

## 4 — Outras atividades e formação complementar

Frequência de ações de formação nos seguintes âmbitos: segurança alimentar, elaboração e auditoria de planos HACCP, licenciamento de unidades industriais, indústrias de produtos de origem animal, avaliação de riscos alimentares, metrologia, matérias jurídicas, área das contraordenações, investigação criminal (com aproveitamento), formação pedagógica de formadores, condução de reuniões, gestão de recursos humanos.

Possui Certificado de Aptidão Profissional.

Participou em sessões de esclarecimento e em seminários no âmbito de matérias da competência da ASAE.

208831855

### Gabinete de Prevenção e Investigação de Acidentes com Aeronaves

#### Despacho n.º 8808/2015

Nos termos e ao abrigo do disposto no n.º 2 do artigo 5.º do Decreto-Lei n.º 80/2012, de 27 de março, e no Despacho n.º 4479-B/2014, publicado no *Diário da República*, 2.ª série, n.º 60, de 26 de março de 2014:

1 — Designo Hugo Filipe Pereira Alves para exercer, em regime de comissão de serviço, pelo período de três anos, as funções de Investigador de Acidentes e Incidentes com Aeronaves Civis do Gabinete de Prevenção e Investigação de Acidentes com Aeronaves.

2 — O presente despacho produz efeitos a partir de 18 de junho de 2015.

28 de julho de 2015. — O Diretor, *Álvaro Eduardo Correia Neves*.  
208831822

## MINISTÉRIO DO AMBIENTE, ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO E ENERGIA

### Gabinete do Ministro

#### Despacho n.º 8809/2015

Através da aprovação do Decreto-Lei n.º 90/2014, de 11 de junho, implementou-se uma evolução na estratégia da mobilidade elétrica, com foco no seu modelo e na potenciação da procura e utilização por parte dos cidadãos, das empresas e da Administração Pública.

Com base nas conclusões das análises efetuadas ao sistema de mobilidade elétrica existente e na experiência entretanto adquirida pelos diversos agentes, o Governo tem vindo a implementar um conjunto de medidas com vista à dinamização da mobilidade elétrica no país, num modelo melhorado que garanta a sua sustentabilidade e a oferta de novas opções que respondam às necessidades dos utilizadores de veículos elétricos, e que incentive o aumento do número de veículos elétricos, bem como a concorrência no sector em prol dos consumidores, não se prevendo que os custos de carregamento de veículos elétricos aumentem.

Importa, agora, reunir de forma consolidada as alterações que têm vindo a ser realizadas com vista à dinamização da mobilidade elétrica em Portugal nos últimos anos e densificar as medidas a ser implementadas por forma a ultrapassar os obstáculos ainda existentes. Com essa finalidade, foi elaborado o Plano de Ação para a Mobilidade Elétrica.

Este Plano deverá servir para promover perspetivas críticas e constituir um referencial aglutinador de vontades existente na sociedade portuguesa, em prol de um desígnio nacional. É um exercício de transparência e de comunicação, de carácter evolutivo. Não pretende esgotar todas as ações a encetar, mas estabelecer uma perspetiva integrada e, neste âmbito, um conjunto de prioridades, a partir das quais se possa acelerar, de forma sustentada, o desenvolvimento da mobilidade elétrica em Portugal.

Por outro lado, no panorama Europeu foi aprovada a Diretiva 2014/94/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 22 de outubro de 2014, relativa à criação de uma infraestrutura para combustíveis alternativos a qual prevê, entre outros, a obrigatoriedade dos estados membros definirem objetivos para o número de pontos de carregamento de acesso público, de forma a garantir que os veículos elétricos poderão circular com conforto nas aglomerações urbanas e suburbanas, até 31 de dezembro de 2020.

Ora, após a análise dos dados recolhidos através da tecnologia instalada nos pontos de carregamento durante a fase piloto, foram elaborados estudos por forma a aferir novas localizações para os pontos de carregamento por instalar ou para reinstalar, com vista à promoção de uma utilização mais eficiente dos mesmos, à aproximação dos utilizadores de

veículos elétricos aos pontos de carregamento, e ao alargamento da rede de mobilidade de forma sustentável a todo o território nacional.

A rede nacional contempla um total de 1200 pontos de carregamento normal e 50 pontos de carregamento rápido, estando a decorrer um processo de expansão, reforço e instalação de pontos de carregamento de acordo com a metodologia descrita. A expansão e realocação em causa permitirão que a rede de carregamento sirva 8,5 milhões de pessoas, correspondendo a cerca de 80 % de toda a população portuguesa, espalhados em 132 Municípios.

