Esta realidade está finalmente a caminho de se modificar, com o anúncio da integração da EGME nas plataformas de roaming europeias. Esta integração permitirá - com vários anos de atraso - que os utilizadores estrangeiros possam utilizar estes “agregadores” também em Portugal.

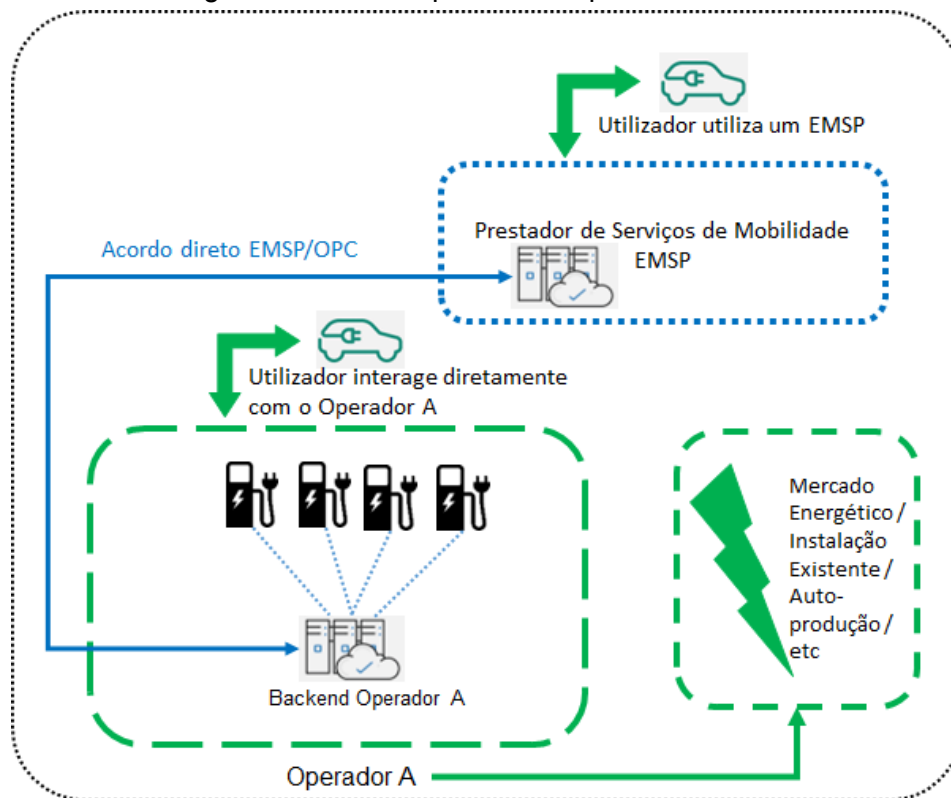
Legislação Nacional e Europeia

Como referido, a realidade da rede nacional de carregamento é diferente de toda a Europa. Podemos esquematizar as diferenças fundamentais como se segue:

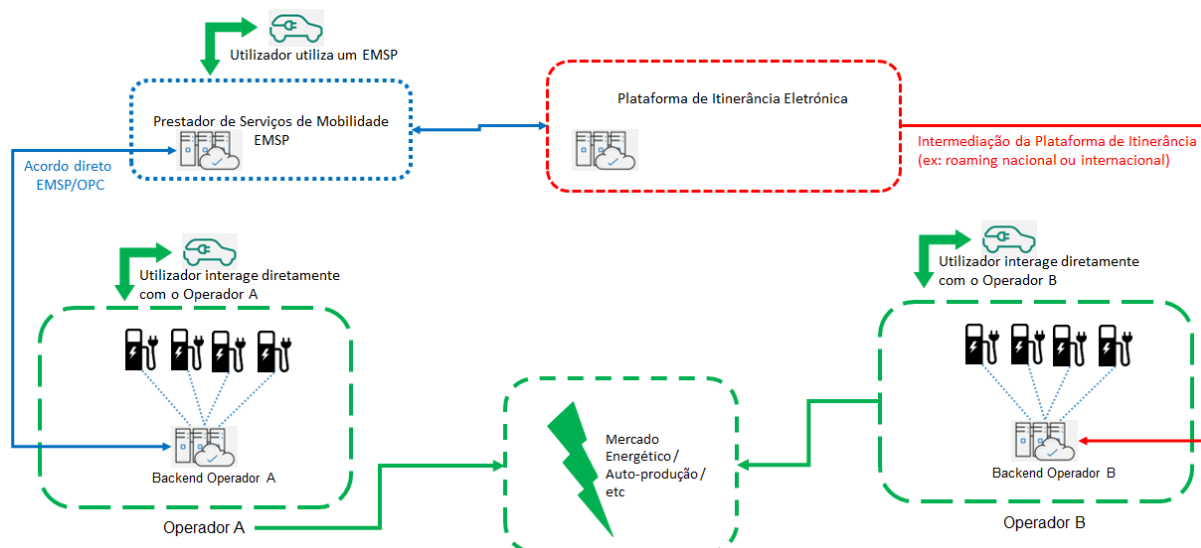
1 - Rede nacional de carregamento:



2 - Redes de carregamento noutros países Europeus



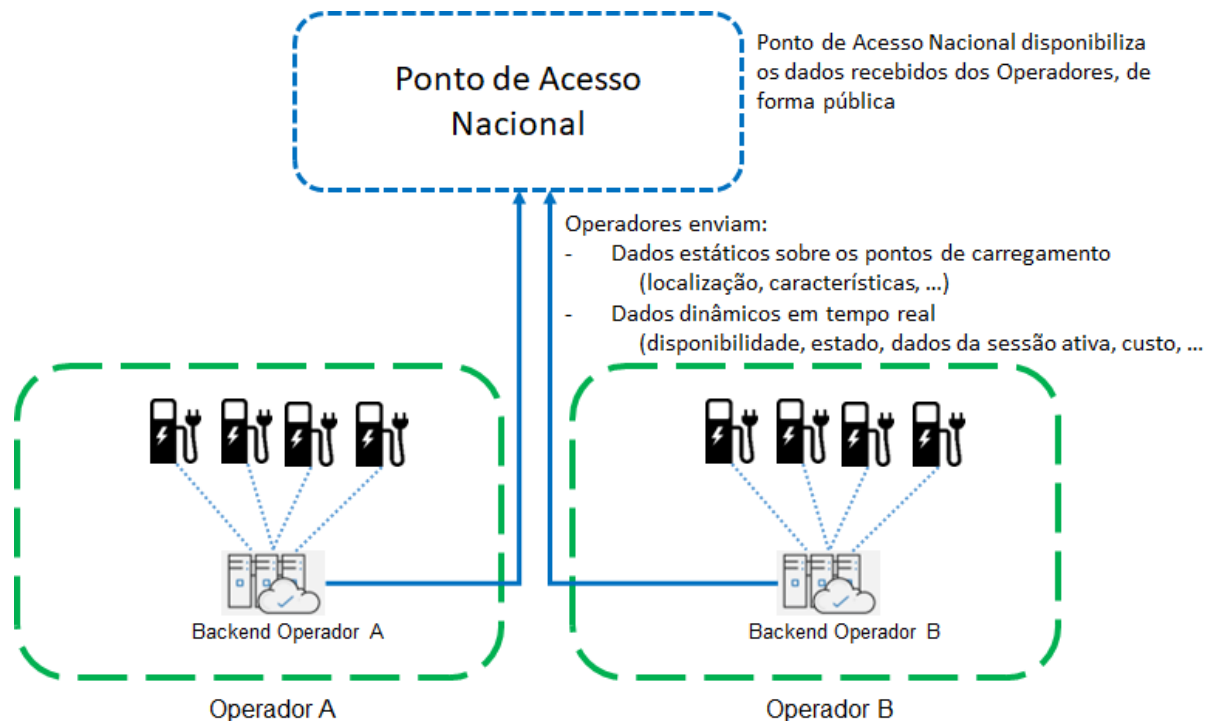
A proposta de Regulamento Europeu *Alternative Fuels Infrastructure Regulation* (AFIR), que se encontra em fase final de aprovação, prevê um modelo de operação que pode ser considerado uma mistura dos anteriores:



Assim, é mantida a interação direta do utilizador com o Operador do posto, ao mesmo tempo que são previstas as interações com os eMSP, através de acordos diretos ou opcionalmente através de uma “Plataforma de Itinerância Eletrónica”.

O AFIR prevê também a obrigação da Informação, algo que na rede nacional de carregamento já é cumprido pela integração obrigatória nos postos na EGME, mas que nas

redes que operam em espaços privados não ocorre. A proposta da AMME coloca todos os postos que operem com objectivo comercial - mais uma característica presente no AFIR - com obrigações equivalentes, pelo que estes postos passam também a ter esta obrigação da Informação. Para tal, e de acordo com os objetivos do AFIR, é definido o “Ponto de Acesso Nacional”:



Existem diversos artigos no AFIR que colidem diretamente com a legislação nacional atual. Numa análise muito imediata, a figura CEME é inexistente no Regulamento: toda a interação entre o utilizador, o posto e até a rede de distribuição, são exclusivamente feitas pelo OPC. Por exemplo, o Artigo 5º refere:

1. Os operadores das estações de carregamento acessíveis ao público têm a liberdade de adquirir eletricidade a qualquer fornecedor de eletricidade da União, sob reserva do acordo do fornecedor.