Neste contexto, a carga rápida constitui um domínio muito particular face aos elevados requisitos de potência e custos associados, que levam a que se situe fora da esfera das instalações de carregamento em locais tradicionais (edifícios ou via pública) necessitando de instalações dedicadas. Para além disso, há ainda a considerar as diferentes situações que requerem (e dimensionam) a rede de carregamento rápido, nomeadamente, o carregamento de conveniência/emergência em localizações estratégicas de maior tráfego (geralmente nas grandes cidades) de modo a acomodar rapidamente necessidades imediatas de deslocamentos mais longos não programados e os carregamentos em longas distâncias para assegurar e viabilizar as viagens mais longas em todo o país.

De acordo com o disposto nos n.º 2 e 4 do artigo 5.º do Decreto-Lei n.º 90/2014, de 11 de junho, “*devem ser estabelecidas todas as relações jurídicas e realizadas todas as ações necessárias para garantir a conclusão da rede piloto da mobilidade elétrica e garantir a transição para o novo modelo de mobilidade...*”, sendo que, “*os pontos de carregamento da rede piloto da mobilidade elétrica devem ser mantidos em operação durante um prazo mínimo de seis anos após a entrada em vigor do presente decreto-lei.*” Ou seja, para conclusão desta fase importa, ainda, proceder à alteração do regime de propriedade e de operação dos pontos de carregamento da Rede Piloto.

O financiamento dos pontos de carregamento da rede piloto de mobilidade elétrica foi realizado com o objetivo final de a titularidade dos pontos de carregamento ser transmitida aos Municípios, logo que concluída a fase piloto. Para tanto, importa garantir que os Municípios nos quais se encontrem localizados pontos de carregamento (instalados ou a instalar) assumam, diretamente ou mediante concessão a terceiro operador de pontos de carregamento de veículos elétricos, a responsabilidade da operação e manutenção dos referidos pontos. Da mesma forma, importa garantir que os pontos de carregamento sejam transmitidos para os Municípios em condições de operabilidade sendo que para tanto será sempre necessária a realização de operações de manutenção e correção de avarias.

Neste contexto, com vista a assegurar a evolução para o referido regime de mobilidade, nos termos do n.º 10 do artigo 5.º do Decreto-Lei n.º 90/2014, de 11 de junho, foi estabelecido que a sociedade Mobi.E, S. A. continuaria a assegurar a gestão da rede de mobilidade elétrica, até 12 de junho de 2018, renovável por períodos mínimos de um ano, pela sociedade indicada no n.º 10 do artigo 5.º do Decreto-Lei n.º 90/2014, de 11 de junho, nos termos do artigo 20.º e seguintes do Decreto-Lei n.º 39/2010, de 26 de abril, alterado pela Lei n.º 64-B/2011, de 30 de dezembro, pelo Decreto-Lei n.º 170/2012, de 1 de agosto, e pelo Decreto-Lei n.º 90/2014, de 11 de junho, mediante o Despacho do Senhor Secretário de Estado da Energia n.º 6826/2015, publicado no *Diário da República* n.º 117/2015, série II, de 18 de junho de 2015.

Adicionalmente, nos termos da alínea *a*) do n.º 2 do artigo 21.º do Decreto-Lei n.º 39/2010, de 26 de abril, alterado pela Lei n.º 64-B/2011, de 30 de dezembro, pelo Decreto-Lei n.º 170/2012, de 1 de agosto, e pelo Decreto-Lei n.º 90/2014, de 11 de junho, a entidade gestora da mobilidade elétrica tem como função o acompanhamento da execução da fase de crescimento da mobilidade elétrica de acordo com as orientações definidas pelo Gabinete para a Mobilidade Elétrica em Portugal (“GAMEP”).

Ora, verificada a necessidade de realização de operações de manutenção e correção de avarias com vista ao bom funcionamento dos pontos de carregamento da rede piloto, será fundamental canalizar para esta entidade gestora da mobilidade elétrica verbas que permitam o cumprimento dos referidos objetivos de manutenção dos pontos de carregamento, colocando-os em pleno funcionamento.

Para esse efeito, a entidade gestora da mobilidade elétrica terá acesso a financiamento do PO SEUR, nos termos do Aviso-Convite à MOBE para Atualização Tecnológica e melhorias na Mobilidade Elétrica PO SEUR 06-2015-05, sendo que para a efetivação da referida candidatura deverá ser proprietária dos pontos de carregamento da rede piloto da mobilidade elétrica.

Considerando que o referido apoio permitirá a utilização da rede de mobilidade elétrica sem onerar os operadores e utilizadores, fomentando, assim, o aumento do número de veículos elétricos.

Considerando que nos termos do n.º 5 do artigo 22.º do Decreto-Lei n.º 39/2010, de 26 de abril, alterado pela Lei n.º 64-B/2011, de 30 de dezembro, pelo Decreto-Lei n.º 170/2012, de 1 de agosto, e pelo Decreto-Lei n.º 90/2014, de 11 de junho, a entidade gestora da mobilidade

elétrica pode ser proprietária dos pontos de carregamento, cedendo a sua exploração a operadores de ponto de carregamento devidamente licenciados.

E considerando a especial relevância que assume a garantia do funcionamento da rede da mobilidade elétrica, para a prossecução dos objetivos de política energética, nos termos do n.º 4 do artigo 5.º do Decreto-Lei n.º 90/2014, de 11 de junho, e tendo em conta a presente fase de reorganização de funções de gestão da rede e dos sistemas de informação,

Determino:

Ponto Um — A aprovação e divulgação do Plano de Ação para a Mobilidade Elétrica, que constitui Anexo I ao presente Despacho.

Ponto Dois — A realocação dos pontos de carregamento normal nas localizações indicadas no “Estudo de localização — pontos de carregamento normal” a publicar no sítio da Direção Geral de Energia e Geologia.

Ponto Três — A instalação pelo consórcio Mobi.E dos pontos de carregamento rápido e dos pontos de carregamento normal nas localizações indicadas no Anexo II ao presente Despacho, definidas com base nos “Estudo de localização — pontos de carregamento normal” e no “Estudo de localização — Pontos de carregamento rápido” a publicar no sítio da Direção Geral de Energia e Geologia.

Ponto Quatro — Sem prejuízo do número anterior, a transmissão temporária da titularidade dos referidos pontos de carregamento da rede piloto da mobilidade elétrica que se encontrem instalados e dos restantes pontos, após a sua instalação, para a entidade gestora da rede de mobilidade elétrica, com vista à obtenção do financiamento necessário para a manutenção dos mesmos, e consequente transmissão aos Municípios onde se encontram localizados pontos de carregamento, mediante contrato a aprovar pelo membro do Governo responsável pela área da energia, na medida em que estes assumam, diretamente ou indiretamente, a responsabilidade da sua operação e manutenção e as posições contratuais e obrigações que impendem sobre o consórcio Mobi.E, sucedendo a este no contrato.

O presente despacho produz efeitos na data da sua assinatura.

29 de julho de 2015. — O Ministro do Ambiente, Ordenamento do Território e Energia, *Jorge Manuel Lopes Moreira da Silva*.

## ANEXO I

### Plano de Ação para a Mobilidade Elétrica

#### I — Enquadramento

Portugal é um dos países pioneiros na implementação da mobilidade elétrica. Através da Resolução do Conselho de Ministros n.º 20/2009, de 20 de fevereiro, foi criado um Programa para a Mobilidade Elétrica em Portugal, que teve por objetivo a introdução e subsequente massificação da utilização do veículo elétrico. Por sua vez, o Decreto-Lei n.º 39/2010, de 26 de abril, veio regular a organização, o acesso e o exercício das atividades de mobilidade elétrica e proceder ao estabelecimento da referida rede piloto da mobilidade elétrica.

Durante a fase piloto do Programa para a Mobilidade Elétrica verificou-se a introdução no mercado de um número reduzido de veículos elétricos, com uma utilização limitada da infraestrutura. Não obstante, a fase piloto permitiu que fossem desenvolvidas e testadas soluções tecnológicas e um modelo de mobilidade inovador, baseado no utilizador e na interoperabilidade de serviços.

Neste contexto, foi determinada a prorrogação da fase piloto com vista à revisão do referido programa, o que inclui a realização de vários estudos e a intervenção de um conjunto alargado de agentes por forma a identificar os constrangimentos ao desenvolvimento pleno da mobilidade elétrica.

Consequentemente, o Decreto-Lei n.º 90/2014, de 11 de junho, com base na experiência adquirida durante a fase piloto do Programa da Mobilidade Elétrica e alicerçado nas conclusões dos estudos que foram sendo desenvolvidos, antecipou algumas alterações essenciais à melhoria do modelo de mobilidade elétrica, com vista a, entre outras metas, garantir condições de sustentabilidade da atividade dos agentes de mobilidade elétrica e estimular a procura.