2. Os operadores dos pontos de carregamento facultam aos utilizadores finais, nos pontos de carregamento acessíveis ao público operados por eles, a possibilidade de carregarem o seu veículo elétrico numa base ad hoc utilizando um instrumento de pagamento que seja amplamente utilizado na União. (...)

4. Os preços cobrados pelos operadores dos pontos de carregamento acessíveis ao público devem ser razoáveis, fácil e claramente comparáveis, transparentes e não discriminatórios. Os operadores dos pontos de carregamento acessíveis ao público não podem discriminar entre os preços cobrados aos utilizadores finais e os preços cobrados aos prestadores de serviços de mobilidade, nem entre os preços cobrados a diferentes prestadores de serviços de mobilidade. (...)

5. Os operadores dos pontos de carregamento devem expor claramente o preço ad hoc e todas as suas componentes em todas as estações de carregamento acessíveis ao público operadas por eles, (...).

6. Os preços cobrados pelos prestadores de serviços de mobilidade aos utilizadores finais devem ser razoáveis, transparentes e não discriminatórios (...)

Deve ser realçado que a figura CEME não é o equivalente ao “prestador de serviços de mobilidade” (eMSP):

- o CEME é (em Portugal) antes de mais um comercializador de energia, com uma presença obrigatória no processo de carregamento;
- o eMSP é um provedor de serviços de mobilidade, que pretende oferecer serviços adicionais ao utilizador, onde o carregamento pode estar incluído. No entanto, a sua presença no processo de carregamento é opcional.

Introdução à proposta legislativa da AMME

Num compromisso ponderado e equilibrado com o actual cenário legislativo e com a realidade da mobilidade elétrica em Portugal e tendo por base o Decreto-Lei 39/2010 de 26 de Abril, com a redação dada pelo Decreto-Lei n.º 90/2014 de 11 de Junho, apresentamos uma proposta de alteração legislativa que dá corpo às iniciativas e propostas por nós elencadas.

Esta é uma proposta para uma legislação transitória entre a legislação nacional atual e a nossa interpretação da Proposta de Regulamento Europeu AFIR. Pretende-se oferecer aos atores do mercado:

- a possibilidade de escolherem o modelo em que pretendem operar;
- a legislação, o tempo e as ferramentas que permitam uma transição suave para o que se espera ser uma experiência homogénea em todas as redes de carregamento na Europa.

A proposta legislativa prevê a manutenção do modelo actual da rede pública de carregamento (à qual se chamou “rede integrada de mobilidade elétrica”), bem como a operação vertical dos postos de carregamento - em linha com a nossa interpretação do AFIR - (à qual se chamou “rede mista de mobilidade elétrica”).

Aos postos pertencentes à “rede mista de mobilidade elétrica” são já exigidos alguns dos requisitos futuros do AFIR, nomeadamente:

- a obrigatoriedade de Informação e a ligação ao Ponto de Acesso Nacional;
- a não discriminação de preços ad-hoc e através de prestadores de serviços.

Limitações reconhecidas da proposta legislativa

No texto da proposta elaborado existem limitações que reconhecemos. Estas podem ser divididas em 2 grupos:

- Manutenção de restrições à venda de energia elétrica
 - Não se propõe a definição de “energia como utilidade”, em que a eletricidade dos carregamentos pode ser englobada no custo de um outro serviço que inclua também o carregamento (ex: estacionamento com carregamento incluído);
 - Não se propõe a facilidade de revenda de energia elétrica. A nossa proposta (Artigo 17º alínea z) refere que o operador do ponto de carregamento deva ser simultaneamente titular do contrato de fornecimento de eletricidade associado a esse ponto.

Estas são limitações que mantemos, mas para as quais pedimos a atenção do legislador no sentido de as remover, uma vez que implicam alterações no setor energético.

- Definição incompleta do “Ponto de Acesso Nacional” (Artigo 27º). Estão propostas as funções desta entidade, mas consideramos não poder sugerir a sua existência legal.

Por último, solicitamos a atenção do legislador para um vazio legal existente no DL90/2014: no atual Artigo 8º alínea 2 é referido “(...)o disposto no artigo 47.º do Decreto-Lei n.º 172/2006, de 23 de agosto”. Este DL foi revogado pelo DL 15/2022 de 14 de Janeiro, mas este refere explicitamente - artigo 2.º n.º 2 alínea c - que não se aplica “à organização, acesso e exercício das atividades relativas à mobilidade elétrica, regulados pelo Decreto -Lei n.º 39/2010, de 26 de abril, na sua redação atual”.

Proposta Legislativa

Capítulo I

Disposições gerais

Artigo 1.º

Objeto e âmbito territorial

1 - O presente decreto-lei regula a organização, o acesso e o exercício das atividades de mobilidade elétrica, procede ao estabelecimento de uma rede de mobilidade elétrica e à regulação de incentivos à utilização de veículos elétricos.

2 - Para o efeito previsto no número anterior, o presente decreto-lei cria condições para fomentar a utilização de veículos elétricos através, nomeadamente:

- a) Da adoção de regras que incentivam a aquisição de veículos elétricos;
- b) Da adoção de regras que viabilizam a existência de uma rede **nacional** de pontos de carregamento de baterias de veículos elétricos;
- c) Da adoção de regras que permitem ao utilizador de veículos elétricos aceder a qualquer ponto de carregamento integrado na rede de mobilidade elétrica, independentemente do operador detentor de registo de comercialização de eletricidade para a mobilidade elétrica que tenha contratado;
- d) Da obrigação de garantir a infraestrutura necessária para a instalação de pontos de carregamento de acesso privativo em edifícios novos;
- e) Da adoção de regras que viabilizam a instalação de pontos de carregamento de acesso privativo em edifícios existentes.
- f) Da adoção de regras que permitam ao utilizador de veículos elétricos a possibilidade de acesso ao fornecimento de eletricidade para a mobilidade elétrica, pelo operador detentor de registo de comercialização de eletricidade para a mobilidade elétrica. ~~que tenha contratado.~~

3 - Para efeitos do presente decreto-lei, a mobilidade elétrica corresponde à circulação motorizada na via pública ou equiparada, conforme definida no artigo 1.º do Código da Estrada, com recurso à utilização de veículos elétricos e aos serviços prestados e infraestruturas disponibilizadas pelas entidades que desenvolvem as atividades previstas no artigo 5.º

4 - O presente decreto-lei aplica-se a todo o território nacional, sem prejuízo do exercício das competências cometidas aos órgãos de governo próprio das Regiões Autónomas dos Açores e da Madeira.

Artigo 2.º

Definições

Para efeitos do presente Decreto Lei, entende-se por:

1 - “Rede de pontos de carregamento”, o conjunto de pontos de carregamento existentes em território nacional, que operam com objetivo comercial.

2 - “UVE”, o utilizador de veículos elétricos.

3 - “OPC”, o operador de pontos de carregamento, entidade responsável pela gestão e operação de um ponto de carregamento, que presta um serviço de carregamento aos utilizadores finais, directamente ou através de um CEME ou Prestador de serviços de mobilidade.

4 - “CEME” ou “Comercializador de Eletricidade para a Mobilidade Elétrica”, o operador detentor de registo de comercialização de eletricidade para a mobilidade elétrica.

5 - “Carregamento numa base ad hoc”, um serviço de carregamento adquirido por um utilizador final sem necessidade de esse utilizador se registar, celebrar um contrato por escrito ou estabelecer uma relação comercial mais duradoura com o operador desse ponto de carregamento ou um CEME para além da mera aquisição do serviço;

6 - “Código QR (Quick Response)”, a codificação e visualização de dados em conformidade com a norma ISO 18004;

7 - “EGME”, a Entidade Gestora da Rede de Mobilidade Elétrica

8 - “Prestador de serviços de mobilidade” ou, da designação internacional “eMSP - e-Mobility Service Provider”, uma pessoa coletiva que presta serviços a um UVE final em troca de remuneração, incluindo a venda de um serviço de carregamento;

9 - “Ponto de acesso nacional”, uma interface digital através da qual determinados dados estáticos e dinâmicos são disponibilizados aos utilizadores de dados para reutilização.

Artigo 3.º

Rede de pontos de carregamento

1 - A rede de pontos de carregamento compreende o conjunto integrado de pontos de carregamento e demais infraestruturas, de acesso público e privativo, relacionadas com o carregamento de baterias de veículos elétricos, ~~em que intervêm os agentes que desenvolvem as atividades previstas no artigo 5.º~~, o qual se destina a permitir o acesso dos utilizadores de veículos elétricos à mobilidade elétrica.

2 - Inclui-se na rede de pontos de carregamento:

a) rede integrada de mobilidade elétrica - conjunto de pontos de carregamento e demais infraestruturas, de acesso público e

privativo, integrados na entidade gestora da rede de mobilidade elétrica (EGME).

b) rede **mista** de mobilidade elétrica - conjunto de pontos de carregamento e demais infraestruturas, de acesso público e privativo com objetivo comercial, não integrados na entidade gestora da rede de mobilidade elétrica (EGME), com obrigatoriedade de comunicação dos dados requeridos ao Ponto de Acesso Nacional.

Artigo 4.º

Veículos elétricos

1 - Consideram-se «veículos elétricos o automóvel», o motociclo, o ciclomotor, o triciclo ou o quadriciclo, dotados de um ou mais motores principais de propulsão elétrica que transmitam energia de tração ao veículo, incluindo os veículos híbridos elétricos, cuja bateria seja carregada mediante ligação à rede de mobilidade elétrica ou a uma fonte de eletricidade externa, e que se destinem, pela sua função, a transitar na via pública, sem sujeição a carris.

2 - Os veículos elétricos estão sujeitos, em função da respetiva categoria, às regras previstas no Código da Estrada e demais legislação aplicável.

3 - É autorizada, mediante aprovação do Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I. P. (IMT, I. P.), a conversão de veículos com motor de combustão interna em veículos elétricos, nos termos e condições seguintes:

a) A transformação deve assegurar as condições de segurança na circulação e no carregamento elétrico das baterias do veículo;

b) A unidade de carregamento deve ser compatível com os sistemas de abastecimento dos pontos de carregamento;

c) A adaptação da propulsão ao modo elétrico deve assegurar o correto funcionamento de todos os demais sistemas com os quais o veículo foi inicialmente aprovado.

4 - Os veículos elétricos devem afixar, para efeitos de circulação nas vias públicas ou equiparadas, o dístico identificativo que consta do anexo I ao presente decreto-lei, que dele faz parte integrante, sendo este o elemento identificativo a nível nacional para efeitos de identificação e usufruto de mecanismos de discriminação positiva de veículos elétricos, designadamente para efeitos de estacionamento.

5 - Compete ao IMT, I. P., a emissão do dístico referido no número anterior.

Artigo 5.º

Princípios gerais

1 - O exercício das atividades de mobilidade elétrica processa-se com observância dos princípios de acesso universal e equitativo dos utilizadores ao serviço de carregamento de baterias de veículos elétricos e demais serviços integrados na rede **de pontos de carregamento**, assegurando-se-lhes, em especial:

a) Liberdade de escolha e contratação de um ou mais operadores detentores de registo de comercialização de eletricidade para a mobilidade elétrica;

b) Liberdade de acesso, exclusivamente para o efeito de carregamento de baterias de veículos elétricos, a qualquer ponto de carregamento de acesso público na rede **integrada de** mobilidade elétrica, independentemente do operador detentor de registo de comercialização de eletricidade para a mobilidade elétrica com que tenha contratado e sem obrigação de celebração, para o efeito, de qualquer negócio jurídico com o titular ou operador do ponto de carregamento;

c) Liberdade de acesso, exclusivamente para o efeito de carregamento de baterias de veículos elétricos, a qualquer ponto de carregamento de acesso público na rede mista de mobilidade elétrica;

~~d) Existência de condições de interoperabilidade entre a rede de mobilidade elétrica e as diversas marcas e sistemas de carregamento de baterias de veículos elétricos.~~

d) Existência de condições para o acesso à rede **de pontos de carregamento e ao carregamento de baterias de veículos elétricos em espaços privados de acesso privativo.**

2 - O exercício das atividades de mobilidade elétrica obedece a princípios de racionalidade e de eficiência dos meios utilizados e, quando aplicável, de concorrência, tendo em conta a necessidade de preservação do equilíbrio ambiental e de boa gestão do espaço público.

3 - Nos termos do presente decreto-lei são assegurados às entidades que desenvolvam, ou pretendam desenvolver, atividades relacionadas com a mobilidade elétrica, os seguintes direitos:

a) Liberdade de acesso ou de candidatura ao exercício das atividades referidas nas alíneas a) e b) do n.º 1 do artigo 5.º;

b) Não discriminação;

c) Igualdade de tratamento;

d) Imparcialidade e transparência das regras e decisões;

e) Acesso à informação e salvaguarda da confidencialidade da informação comercial considerada sensível.

4 - A remuneração das atividades de mobilidade elétrica deve observar os seguintes princípios:

- a) Igualdade de tratamento;
- b) [Revogada];
- c) [Revogada];
- d) Transparência na formulação e fixação da remuneração e dos preços dos serviços prestados;
- e) [Revogada].

5 - Sem prejuízo do disposto no número anterior, a atividade de gestão de operações da rede de mobilidade elétrica, prevista na alínea c) do n.º 1 do artigo seguinte, deve respeitar os princípios de harmonização do custo e de não discriminação.

6 - Os proveitos auferidos no âmbito do exercício de atividades relativas à mobilidade elétrica por entidades previstas no presente decreto-lei que desenvolvam atividades no sector elétrico não são considerados para efeitos regulatórios e tarifários deste sector.

Artigo 6.º

Atividades de mobilidade elétrica

1 - As atividades principais destinadas a assegurar a mobilidade elétrica compreendem:

- a) A comercialização de eletricidade para a mobilidade elétrica;
- b) A operação de pontos de carregamento ~~da rede de mobilidade elétrica;~~
- c) A gestão de operações da rede **integrada** da mobilidade elétrica;
- d) **A gestão de informação da rede de pontos de carregamento;**

2 - A comercialização de eletricidade para a mobilidade elétrica corresponde à ~~compra a grosso e venda a retalho~~ **venda** de energia elétrica para fornecimento aos utilizadores de veículos elétricos com a finalidade de carregamento das respetivas baterias na rede de pontos de carregamento. ~~integrados na rede de mobilidade elétrica.~~

3 - A operação de pontos de carregamento corresponde à instalação, disponibilização, exploração e manutenção de pontos de carregamento. ~~de acesso público ou privativo integrados na rede de mobilidade elétrica.~~

4 - A gestão de operações da rede **integrada** de mobilidade elétrica corresponde à gestão dos fluxos energéticos e financeiros associados às operações da rede **integrada** de mobilidade elétrica, bem como à gestão da respetiva plataforma.

5 - A gestão de informação da rede de pontos de carregamento corresponde à recolha e tratamento de dados estáticos e dinâmicos dos pontos da rede de carregamento, bem como à gestão da respectiva plataforma.

6 - A atividade referida na alínea a) do n.º 1 é exercida em regime de livre concorrência, com sujeição ao cumprimento dos termos e condições previstos no presente decreto-lei e respetiva legislação complementar.

7 - A atividade referida na alínea b) do n.º 1 é exercida em regime de livre concorrência, com sujeição ao cumprimento dos termos e condições previstos no presente decreto-lei e respetiva legislação complementar.

8 - O exercício das atividades referidas nas alíneas c) e d) do n.º 1 está sujeito a regulação, nos termos e condições previstos no presente decreto-lei, na respetiva legislação complementar e no Regulamento da Mobilidade Elétrica aprovado pela Entidade Reguladora dos Serviços Energéticos (ERSE).

9 - [Revogado].

10 - Podem ainda ser desenvolvidas, em regime de livre concorrência, outras atividades associadas ou complementares das atividades principais relacionadas com a mobilidade elétrica, como a disponibilização de espaços de estacionamento para veículos elétricos e a locação, sob qualquer forma, de pontos de carregamento, veículos elétricos ou seus componentes, designadamente baterias.

Artigo 7.º

Pontos de carregamento

1 - Para efeitos do presente decreto-lei, constituem pontos de carregamento as infraestruturas ou equipamentos dedicados exclusivamente ao carregamento de baterias de veículos elétricos, os quais podem estar associados outros serviços relativos à mobilidade elétrica, excluindo as tomadas elétricas convencionais.

2 - São de acesso público os pontos de carregamento instalados num local do domínio público com acesso a uma via pública ou equiparada, ou em local privado que permita o acesso do público em geral.

3 - São de acesso privativo os pontos de carregamento instalados em locais de acesso privado.

4 - Os pontos de carregamento de acesso privativo são de uso exclusivo ou partilhado, consoante se destinem a permitir o carregamento de baterias de veículos elétricos, respetivamente, por um único utilizador do ponto de carregamento ou por mais de um utilizador.

5 - [Revogado].

6 - [Revogado].

7 - A utilização de pontos de carregamento e dos espaços de estacionamento associados pode ser afeta, em regime de exclusividade, ao carregamento de baterias de determinadas categorias de veículos elétricos, nomeadamente de ciclomotores e motociclos ou de veículos automóveis, devendo os operadores cumprir o disposto na legislação aplicável aos pontos de carregamento de acesso público ou privado.

8 - Compete ao membro do Governo responsável pela área da energia estabelecer, através de portaria, as regras aplicáveis à instalação e funcionamento dos pontos de carregamento, nomeadamente em matéria técnica e de segurança, os quais devem cumprir obrigatoriamente com os requisitos técnicos e funcionais previstos para os contadores inteligentes na Portaria n.º 231/2013, de 22 de julho e as especificações técnicas definidas no âmbito da União Europeia.

9 - De forma a fomentar novos modelos de mobilidade, poderão ser definidos regimes específicos de afetação de utilização de pontos de carregamento e respetivos espaços de estacionamento para carregamento de veículos associados a estes serviços através de legislação complementar.

Capítulo II

Atividades de mobilidade elétrica

Secção I

Comercialização de eletricidade para a mobilidade elétrica

Artigo 8.º

Regime de exercício da comercialização de eletricidade para a mobilidade elétrica

1 - **[Revogado]** ~~A atividade de comercialização de eletricidade para a mobilidade elétrica só pode ser exercida por operadores de pontos de carregamento, devidamente licenciados.~~

2 - [Revogado].