Assim, a revisão do Programa para a Mobilidade Elétrica contemplou, entre outros aspetos, a redefinição dos grupos alvo, novos cenários de penetração de veículos elétricos, a revisão de aspetos do enquadramento das atividades principais da mobilidade elétrica, uma reorganização de funções de gestão da rede e dos sistemas de informação, dos serviços de suporte a agentes de mercado e utilizadores e o alargamento da aplicação da legislação e dos princípios da rede de mobilidade elétrica às Regiões Autónomas dos Açores e da Madeira.

Com esta nova estratégia pretendeu-se também incentivar uma integração mais efetiva com os sistemas de energia e mobilidade, no âmbito de uma visão para a mobilidade inteligente, bem como garantir a articulação da referida estratégia para a mobilidade elétrica num panorama mais alargado de promoção de uma diversidade de combustíveis alternativos do setor dos transportes em Portugal, antecipando as principais questões levantadas pela Comissão Europeia no Pacote sobre Energia Limpa para os Transportes.

É um facto notório que Portugal é um dos países que mais tem defendido uma maior ambição na ação em matéria de mitigação climática e de renováveis e, simultaneamente, um dos países europeus que mais sofrerá com os impactos das alterações climáticas. Além de ter superado as metas climáticas para 2012, Portugal conseguiu atingir indicadores da maior relevância no plano da sustentabilidade: 61 % da energia elétrica provém de fontes renováveis. Apesar de ainda demasiado elevada, a dependência energética de Portugal do exterior foi reduzida de 89 %, em 2005, para 73,9 %, em 2013. Como reconhecimento desse esforço, em 2013, Portugal foi considerado o terceiro melhor país do mundo em política climática, de acordo com *Climate Change Performance Index* (CCPI). Contudo, não é menos verdade, que a importação anual de combustíveis fósseis ronda valores entre os 7 000 a 10 000 milhões de euros, revelando uma elevada intensidade energética e intensidade dos transportes no PIB.

É imprescindível ir ainda mais longe. Para melhorar a eficiência na utilização de recursos, reduzir a dependência energética do exterior e induzir padrões de produção e de consumo mais sustentáveis, reforçando a liberdade e responsabilidade dos cidadãos e das empresas.

A aposta custo-eficiente e estrutural na mobilidade elétrica cria as condições para um uso mais alargado desta opção e para a constituição de um *cluster* industrial nesta área. Esta aposta depende de uma visão abrangente que incluiu a revisão do modelo de carregamento elétrico, alargando e introduzindo maior concorrência na rede pública de pontos de carregamento e privilegiando o carregamento residencial e nos locais de trabalho; a mitigação das desvantagens, ao nível do preço, dos veículos elétricos e híbridos *plug-in*, face aos veículos convencionais, através da reforma para a fiscalidade verde; e a introdução de um programa de fomento da mobilidade elétrica na administração pública, integrando cerca de 1200 novos veículos elétricos até 2020.

Em 2014 implementou-se, assim, uma evolução na estratégia da mobilidade elétrica, com foco no seu modelo e na potenciação da procura e utilização por parte dos cidadãos, das empresas e da Administração Pública, bem como a introdução de novos serviços.

Com base nas conclusões das análises efetuadas no sistema de mobilidade elétrica existente e na experiência entretanto adquirida pelos diversos agentes, o Governo tem vindo a implementar um conjunto de medidas com vista à dinamização da mobilidade elétrica no país, num modelo melhorado que garanta a sua sustentabilidade e a oferta de novas opções que respondam às necessidades dos utilizadores de veículos elétricos, e que incentive o aumento do número de veículos elétricos, bem como a concorrência no sector em prol dos consumidores, não se prevenindo que os custos de abastecimento de veículos elétricos aumentem.

Importa, agora, reunir de forma consolidada as alterações que têm vindo a ser realizadas com vista à dinamização da mobilidade elétrica em Portugal nos últimos anos e densificar as medidas a ser implementadas por forma a ultrapassar os obstáculos ainda existentes. Com essa finalidade, foi elaborado o presente Plano de Ação para a Mobilidade Elétrica.