3 - [Revogado].

4 - **Na rede integrada de mobilidade elétrica e** no exercício da sua atividade, o operador detentor de registo de comercialização de eletricidade para a mobilidade elétrica contrata o fornecimento de energia elétrica com os utilizadores de veículos que o requeiram e estabelece com os operadores de pontos de carregamento as relações jurídicas necessárias para assegurar o acesso, pelos respetivos utilizadores, aos pontos de carregamento.

5 - Os contratos de fornecimento de energia elétrica referidos no número anterior não podem discriminar pontos de carregamento, impedindo ou tornando excessivamente onerosa a utilização de certos pontos de carregamento, favorecendo injustificadamente a utilização dos demais.

6 - O disposto no número anterior não impede a aplicação de descontos nos preços de comercialização de eletricidade para a mobilidade elétrica ou a comercialização conjunta de serviços ou produtos diversos.

7 - Os contratos de fornecimento de energia elétrica referidos no n.º 4 devem permitir o acesso, quando solicitado pelo utilizador, ao fornecimento de eletricidade para a mobilidade elétrica em espaços privados de acesso privativo.

Artigo 9.º

Registo de comercialização de eletricidade para a mobilidade elétrica

1 - A comercialização de eletricidade para a mobilidade elétrica está sujeita a registo, cuja efetivação permite o exercício da atividade em todo o território nacional.

2 - Ao procedimento de registo da atividade de comercialização de eletricidade para a mobilidade elétrica aplica-se, com as necessárias adaptações, o disposto no artigo 47.º do Decreto-Lei n.º 172/2006, de 23 de agosto.

3 - Para além dos elementos referidos no n.º 2 do artigo 47.º do Decreto-Lei n.º 172/2006, de 23 de agosto, o pedido de registo deve ainda incluir cópia da apólice de seguro nos termos do disposto no artigo 33.º

4 - [Revogado].

5 - A entidade interessada pode iniciar a atividade de comercialização após o deferimento do pedido de registo, desde que efetuado o pagamento da taxa devida pela apreciação e efetivação do pedido de registo, prevista no n.º 1 do artigo 48.º

6 - [Revogado].

7 - [Revogado].

8 - [Revogado].

Artigo 10.º

Transmissão do registo de comercialização de eletricidade para a mobilidade elétrica

1 - À transmissão do registo de comercialização aplica-se o disposto no n.º 6 do artigo 49.º do Decreto-Lei n.º 172/2006, de 23 de agosto, com as necessárias adaptações.

2 - [Revogado].

Artigo 11.º

Caducidade e revogação do registo de comercialização de eletricidade para a mobilidade elétrica

1 - O registo de comercialização de eletricidade para a mobilidade elétrica caduca no caso de extinção, a qualquer título, da licença de operação de pontos de carregamento.

a) [Revogada];

b) [Revogada].

2 - [Revogado].

3 - À extinção do registo de comercialização de eletricidade para a mobilidade elétrica, por caducidade ou por revogação, aplica-se, com as necessárias adaptações, o disposto nos n.os 1 a 5 do artigo 49.º do Decreto-Lei n.º 172/2006, de 23 de agosto.

a) [Revogada];

b) [Revogada];

c) [Revogada];

d) [Revogada].

4 - [Revogado].

Artigo 12.º

Deveres do detentor do registo de comercialização de eletricidade para a mobilidade elétrica

1 - São deveres do detentor de registo de comercialização de eletricidade para a mobilidade elétrica, designadamente:

a) Prestar o serviço de comercialização de energia elétrica para o carregamento de baterias de veículos elétricos aos utilizadores que o requeiram;

b) Contratar o fornecimento de energia elétrica com um ou mais comercializadores de eletricidade reconhecido nos termos do Decreto-Lei n.º 172/2006, de 23 de agosto, ou através dos mercados organizados;

c) [Revogada];

d) Pagar aos comercializadores de eletricidade o montante devido pelo fornecimento da energia elétrica contratada;

e) [Revogada];

f) Na rede integrada de mobilidade elétrica, pagar a remuneração devida pelos serviços prestados pelos outros operadores de pontos de carregamento;

- g) **Na rede integrada de mobilidade elétrica**, pagar à entidade gestora da rede de mobilidade elétrica a remuneração devida pelos serviços prestados;
- h) [Revogada];
- i) Informar a ERSE, através do balcão único eletrónico dos serviços, e a entidade gestora da rede de mobilidade elétrica, acerca dos volumes e preços de energia praticados, em cada momento, aos seus clientes discriminando os valores relativos a cada um dos serviços prestados;
- j) Permitir o acesso das entidades competentes, incluindo a ERSE, a Direção-Geral de Energia e Geologia (DGEG) e a entidade gestora da rede de mobilidade elétrica, à informação prevista nas disposições legais e regulamentares aplicáveis;
- l) **[Revogada]** ~~Comunicar à entidade gestora da rede de mobilidade elétrica os comercializadores de eletricidade contratados para obter o fornecimento de energia elétrica, mantendo essa informação permanentemente atualizada;~~
- m) (Revogada.)
- n) [Revogada];
- o) Respeitar as disposições legais e regulamentares aplicáveis ao exercício da sua atividade.
- p) Quando tecnicamente viável, incluir fontes de energia de produção local, descentralizada e renovável.**

2 - [Revogado].

3 - O detentor de registo de comercialização de eletricidade para a mobilidade elétrica que desenvolva a sua atividade no território continental deve assegurar a possibilidade de acesso dos respetivos clientes aos pontos de carregamento localizados nas Regiões Autónomas dos Açores e da Madeira, nomeadamente através de acordo com operador de pontos de carregamento de âmbito regional, independentemente do local de residência dos utilizadores.

4 - O detentor de registo de comercialização de eletricidade para a mobilidade elétrica que desenvolva a sua atividade na Região Autónoma dos Açores ou da Madeira está sujeito ao cumprimento da obrigação prevista no número anterior relativamente à possibilidade de acesso dos respetivos clientes aos pontos de carregamento localizados no território continental ou na outra Região Autónoma, independentemente do local de residência dos utilizadores.

Artigo 13.º

Deveres de informação do comercializador de eletricidade para a mobilidade elétrica

REVOGADO

Artigo 14.º

Direitos do detentor do registo de comercialização de eletricidade para a mobilidade elétrica

Constituem direitos do detentor de registo de comercialização de eletricidade para a mobilidade elétrica, designadamente:

- a) O exercício da atividade licenciada, nos termos do presente decreto-lei e das disposições legais e regulamentares aplicáveis aos comercializadores de eletricidade;
- b) **Na rede integrada de mobilidade elétrica**, a comercialização de eletricidade para a mobilidade elétrica com recurso a qualquer ponto de carregamento gerido por um operador devidamente licenciado;
- c) A remuneração pela prestação do serviço de comercialização de eletricidade para a mobilidade elétrica;
- d) [Revogada].

Secção II

Operação de pontos de carregamento

Artigo 15.º

Regime de exercício da operação de pontos de carregamento

1 - O exercício da atividade de operação de pontos de carregamento depende de atribuição de licença pela DGEG.

2 - Podem exercer a atividade de operação de pontos de carregamento as entidades que demonstrem reunir os requisitos técnicos, previstos em portaria do membro do Governo responsável pela área da energia, e que comprovem, designadamente:

- a) A existência de uma estrutura organizativa adequada às funções e deveres aplicáveis aos operadores de pontos de carregamento;
- b) A disponibilidade de recursos humanos com as qualificações, conhecimentos e capacidade técnica necessários para a execução das funções que lhe sejam atribuídas;
- c) A compatibilidade técnica, tecnológica e de segurança entre os pontos de carregamento, sistemas informáticos e outros equipamentos, a utilizar no exercício da atividade de operação de pontos de carregamento, e os sistemas e equipamentos da rede **de pontos de carregamento de mobilidade elétrica**.

3 - Os operadores de pontos de carregamento devem ser entidades autónomas em relação às entidades que exerçam, diretamente **as atividades previstas nas alíneas c) e d)** do n.º 1 do artigo 5.º

4 - [Revogado].

5 - Na rede mista de mobilidade elétrica o operador de pontos de carregamento deve, para o exercício da comercialização de energia, ser também detentor do registo de comercialização de eletricidade para a mobilidade elétrica;

Artigo 16.º

Licença de operação de pontos de carregamento

1 - As licenças de operação de pontos de carregamento da rede de **pontos de carregamento** ~~mobilidade elétrica~~ têm âmbito nacional e são atribuídas pelo prazo de 10 anos, prorrogável por igual período.

2 - A atribuição ou a prorrogação de licença para a operação de pontos de carregamento é instruída por sistema eletrónico e depende de apresentação de requerimento através do balcão único eletrónico dos serviços, o qual deve incluir:

a) [Revogada];

b) Prova da existência da apólice de seguro, nos termos do disposto no artigo 33.º

c) Os elementos previstos na portaria referida no n.º 2 do artigo anterior.

3 - A decisão sobre o requerimento de atribuição ou prorrogação de licença de operação de pontos de carregamento é proferida, no prazo de 30 dias contados da data de entrada do requerimento, pela DGEG, a qual fixa as condições em que a mesma é atribuída.

4 - Decorrido o prazo previsto no número anterior sem que a licença ou a sua prorrogação tenha sido recusada, é a mesma tacitamente atribuída, sendo disponibilizada, através do balcão único eletrónico dos serviços, a informação relativa às condições gerais do exercício da atividade.

5 - Na falta de recusa de atribuição de licença ou prorrogação da mesma no prazo referido no n.º 3, a entidade interessada pode iniciar ou dar continuidade à atividade de operação de pontos de carregamento, desde que efetuado o pagamento da taxa prevista no n.º 1 do artigo 48.º e asseguradas as demais condições para o exercício da atividade, nomeadamente a contratação do seguro, estabelecida no artigo 33.º

6 - As licenças de operação de pontos de carregamento devem conter, designadamente, os seguintes elementos:

a) A identificação do operador de pontos de carregamento;

b) O início e termo de vigência;

c) Os direitos e obrigações do titular;

d) As condições de exercício da atividade de operação de pontos de carregamento.

7 - O disposto nos artigos 9.º e 10.º é aplicável, com as necessárias adaptações, à transmissão, caducidade e revogação das licenças de operação de pontos de carregamento.

8 - Sempre que o membro do Governo responsável pela área da energia considere que os pontos de carregamento da rede de **pontos de carregamento** ~~mobilidade elétrica~~ instalados pelo conjunto de operadores licenciados não são suficientes para satisfazer as necessidades do setor a nível nacional, pode adotar procedimento concursal para atribuição de licença de operador de pontos de carregamento.

Artigo 17.º

Deveres do operador de pontos de carregamento

1 - São deveres do operador de pontos de carregamento, designadamente:

a) Permitir o acesso de utilizadores de veículos elétricos, ~~independentemente do operador detentor de registo de comercialização de eletricidade para a mobilidade elétrica contratado por estes,~~ aos pontos de carregamento por si explorados para o efeito exclusivo de carregamento das baterias desses veículos;

b) Estabelecer as relações jurídicas necessárias para assegurar o acesso pelos utilizadores de veículos elétricos aos pontos de carregamento, mediante o pagamento de uma remuneração devida por esse acesso;

c) **Na rede integrada de mobilidade elétrica** disponibilizar, em permanência, à entidade gestora da rede de mobilidade elétrica, de forma segregada por operador detentor de registo de comercialização de eletricidade para a mobilidade elétrica, os dados relativos à eletricidade consumida nos respetivos pontos de carregamento, observando os procedimentos e estabelecendo as comunicações necessárias para o efeito;

d) **Disponibilizar, em permanência, ao Ponto de Acesso Nacional os dados estáticos e dinâmicos, relativos aos pontos e sessões de carregamento, definidos por este;**

e) Assegurar a instalação de, no mínimo, um ponto de carregamento e a continuidade do funcionamento dos pontos de carregamento, em condições de segurança efetiva para pessoas e bens e de adequado funcionamento dos componentes de medição, comunicação e demais elementos que integrem as aludidas infraestruturas;

f) Garantir, a todo o tempo, a conformidade dos equipamentos, sistemas e comunicações dos respetivos pontos de carregamento com as normas técnicas e de segurança aplicáveis nos termos do presente decreto-lei e respetiva legislação complementar, ~~bem como com as definidas pela entidade gestora da rede de mobilidade elétrica para a ligação e funcionamento dos pontos de carregamento no âmbito da rede de mobilidade elétrica;~~

g) Na rede integrada de mobilidade elétrica, integrar os sistemas e pontos de carregamento por si explorados na rede de mobilidade elétrica, mediante pagamento de contrapartida à entidade gestora da rede de mobilidade elétrica, e bem assim conferir-lhe poderes para promover, por sua conta e mediante solicitação, a realização de operações de faturação dos montantes devidos a entidades que desenvolvam atividades relativas à mobilidade elétrica ou a receber dos utilizadores de veículos elétricos;

h) Na rede mista de mobilidade elétrica, implementar a integração necessária ao cumprimento da alínea d);

i) Solicitar ao operador da rede de distribuição relevante que efetue a ligação dos pontos de carregamento por si explorados à rede de distribuição de eletricidade relevante, suportando os encargos devidos, nos termos da regulamentação aplicável às ligações à rede;

j) Garantir, em conformidade com as normas aplicáveis e com as boas práticas industriais, a atualização, renovação e adaptação periódica dos componentes e sistemas de informação dos pontos de carregamento, em termos que assegurem a constante interoperabilidade entre os pontos de carregamento, os sistemas de gestão, as integrações técnicas entre as diversas entidades, bem como as marcas e os sistemas de carregamento de baterias de veículos elétricos;

~~i) [Revogada];~~

~~j) [Revogada];~~

~~k) [Revogada];~~

l) Facultar o acesso das entidades competentes, incluindo a entidade gestora da rede de mobilidade elétrica e as entidades inspetoras de instalações elétricas nos termos da legislação aplicável, aos pontos de carregamento para efeito de verificação das condições técnicas e de segurança de funcionamento dos componentes de medição, comunicação e demais elementos que integrem as aludidas infraestruturas;

m) Remeter à DGEg, através do balcão único eletrónico dos serviços, os comprovativos dos certificados de inspeção periódica relativos aos respetivos pontos de carregamento, nos termos previstos no artigo 19.º;

n) Constituir e manter em vigor as apólices de seguro previstas no artigo 33.º;

p) Respeitar as disposições legais e regulamentares aplicáveis ao exercício da sua atividade.

o) Assegurar serviços de suporte aos utilizadores de veículos elétricos que utilizem os pontos de carregamento, através de linha de apoio específica;

~~q) [Revogada] Contratar o serviço de fornecimento de energia elétrica com um comercializador de eletricidade reconhecido nos termos do Decreto-Lei n.º 172/2006, de 23 de agosto;~~

- p) Pagar todos os montantes devidos pelos serviços associados à mobilidade elétrica que sejam contratados por si ou em sua representação;
- q) Permitir o acesso das entidades competentes, incluindo a ERSE; e a DGEG e a entidade gestora da rede de mobilidade elétrica à informação prevista nas disposições legais e regulamentares aplicáveis;
- r) ~~[Revogada] Comunicar à entidade gestora da rede de mobilidade elétrica os comercializadores de eletricidade contratados para obter o fornecimento de energia elétrica, mantendo essa informação permanentemente atualizada;~~
- s) Assegurar a confidencialidade da informação que lhes seja transmitida pelos utilizadores de veículos elétricos, salvo na medida necessária para o cumprimento das disposições legais e regulamentares aplicáveis.
- t) Disponibilizar forma de pagamento ad-hoc em todos os pontos de carregamento por si operados, nomeadamente mas não limitado à afixação de códigos QR;
- u) Na rede mista de mobilidade elétrica, os operadores dos pontos de carregamento devem expor claramente o preço ad hoc e todas as suas componentes em todos os pontos de carregamento operados por si, de modo a dar a conhecer esses elementos aos utilizadores antes de estes iniciarem uma sessão de carregamento.
- v) Os operadores dos pontos de carregamento não podem discriminar entre os preços ad-hoc cobrados aos utilizadores e os preços cobrados aos prestadores de serviços de mobilidade, nem entre os preços cobrados a diferentes prestadores de serviços de mobilidade.
- x) O disposto nas alíneas anteriores não impede que os operadores de pontos de carregamento possam disponibilizar preços diferenciados a utilizadores que, entre outros, tenham contratado serviços de subscrição.
- z) Na rede mista de mobilidade elétrica, os operadores de pontos de carregamento devem ser simultaneamente titulares do contrato de fornecimento de eletricidade associado à alimentação dos pontos de carregamento;

2 - Os operadores de pontos de carregamento só podem discriminar o acesso aos respetivos pontos de carregamento em casos de incompatibilidade técnica.

3 - Na rede integrada de mobilidade elétrica, os operadores de pontos de carregamento a que se referem os n.os 3 e 4 do artigo 11.º devem, quando lhes seja solicitado pelo operador detentor de registo de comercialização de eletricidade para a mobilidade elétrica interessado, apresentar proposta comercial destinada a permitir o cumprimento do disposto nesses preceitos legais.