O cumprimento do Plano de Ação para a Mobilidade Elétrica contribuirá para Portugal atingir quatro grandes objetivos nacionais:

Aumento da eficácia e eficiência do sistema de transportes nacional, com vista a alcançar as metas propostas em termos de redução de CO<sub>2</sub>, e consequente redução dos impactos negativos nas alterações climáticas;

Redução da dependência energética externa de Portugal no que respeita à importação de combustíveis fósseis;

Internacionalização, competitividade e modernização da indústria Portuguesa; e

Dinamização da sociedade civil, promovendo a mobilidade inteligente, o bem-estar e a qualidade de vida dos cidadãos.

O Plano de Ação para a Mobilidade Elétrica descreve e estabelece um percurso ambicioso, tendo em consideração, por um lado, o impacto estruturante do desenvolvimento da mobilidade elétrica na competitividade do País e das suas empresas, na modernização da Administração Pública e na qualidade de vida dos portugueses e, por outro, o facto de Portugal ocupar uma posição bastante favorável no contexto europeu no âmbito dos objetivos estabelecidos a nível climático.

A política que tem sido prosseguida nesta área assenta na importância e prioridade da mobilidade sustentável, procurando ao mesmo tempo

obter uma maior utilização de energia renovável nos veículos, redução da dependência energética do exterior, redução do consumo de combustíveis fósseis e aumento da eficiência energética, obtendo também uma redução de emissões de CO<sub>2</sub>. É neste âmbito que se inclui a mobilidade elétrica, uma estratégia importante mas não única no sentido dos objetivos de mobilidade sustentável acima referidos.

No mesmo sentido, o Compromisso para o Crescimento Verde tem, igualmente, procurado estabelecer as bases para um compromisso em torno de políticas, objetivos e metas que impulsionem um modelo de desenvolvimento capaz de conciliar o indispensável crescimento económico, com um menor consumo de recursos naturais e com a justiça social e a qualidade de vida das populações.

Adicionalmente, importa realçar as metas assumidas até 2030, no âmbito do referido Compromisso para o Crescimento Verde, para a utilização de energias renováveis e redução de emissões de carbono. Quanto à utilização de energias renováveis, a meta estabelecida para 2030 é de 40 % no consumo final bruto de energia, meta superior à estabelecida a nível comunitário que poderá ser fixada entre os 27 % e os 30 %. Da mesma forma, as metas para a redução de emissões de CO<sub>2</sub> foram definidas entre valores de 52,7 e 61,5 Mt CO<sub>2</sub>.

Este Plano deverá servir para promover perspetivas críticas e constituir um referencial aglutinador de vontades existente na sociedade portuguesa, em prol de um desígnio nacional. É um exercício de transparência e de comunicação, de carácter evolutivo. Não pretende esgotar todas as ações a encetar, mas estabelecer uma perspetiva integrada e, neste âmbito, um conjunto de prioridades, a partir das quais se possa acelerar, de forma sustentada, o desenvolvimento da mobilidade elétrica em Portugal.

## II — Plano de Ação para a Mobilidade Elétrica

Durante a fase piloto do programa foram identificados os principais obstáculos estruturais a ser ultrapassados com vista ao desenvolvimento da mobilidade elétrica: (i) dificuldade de carregamento dos veículos elétricos; (ii) Constrangimentos financeiros na aquisição de veículos elétricos; e (iii) Obstáculos culturais.

Nesta medida, aquando da aprovação da nova estratégia para a mobilidade elétrica pelo Decreto-Lei n.º 90/2014, de 11 de junho, foram tidos em conta os seguintes vetores de ação:

Evolução do paradigma de carregamento dos veículos e da atividade de operação de pontos de carregamento para um regime de livre concorrência.

Privilegiar o carregamento de veículos elétricos em habitações, condomínios e empresas. Implementação de mecanismos de discriminação positiva, nomeadamente pelos municípios.

Isenção de taxas na aquisição de veículos elétricos, incentivo fiscal ao abate de automóveis ligeiros em fim de vida, dedução do IVA de viaturas de turismo elétricas ou híbridas.

Evolução tecnológica e atualização dos pontos de carregamento da rede.

Evolução tecnológica das baterias e expectável crescimento da densidade de energia e redução de preço no médio prazo.

Introdução de novos serviços, como o carregamento inteligente integrado com microgeração ou autoconsumo e gestão descentralizada de energia, carsharing e bikesharing.

Cumpra destacar que o decreto-lei 90/2014, de 11 de junho, iniciou já o importante percurso tendente à reorganização do modelo de mobilidade elétrica em Portugal, tendo procedido às seguintes alterações ao modelo anteriormente existente:

Alargamento da aplicabilidade do diploma a todo o território, sem prejuízo dos órgãos com competências próprias nas Regiões Autónomas.