Artigo 18.º

Deveres de informação dos operadores de pontos de carregamento

- 1 - Os operadores de pontos de carregamento devem divulgar, de forma clara, completa e adequada, designadamente mediante afixação em local visível do ponto de carregamento, os procedimentos e as medidas de segurança definidos pela DGEG e pela entidade gestora da rede de mobilidade elétrica a adotar pelos utilizadores de veículos elétricos para acesso a serviços de mobilidade elétrica.
- 2 - Os operadores de pontos de carregamento devem disponibilizar aos utilizadores de veículos elétricos informação adequada sobre os preços e as condições comerciais de acesso aos pontos de carregamento, e, no caso de o operador ser detentor de registo de comercialização de eletricidade para a mobilidade elétrica, devem disponibilizar aos seus clientes **utilizadores de veículo elétrico o valor final do custo do carregamento por unidade de energia ou métrica equivalente antes do início do carregamento**, ~~as tarifas de eletricidade contratadas e de outros serviços~~, bem como as demais condições de prestação de serviços.
- 3 - As faturas a apresentar pelos operadores de pontos de carregamento, aos operadores detentores de registo de comercialização de eletricidade para a mobilidade elétrica e aos utilizadores de veículo elétrico ~~e clientes~~, devem conter informação desagregada, por tipo de serviço prestado, incluindo todos os elementos necessários a uma clara, completa e adequada compreensão dos valores faturados.
- 4 - Os pontos de carregamento devem disponibilizar, de forma clara e visível e em momento prévio à sua utilização efetiva, informação sobre o preço dos serviços disponíveis para o carregamento de baterias de veículos elétricos, **como indicado nos números anteriores**.
- 5 - Sem prejuízo do disposto nos números seguintes, os operadores de pontos de carregamento devem dispor de livro de reclamações nos termos previstos no Decreto-Lei n.º 156/2005, de 15 de setembro, alterado pelo Decreto-Lei n.º 371/2007, de 6 de novembro, competindo à ERSE a receção e tratamento das respetivas reclamações.
- 6 - Nos casos em que os operadores de pontos de carregamento não disponham de estabelecimento com carácter fixo ou permanente no qual sejam prestados serviços de atendimento ao público que compreendam o contacto direto com o mesmo, encontram-se dispensados do cumprimento da obrigação prevista no número anterior, devendo, neste caso, disponibilizar no seu sítio na Internet instrumentos que permitam a receção de reclamações dos consumidores e afixar, em local bem visível e com caracteres facilmente legíveis pelo utente, um letreiro com indicação de como podem ser processadas as reclamações.
- 7 - Para os efeitos do disposto no número anterior, os operadores de pontos de carregamento têm obrigação de, no prazo de 10 dias, remeter as reclamações recebidas à ERSE, competindo a esta entidade o seu tratamento.

Artigo 19.º

Direitos do operador de pontos de carregamento

- 1 - Constituem direitos do operador de pontos de carregamento, designadamente:
 - a) O exercício da atividade de operação de pontos de carregamento, nos termos das disposições legais e regulamentares aplicáveis;
 - b) O recebimento de remuneração devida como contrapartida da utilização dos pontos de carregamento por si explorados;
 - c) A remuneração pela prestação de serviços complementares da operação de pontos de carregamento que tenham sido prestados em conformidade com as disposições legais e regulamentares aplicáveis.
- 2 - [Revogado].
- 3 - [Revogado].
- 4 - O operador de pontos de carregamento pode afixar ou proceder à inscrição de mensagens publicitárias, comerciais ou não comerciais, nos pontos de carregamento, sem prejuízo do cumprimento das demais disposições legais e regulamentares aplicáveis em matéria de publicidade.

5 - Na rede mista de mobilidade elétrica, utilizar quaisquer fontes de energia elétrica disponível no local de instalação dos pontos de carregamento nomeadamente utilizar, sempre que for viável, autoprodução a partir de fontes renováveis.

Artigo 20.º

Inspecções periódicas

- 1 - As entidades responsáveis pela aprovação das instalações elétricas de pontos de carregamento realizam inspeções periódicas aos pontos de carregamento explorados por cada operador.
- 2 - A inspeção prevista no número anterior compreende a realização dos exames e ensaios necessários à verificação das condições de segurança das instalações elétricas.
- 3 - A inspeção prevista no presente artigo deve assegurar que os pontos de carregamento a inspecionar são selecionados de forma aleatória e que cada um é objeto de inspeção pelo menos uma vez em cada quatro anos.
- 4 - Compete à DGEG ~~em articulação com a entidade gestora da rede de mobilidade elétrica~~ a gestão da realização das inspeções a que se refere o presente artigo.

Secção III

Gestão de operações da rede de mobilidade elétrica

Artigo 21.º

Atividade de gestão da rede de mobilidade elétrica

- 1 - A atividade de gestão da rede de mobilidade elétrica é exercida por entidade a indicar pelo membro do Governo responsável pela área da energia.
- 2 - [Revogado].
- 3 - [Revogado].

Artigo 22.º

Atribuições da entidade gestora da rede de mobilidade elétrica

- 1 - A entidade gestora da rede de mobilidade elétrica tem como objeto a gestão de operações de mobilidade elétrica, incluindo a gestão de carregamento de veículos elétricos em pontos de carregamento explorados por operadores devidamente licenciados e por estes integrados na rede integrada de mobilidade elétrica.
- 2 - Constituem atribuições da entidade gestora da rede de mobilidade elétrica:
 - a) Acompanhar a execução da fase de crescimento da mobilidade elétrica de acordo com as orientações definidas pelo Gabinete para a Mobilidade Elétrica em Portugal (GAMEP);
 - b) Estabelecer e desenvolver os sistemas de informação e de comunicação destinados à integração da **necessários à rede integrada** de mobilidade elétrica e adaptados às respetivas características e necessidades de gestão, assegurando a operação dos pontos de carregamento, em articulação com os operadores de pontos de carregamento.
 - c) **Na rede integrada de mobilidade elétrica**, gerir os dados relativos a informação energética e financeira dos operadores detentores de registo de comercialização de eletricidade para a mobilidade elétrica, dos operadores de pontos de carregamento, dos operadores das redes de distribuição de eletricidade e, eventualmente, de outros prestadores de serviços, incluindo a prestação de serviços de medição e leitura dos consumos energéticos associados ao serviço de carregamento de baterias de veículos elétricos em cada ponto de carregamento;
 - d) Promover, mediante solicitação e por conta de cada entidade que desenvolva atividades principais relacionadas com a mobilidade elétrica, nos termos do disposto no artigo 5.º, a realização de operações de faturação dos montantes devidos ou a receber por cada uma daquelas entidades em virtude do exercício das aludidas atividades;
 - e) [Revogada];
 - f) Cooperar na definição dos procedimentos e normas técnicas e de segurança aplicáveis à ligação e funcionamento dos pontos de carregamento no âmbito da rede **integrada** de mobilidade elétrica, designadamente no que respeita aos respetivos equipamentos, sistemas e comunicações ou outros serviços ou componentes integrantes ou acessórios;

- g) Monitorizar o funcionamento da rede **integrada** de mobilidade elétrica;
- h) [Revogada];
- i) Assegurar atividades de suporte à operação e gestão da rede **integrada** de mobilidade elétrica em Portugal e em projetos internacionais;
- j) Desenvolver e disponibilizar aos operadores de pontos de carregamento e operadores de outros serviços de mobilidade e energia, **que os requeiram**, os sistemas e serviços adequados à gestão e desenvolvimento da respetiva atividade;
- l) Cooperar no desenvolvimento e introdução de soluções de carregamento em espaços privados de acesso privativo, que venham a optar pela integração na rede **integrada** de mobilidade elétrica;
- m) Promover a integração de outros sistemas de carregamento, com a rede **integrada** de mobilidade elétrica;
- n) Cooperar na investigação científica e tecnológica em sistemas de gestão de mobilidade elétrica e serviços associados, incluindo a respetiva atualização tecnológica e o desenvolvimento de novas funcionalidades, de acordo com a evolução dos mercados internacionais da mobilidade elétrica;
- o) Cooperar na integração da rede **integrada** de mobilidade elétrica com a rede nacional elétrica, e gestão da rede de energia elétrica;
- p) Cooperar com as entidades competentes na definição das especificações técnicas aplicáveis a soluções de mobilidade elétrica e respetivos elementos ou outros componentes integrantes ou acessórios;
- q) Realizar testes, validação tecnológica, certificação e homologação de soluções de mobilidade elétrica, designadamente equipamentos de carregamento, sistemas de autenticação e comunicação entre veículos e infraestrutura, e emitir os respetivos certificados para integração na rede de mobilidade elétrica;
- r) Monitorizar o impacto dos sistemas de mobilidade elétrica, nomeadamente ambientais, económicos e energéticos, devendo todos os dados necessários para esta monitorização ser facultados às entidades competentes, designadamente dos setores dos transportes, energia, ordenamento do território e ambiente;
- s) Monitorizar as reduções de emissões de gases de efeito de estufa da rede de mobilidade elétrica, produzindo um relatório anual sobre esta matéria;
- t) Cooperar na divulgação e internacionalização de soluções de mobilidade elétrica;
- u) Assegurar a gestão de operações das redes de pontos de carregamento de baterias de veículos elétricos nas Regiões Autónomas dos Açores e da Madeira, exercendo nessas áreas geográficas as demais atribuições previstas no presente artigo, com as devidas adaptações;
- v) Comunicar aos comercializadores de eletricidade e aos operadores das redes de distribuição de eletricidade relevantes o estabelecimento ou o encerramento da

ligação de pontos de carregamento integrados na rede de mobilidade elétrica, mediante acesso a instalações elétricas usadas para fornecimento de terceiras entidades, localizadas em espaços privados de acesso público ou, quando aplicável, de acesso privativo;

x) Prestar a informação necessária à elaboração dos planos e programas municipais para a mobilidade elétrica, bem como outros planos e programas de planeamento e ordenamento do território, de mobilidade e de transportes;

z) Exercer as demais competências que lhe sejam atribuídas no presente decreto-lei e respetiva legislação complementar.

3 - As redes de pontos de carregamento de baterias de veículos elétricos no âmbito das Regiões Autónomas previstas na alínea u) do número anterior integram a rede nacional de pontos de carregamento, constituindo áreas geográficas autónomas para efeitos de liquidação de operações.