Alargamento do conceito de veículo elétrico, que passou a incluir especificamente os veículos híbridos elétricos.

Obrigatoriedade de afixação de dístico identificativo, sendo este o elemento identificativo para que o veículo possa beneficiar dos mecanismos exclusivos para estes veículos, nomeadamente o estacionamento, cuja competência de emissão pertence ao IMT, I. P.

Alteração dos princípios pelos quais se rege a remuneração das atividades de mobilidade elétrica, passando a abranger apenas os princípios de igualdade de tratamento e transparência na formulação e fixação da remuneração e dos preços.

A atividade de operação de pontos de carregamento da rede de mobilidade elétrica passou a ser exercida em regime de livre concorrência.

Alteração do modelo de comercialização de eletricidade, passando a exigir-se um registo ao invés de uma licença de comercialização. O procedimento de registo segue o modelo do artigo 47.º do Decreto-Lei n.º 172/2006, de 23 de agosto, que estabelece o regime jurídico aplicável às atividades de produção, transporte, distribuição e comercialização de eletricidade. O pedido de registo é apresentado no balcão único eletrónico

dos serviços referido no artigo 6.º do Decreto-Lei n.º 92/2010, de 26 de julho, devendo ser dirigido à DGEG.

Os pontos de carregamento em local público e em local privado de acesso público deverão ser instalados, explorados e mantidos por operadores de pontos de carregamento devidamente licenciados e estão obrigatoriamente ligados à rede de mobilidade elétrica através da entidade gestora da rede.

Manutenção em operação dos pontos de carregamento da rede piloto durante, pelo menos, 6 anos após a entrada em vigor do diploma.

Conversão automática das licenças de comercialização de eletricidade válidas à data da entrada em vigor do diploma em registos de comercialização, desde que o comercializador seja titular de uma licença de operação de pontos de carregamento.

Na sequência das alterações realizadas ao modelo de mobilidade existente pelo Decreto-Lei n.º 90/2014, de 11 de junho, são ainda reguladas as seguintes questões, através da adoção de nova legislação ou alteração da legislação existente:

a) Portaria que altera a Portaria que aprovou as Regras Técnicas das Instalações Elétricas de Baixa Tensão (“RTIEBT”);

b) Portaria que revoga a Portaria n.º 173/2011, de 28 de abril, e que estabelece as condições mínimas, os limites de capital e cobertura do seguro obrigatório de responsabilidade civil por danos causados no exercício da atividade de comercialização de eletricidade para a mobilidade elétrica (“Portaria Seguros”);

c) Portaria que revoga a Portaria n.º 1232/2010, de 9 de dezembro, e que fixa o valor das taxas devidas pela emissão das licenças de comercialização de eletricidade para a mobilidade elétrica e de operação de pontos de carregamento, bem como da taxa de inspeção devida pela realização de inspeções periódicas (Portaria Taxas”);

d) Portaria que revoga as Portarias n.ºs 1201, de 29 de novembro, 456/2010 de 1 de julho, e 180/2011, de 2 de maio, e que estabelece os requisitos técnicos a que fica sujeita a atribuição de licença para o exercício da atividade de operação de pontos de carregamento da rede de mobilidade elétrica (“Portaria Licenças Operadores”);

e) Portaria que revoga a Portaria n.º 252/2011, de 27 de junho, e que estabelece as normas técnicas para instalação e funcionamento de pontos de carregamento normal em edifícios e outras operações urbanísticas (“Portaria Operações Urbanísticas”);

f) Portaria que revoga a Portaria n.º 1202/2010, de 29 de novembro, e que estabelece os termos aplicáveis às licenças de utilização privativa do domínio público para a instalação de pontos de carregamento de baterias de veículos elétricos em local público de acesso público (“Portaria Utilização Privativa do domínio Público”);

g) Portaria que estabelece as regras aplicáveis à instalação e funcionamento dos pontos de carregamento, nomeadamente em matéria técnica e de segurança (“Portaria Instalação dos Pontos de Carregamento”);

h) Relocalização de pontos de carregamento instalados e alocação dos pontos de carregamento da fase piloto não instalados, procedendo à reorganização da rede de pontos de carregamento, tendo em conta o critério da oferta e da procura; e

i) Alteração do regime de propriedade e de operação dos pontos de carregamento da Rede Piloto.