Artigo 23.º

Organização da entidade gestora da rede de mobilidade elétrica

1 - A entidade gestora da rede de mobilidade elétrica deve ser uma entidade com autonomia nos planos jurídicos, da organização e da tomada de decisões em relação às entidades que exerçam direta ou indiretamente a atividade prevista na alínea b) do n.º 1 do artigo 6.º, e às entidades que exerçam atividades relativas ao setor elétrico de produção, transporte, distribuição e comercialização.

2 - Cabe à entidade gestora da rede de mobilidade elétrica dispor de uma organização equipada com os meios humanos, materiais e técnicos necessários para a garantia da prestação dos seus serviços em condições adequadas de qualidade e eficiência.

3 - É autorizada, nos termos legais, a contratação de terceiros para a prestação de serviços compreendidos no âmbito das atribuições da entidade gestora da rede de mobilidade elétrica, devendo, para o efeito, ser contratadas entidades com aptidões técnicas e recursos humanos e operacionais apropriados.

4 - A entidade gestora da rede de mobilidade elétrica deve, com periodicidade anual, apresentar através do balcão único eletrónico dos serviços, à ERSE, relatórios sobre a execução das atividades por si desenvolvidas no âmbito da gestão de operações da mobilidade elétrica.

5 - O disposto no n.º 1 não impede que a entidade gestora da rede de mobilidade elétrica possa ser proprietária de pontos de carregamento, cedendo a sua exploração a operadores de pontos de carregamento devidamente licenciados, mediante procedimentos concorrenciais e transparentes

Artigo 24.º

Deveres da entidade gestora da rede de mobilidade elétrica

São deveres da entidade gestora da rede de mobilidade elétrica, designadamente:

- a) Garantir a integração dos pontos de carregamento de acesso público e privado explorados por operadores devidamente licenciados, **que o requeiram**, na rede **integrada** de mobilidade elétrica, bem como a respetiva interoperabilidade, designadamente, no plano da criação de um sistema de gestão de informação integrado, em termos que observem as condições previstas na alínea f) do n.º 2 do artigo 21.º;
- b) Manter registo dos fluxos relativos a informação energética e financeira respeitante aos volumes de energia elétrica utilizada em cada ponto de carregamento da rede **integrada** de mobilidade elétrica;
- c) Assegurar a confidencialidade da informação que lhe seja transmitida pelos operadores de pontos de carregamento e pelos operadores de redes de distribuição de eletricidade, salvo na medida necessária para observar as atribuições e deveres que lhe cabem no exercício da sua atividade;
- d) Estabelecer um manual de operações que defina as regras de funcionamento e os procedimentos a adotar pelos agentes que desenvolvam atividades de mobilidade elétrica no que respeita à experiência de utilizador e à integração dos pontos de carregamento, sistemas e serviços na rede **integrada** de mobilidade elétrica;
- e) Garantir, em conformidade com as normas aplicáveis e com as boas práticas industriais, a actualização periódica do sistema de gestão das operações da rede **integrada** de mobilidade elétrica, em termos que assegurem a constante interoperabilidade entre as diversas componentes da rede;
- f) Desativar da rede **integrada** de mobilidade elétrica os equipamentos, sistemas e meios de carregamento de baterias de veículos elétricos sempre que se verifique o incumprimento, por um período contínuo superior a quatro meses, de quaisquer obrigações pecuniárias pelos respetivos operadores, mediante decisão fundamentada da ERSE ou solicitação fundamentada dirigida por entidade que desenvolva atividade prevista na alínea b) do n.º 1 do artigo 6.º ou por entidade que desenvolva atividade de distribuição ou fornecimento de energia elétrica;
- g) Apresentar à ERSE as informações que, nos termos legais e regulamentares aplicáveis, seja obrigada a prestar;
- h) Apresentar um relatório anual à DGEG com a identificação das necessidades e insuficiências de cobertura verificadas na rede de mobilidade elétrica;
- i) Respeitar as disposições legais e regulamentares aplicáveis ao exercício da sua atividade.

Artigo 25.º

Direitos da entidade gestora da rede de mobilidade elétrica

Constituem direitos da entidade gestora da rede de mobilidade elétrica, designadamente:

- a) O exercício da respetiva atividade, nos termos da legislação e da regulamentação aplicáveis;
- b) O recebimento de remuneração que assegure, através e com dependência do pagamento das contrapartidas suportadas pelos utilizadores de veículos elétricos, operadores de pontos de carregamento e operadores detentores do registo de comercialização de eletricidade para a mobilidade elétrica, o equilíbrio económico e financeiro da atividade, em condições de uma gestão eficiente, calculado para um horizonte temporal não inferior a 15 anos, de acordo com um modelo de retorno sobre a base de ativos relevantes e de adequação da remuneração aos custos, nos termos do Regulamento da Mobilidade Elétrica aprovado pela ERSE.

Secção IV

Gestão de informação da rede de pontos de carregamento

Artigo 26.º

Atividade de gestão de informação da rede de pontos de carregamento

1 - A atividade de gestão de informação da rede de pontos de carregamento é exercida por entidade a indicar pelo membro do Governo responsável pela área da energia. Em concordância com a legislação Europeia, esta entidade será denominada “Ponto de Acesso Nacional” como definido no ponto 9º do artigo 2º

Artigo 27.º

Atribuições do Ponto de Acesso Nacional

1 - O Ponto de Acesso Nacional tem como objeto a recolha e disponibilização de dados estáticos e dinâmicos.

2 - Constituem atribuições do Ponto de Acesso Nacional:

a) Estabelecer e desenvolver os sistemas de informação e de comunicação necessários à recolha de dados, em permanência, em articulação com os operadores de pontos de carregamento;

b) Assegurar a acessibilidade dos dados, de forma aberta e não discriminatória, a todas as partes interessadas, de acordo com os requisitos estabelecidos na Diretiva 2010/40/UE do Parlamento Europeu e do Conselho;

c) Definir e manter atualizado, em conjunto com as suas congéneres Europeias, o formato dos dados a receber dos operadores de pontos de carregamento;

d)

Artigo 28.º

Deveres do Ponto de Acesso Nacional

São deveres do Ponto de Acesso Nacional, designadamente:

a)

Artigo 29.º

Direitos do Ponto de Acesso Nacional

Constituem direitos do Ponto de Acesso Nacional, designadamente:

a) O exercício da respetiva atividade, nos termos da legislação e da regulamentação aplicáveis;

Capítulo III

Pontos de carregamento

Artigo 30.º

Pontos de carregamento em local público

1 - Os pontos de carregamento em local público de acesso público são instalados, disponibilizados, explorados e mantidos por operadores de pontos de carregamento licenciados nos termos do artigo 16.º ~~e estão obrigatoriamente ligados à rede de mobilidade elétrica através da entidade gestora da rede de mobilidade elétrica.~~

2 - Sem prejuízo do disposto no artigo 36.º, a instalação de pontos de carregamento em local público de acesso público no domínio público depende da titularidade de uma licença de utilização privativa do domínio público para a instalação e operação de pontos de carregamento de baterias de veículos elétricos, a qual deve ser concedida por período equivalente ao da licença do respetivo operador de pontos de carregamento e abrange, pelo menos, a área necessária à colocação do ponto de carregamento, bem como a área necessária ao estacionamento dos veículos durante o respetivo carregamento.

3 - Os termos das licenças a que se refere o número anterior são regulamentados por portaria conjunta dos membros do Governo responsáveis pelas áreas da energia e do ordenamento do território, no que respeita, nomeadamente, aos direitos e deveres dos operadores de pontos de carregamento e às condições de acesso à zona do ponto de carregamento.

4 - Os actuais concessionários, subconcessionários ou exploradores de áreas de serviço ou de abastecimento de combustíveis com acesso a vias públicas ou equiparadas podem requerer a alteração do título no sentido de incluir, no âmbito das respetivas concessões ou licenças, a instalação, disponibilização, exploração e manutenção de pontos de carregamento, desde que se constituam como operadores devidamente licenciados e sem prejuízo de uma ou mais dessas atividades poderem ficar a cargo de um operador devidamente licenciado nos termos do presente decreto-lei.

5 - Para efeito do disposto no n.º 2, os lugares afetos ao estacionamento de veículos em carga devem estar devidamente sinalizados de acordo com o disposto no anexo II ao presente decreto-lei, que dele faz parte integrante, indicando inequivocamente o regime de estacionamento aplicável, cabendo ao operador de pontos de carregamento a obrigação de instalação da sinalização e aos municípios e demais entidades nacionais competentes, conforme aplicável, garantir a fiscalização da sua ocupação indevida.

6 - O disposto no presente artigo aplica-se igualmente, com as necessárias adaptações, aos pontos de carregamento instalados, disponibilizados, explorados e mantidos em locais públicos com utilização privativa.

Artigo 31.º

Pontos de carregamento em local privado de acesso público

1 - Os pontos de carregamento situados em locais privados destinados ao acesso público de utilizadores de veículos elétricos são instalados, disponibilizados, explorados e mantidos por operador licenciado nos termos do artigo 16.º, ~~estando obrigatoriamente ligados à rede de mobilidade elétrica através da entidade gestora da rede de mobilidade elétrica.~~

2 - A instalação de pontos de carregamento no caso previsto no número anterior fica sujeita ao disposto nos n.os 1 e 2 do artigo 36.º

3 - Os pontos de carregamento acessíveis ao público incluem, por exemplo, pontos de carregamento privados estejam localizados em propriedades públicas ou privadas, tais como parques de estacionamento públicos ou parques de estacionamento de supermercados. Um ponto de carregamento localizado numa propriedade privada acessível ao público em geral deve ser considerado como acessível ao público também nos casos em que o acesso é limitado a um determinado grupo de utilizadores, por exemplo, aos clientes. Os pontos de carregamento ou abastecimento para sistemas de partilha de automóveis só devem ser considerados acessíveis ao público se permitirem explicitamente o acesso de terceiros.

Artigo 32.º

Pontos de carregamento de acesso privativo

1 - A instalação, disponibilização, exploração e manutenção de pontos de carregamento de acesso privativo, para uso exclusivo ou partilhado, pode ficar a cargo de operadores devidamente licenciados ou dos próprios detentores, a qualquer título, do local de instalação do ponto de carregamento.

2 - A instalação de pontos de carregamento prevista no número anterior fica sujeita ao disposto no n.º 2 do artigo 36.º

3 - No caso em que a instalação, disponibilização, operação e manutenção dos pontos de carregamento seja a cargo dos próprios detentores, estes poderão também optar por solicitar a integração destes pontos de carregamento na rede integrada da mobilidade elétrica, de forma a usufruir da possibilidade de fornecimento de eletricidade para mobilidade elétrica ou de outros serviços associados à mobilidade elétrica e garantir os devidos acertos de energia com a instalação local. Os pontos de carregamento operados pelos próprios detentores não podem ter utilização comercial.

4 - Os detentores do local podem carregar os veículos elétricos sem recurso a pontos de carregamento, utilizando apenas a instalação elétrica doméstica, devendo observar as regras e condições técnicas e de segurança estabelecidas nas disposições legais e regulamentares aplicáveis.

5 - Os pontos de carregamento ou abastecimento localizados em propriedades privadas, cujo acesso esteja limitado a um determinado círculo de pessoas, tais como parques de estacionamento em edifícios de escritórios a que apenas têm acesso funcionários ou pessoas autorizadas, não deverão ser considerados pontos de carregamento ou abastecimento acessíveis ao público.

6 - Os pontos de carregamento operados por operadores devidamente licenciados e que operem com objectivo comercial, seja pela venda do serviço de carregamento em exclusivo ou integrado noutro serviço, devem cumprir os deveres elencados no Artigo 17.º

Artigo 33.º

Pontos de carregamento em novas operações urbanísticas

1 - As operações urbanísticas de construção de edifícios em regime de propriedade horizontal ou de outros imóveis que disponham de locais de estacionamento de veículos, devem incluir uma infraestrutura elétrica adequada para o carregamento de veículos elétricos, conceito que não inclui pontos de carregamento ou tomadas, que cumpra os requisitos e regras técnicas a aprovar.

2 - Para os edifícios ou outros imóveis abrangidos pelo disposto no número anterior deve ser assegurada uma potência adequada para o carregamento de veículos elétricos, não podendo essa potência ser inferior ao valor a definir por portaria dos

membros do Governo responsáveis pelas áreas das autarquias locais, da energia, das infraestruturas, dos transportes e da habitação.

3 - Quando os edifícios ou outros imóveis abrangidos pelo n.º 1 forem destinados a fins habitacionais a infraestrutura de carregamento de veículos elétricos pode não ser totalmente executada antes da sua entrada em exploração, mas deve estar preparada para permitir a instalação de um posto de carregamento normal ou de uma tomada em cada lugar do parque de estacionamento.

4 - As normas técnicas para as instalações de carregamento de veículos elétricos previstas nos números anteriores são definidas pela portaria referida no n.º 2.

5 - Aplica-se à instalação, disponibilização, exploração e manutenção dos pontos de carregamento previstos no presente artigo o disposto no artigo 31.º ou no artigo 32.º, consoante aplicável.

Artigo 34.º

Pontos de carregamento em edifícios existentes

1 - Sem prejuízo do disposto nos números seguintes, é admitida a instalação, por qualquer condómino, arrendatário ou ocupante legal, a expensas do próprio, de pontos de carregamento de baterias de veículos elétricos ou de tomadas elétricas que cumpram os requisitos técnicos definidos pela DGEG para o efeito de carregamento de baterias de veículos elétricos, destinados a uso exclusivo ou partilhado, nos locais de estacionamento de veículos dos edifícios já existentes, de acordo com os termos definidos por portaria dos membros do Governo responsáveis pelas áreas das autarquias locais, da energia, das obras públicas, dos transportes e da habitação.

2 - No caso de a instalação de ponto de carregamento ou de tomada elétrica prevista no número anterior ser efectuada ou passar em local que integre uma parte comum do edifício, esteja ou não afecta ao uso exclusivo do respectivo condómino, a instalação carece sempre de comunicação escrita prévia dirigida à administração do condomínio e, quando aplicável, ao proprietário, com uma antecedência de, pelo menos, 30 dias sobre a data pretendida para a instalação.

3 - No caso referido no número anterior, a administração do condomínio e, quando aplicável, o proprietário só podem opor-se à instalação do ponto de carregamento ou tomada elétrica nos seguintes casos:

a) Quando, após comunicação da intenção de instalação por parte de um condómino, arrendatário ou ocupante legal, procederem, no prazo de 90 dias, à instalação de um ponto de carregamento de baterias de veículos elétricos para uso partilhado que permita assegurar os mesmos serviços, a mesma tecnologia e as necessidades de todos os seus potenciais utilizadores;

b) Quando o edifício já disponha de um ponto de carregamento de baterias de veículos elétricos ou tomada elétrica para uso partilhado que permita assegurar os mesmos serviços e a mesma tecnologia;

c) Quando a instalação do ponto de carregamento ou tomada elétrica coloque em risco efectivo a segurança de pessoas ou bens ou prejudique a linha arquitectónica do edifício.

4 - As decisões a que se referem as alíneas b) e c) do número anterior são adoptadas no prazo máximo de 60 dias após a comunicação da intenção de instalação referida no n.º 2 e, no caso da administração do condomínio, carecem de aprovação por maioria representativa de dois terços do valor total do prédio.

5 - As decisões a que se refere o n.º 3 são comunicadas, por escrito, ao condómino, arrendatário ou ocupante legal em causa no prazo de 15 dias após a sua adoção, devendo ser fundamentadas quando sejam negativas.

6 - O regime de propriedade e operação dos pontos de carregamento ou tomadas elétricas previstos no presente artigo é o do local de instalação dessa infra-estrutura, com excepção dos casos de pontos de carregamento de acesso privativo para uso exclusivo instalados em partes comuns do edifício, em que a operação cabe aos respectivos utilizadores.

7 - Aplica-se à instalação, disponibilização, exploração e manutenção dos pontos de carregamento previstos no presente artigo o disposto no artigo 31.º ou no artigo 32.º, consoante aplicável.

Artigo 35.º

Condições de funcionamento

1 - Incumbe ao operador da rede de distribuição de eletricidade competente efetuar, a solicitação do operador de pontos de carregamento, os atos necessários à ligação dos pontos de carregamento à respetiva rede de distribuição de eletricidade e, a solicitação do respetivo comercializador de eletricidade, o correspondente início de entrega de energia.

2 - Os equipamentos e componentes de rede elétrica utilizados para assegurar as ligações a que se refere o número anterior passam a integrar imediatamente a respetiva concessão de distribuição de eletricidade e, dessa forma, a base de activos remunerados, aplicando-se o disposto na legislação e regulamentação aplicáveis ao sector elétrico quanto aos termos da ligação à rede e do eventual reforço da potência requisitada, bem como quanto à repercussão tarifária dos respectivos custos.

3 - O operador da rede de distribuição de eletricidade relevante deve entregar à entidade gestora da rede de mobilidade elétrica, com uma periodicidade mensal, as medições de consumo de eletricidade registadas em cada ponto de entrega dos pontos de carregamento integrados na rede **integrada** de mobilidade elétrica.

Artigo 36.º

Instalação dos pontos de carregamento e aprovação das instalações elétricas

1 - A instalação dos pontos de carregamento que não esteja prevista na realização de uma operação urbanística nos termos do artigo 28.º fica sujeita a comunicação prévia, nos termos previstos no regime jurídico da urbanização e da edificação.

2 - As instalações elétricas dos pontos de carregamento, incluindo alterações às instalações existentes, ficam sujeitas a aprovação nos termos da legislação aplicável.

Artigo 37.º

Acesso a pontos de carregamento

1 - Qualquer utilizador de veículos elétricos tem o direito de acesso aos pontos de carregamento de acesso público, ~~independentemente do operador detentor de registo de comercialização de eletricidade para a mobilidade elétrica que tenha contratado para a prestação dos respetivos serviços.~~

2 - O acesso pelo utilizador de veículos elétricos aos pontos de carregamento de acesso público fica sujeito ao pagamento do preço dos serviços utilizados e deve ser realizado com observância das regras e condições, designadamente técnicas e de segurança, estabelecidas no presente decreto-lei e legislação complementar.

(...)