## III — Metodologia de Localização de novos pontos de carregamento

No panorama Europeu foi aprovada a Diretiva 2014/94/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 22 de outubro de 2014, relativa à criação de uma infraestrutura para combustíveis alternativos a qual prevê, entre outros, a obrigatoriedade dos estados membros definirem objetivos para o número de ponto de carregamento de acesso público, de forma a garantir que os veículos elétricos poderão circular com conforto nas aglomerações urbanas e suburbanas, até 31 de dezembro de 2020. Do ponto de vista prático, estabelece igualmente algumas especificações técnicas e definições em termos de serviço.

Ora, a metodologia de localização dos pontos de carregamento já se encontra perfeitamente enquadrada na legislação Portuguesa, desde a sua génese. Após a análise dos dados recolhidos através da tecnologia instalada nos pontos de carregamento durante a fase piloto, foram elaborados estudos por forma a aferir a novas localizações para os pontos de carregamento por instalar ou para reinstalar, com vista à promoção de uma utilização mais eficiente dos mesmos, à aproximação dos utilizadores de veículos elétricos aos pontos de carregamento, e ao alargamento da rede de mobilidade de forma sustentável a todo o território nacional.

A carga rápida constitui um domínio muito particular face aos elevados requisitos de potência e custos associados, que levam a que se situe fora da esfera das instalações de carregamento em locais tradicionais (edifícios ou via pública) necessitando instalações dedicadas. Para além

disso, há ainda a considerar as diferentes situações que requerem (e dimensionam) a rede de carregamento rápido:

Carregamento de conveniência/emergência em localizações estratégicas de maior tráfego (geralmente nas grandes cidades) de modo a acomodar rapidamente necessidades imediatas de deslocamentos mais longos não programados;

Carregamentos em longas distâncias para assegurar e viabilizar as viagens mais longas em todo o país.

No futuro, com o aumento da capacidade das baterias, para permitir acomodar de forma eficiente e razoável (mantendo os tempos de carregamento atuais), como forma de carregamento cada vez mais tradicional, recorrendo em complementaridade aos pontos de carga lenta.

Identificadas as necessidades, a estratégia delineada para a implementação de uma infraestrutura de carga rápida de suporte à mobilidade elétrica, contempla as seguintes fases:

Garantia da coerência e conexão interurbana e inter-regional;  
Adequação às necessidades de conveniência/emergência em função dos fluxos rodoviários registados;  
Articulação com a rede de carregamento lento para acomodar aumentos de capacidade das baterias.

Quarenta e nove dos novos pontos de carregamento a instalar são pontos de carregamento rápido. A rede nacional contempla um total de 1200 pontos de carregamento normal e 50 pontos de carregamento rápido, estando a decorrer um processo de expansão, reforço e instalação de pontos de carregamento de acordo com a metodologia acima descrita. A expansão em curso permitirá que a rede de carregamento sirva 8,5 milhões de pessoas, correspondendo a cerca de 80 % de toda a população portuguesa, espalhados em 132 autarquias.

#### IV — Incentivos Financeiros e Fiscais

Por forma a apoiar os cidadãos e as empresas a ultrapassar o obstáculo financeiro que representa a aquisição de veículos elétricos têm vindo a ser implementados diversos incentivos diretos à compra de veículos elétricos, desde a aprovação do decreto-lei 90/2014, de 11 de junho, nomeadamente:

Isonomia da taxa de tributação autónoma em sede de IRC na aquisição de veículos elétricos (Fiscalidade Verde);

Isonomia de IUC para Veículos elétricos (Lei 22A/2007, de 29 de junho);

Incentivo Fiscal ao abate de automóveis ligeiros em fim de vida, no montante de € 4.500,00, em caso de aquisição de um veículo elétrico novo, e no montante de € 3.250,00, em caso de aquisição de um veículo híbrido *plug-in* (Fiscalidade Verde);

Benefícios Fiscais: Passam a ser majoráveis para efeitos de determinação do lucro tributável em sede de IRC e na categoria B de IRS (com contabilidade organizada) os gastos suportados com a aquisição de eletricidade para abastecimento de veículos. Os gastos são considerados em 130 % do seu montante. Este benefício é aplicável a veículos de transporte público de passageiros (com lotação igual ou superior a 22 passageiros), veículos afetos ao transporte de táxi, e veículos pesados de transporte de mercadorias (com peso bruto igual ou superior a 3,5 toneladas) (Fiscalidade Verde); e

Dedução do IVA da aquisição, reparação, utilização ou transformação de viaturas de turismo elétricas ou híbridas *plug-in* (Fiscalidade Verde).

No que respeita a incentivos financeiros, na mesma linha de ação importa destacar que, nos termos do Regulamento (UE) n.º 1316/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho, o desenvolvimento de novas tecnologias e de inovação, sobretudo as relacionadas com a descarbonização dos transportes, é elegível para financiamento da União. O referido regulamento permite igualmente a concessão de financiamento suplementar a ações destinadas a explorar sinergias entre pelo menos dois dos setores por ele abrangidos (a saber, transportes, energia e telecomunicações).

Por sua vez, o Comité de Coordenação do Mecanismo Interligar a Europa (MIE) presta assistência à Comissão na coordenação dos programas de trabalho, a fim de permitir a emissão de convites multisectoriais para a apresentação de propostas e de tirar pleno partido das possíveis sinergias entre esses sectores. O MIE contribuirá, portanto, para a criação de uma infraestrutura para combustíveis alternativos, nos quais se inclui a eletricidade.

Por outro lado, o Programa-Quadro Horizonte 2020, criado pelo Regulamento (UE) n.º 1291/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho, proporciona igualmente apoio à investigação e à inovação relativas aos veículos movidos a combustíveis alternativos e à infraestrutura associada,

designadamente através do desafio social «Transportes inteligentes, ecológicos e integrados».

Essa fonte específica de financiamento deverá também contribuir para o desenvolvimento de uma infraestrutura para combustíveis alternativos e ser plenamente considerada como uma oportunidade adicional para assegurar um mercado de mobilidade sustentável em toda a União.

#### V — Programas de Mobilidade Elétrica na Administração Pública

##### Liderar Pelo Exemplo

Em maio de 2014 foi celebrado um protocolo entre a Associação Portuguesa do Veículo Elétrico (APVE) e o Ministério do Ambiente, Ordenamento do Território e Energia tendo em vista a operacionalização de um programa de mobilidade elétrica nos gabinetes do ministro e dos três secretários de estado. O programa inclui 13 marcas de veículos diferentes, quase todas as que, em Portugal, comercializam veículos elétricos.

A cada um dos governantes é disponibilizado um veículo elétrico para as deslocações, a que acresce um veículo híbrido para deslocações de maior distância. De dois em dois meses são alterados os veículos utilizados, o que permite alargar o leque de experiências. Os primeiros resultados permitem confirmar poupanças significativas nos custos variáveis, ou seja, o custo por km reduziu-se em cerca de 80 %. Este programa é monitorizado por uma comissão que inclui representantes da área do ambiente, da energia, das finanças e do sector da mobilidade elétrica. Para além do trabalho de monitorização e produção de relatórios públicos, tem sido possível criar uma nova cultura que perdurará e servirá de catalisador para o programa de mobilidade sustentável na Administração Pública.

##### Mobilidade Elétrica na Frota da Administração Pública

A mobilidade elétrica é uma mudança de paradigma que só se conseguirá implementar de forma integralmente com a participação dos cidadãos. Por essa razão, a Administração Pública deve promover a adoção de boas práticas, demonstrando a sua viabilidade e motivando a sociedade para a mudança.

O parque de veículos do Estado é constituído por cerca de 27 mil viaturas, sendo por isso uma das maiores frotas do país. Este parque possui, ainda, características próprias, entre as quais se destaca uma idade média elevada, com custos ambientais e económicos significativos. Estes fatores favorecem a adoção de um programa de renovação inteligente, orientado para a eficiência económica e sustentabilidade ambiental, designadamente, através da progressiva introdução de veículos elétricos.

Encontra-se assim em preparação um Programa de Mobilidade Sustentável para a Administração Pública 2015-2020 assente em três grandes eixos de atuação:

Gestão da Mobilidade: contempla um conjunto de iniciativas que visam a eficiência na mobilidade associada à Administração Pública, nomeadamente a redução das necessidades de deslocações e a escolha do meio mais adequado;

Tecnologia: integra ações relativas à tecnologia dos veículos e renovação da frota, com destaque para a mobilidade elétrica;

Comportamentos: considera um conjunto de iniciativas que visam promover comportamentos sustentáveis, designadamente a eco-condução.

Prevê-se assim que sejam integrados no parque de veículos do Estado, até 2020, cerca de 1200 veículos elétricos, substituindo igual número de veículos a combustíveis fósseis. Trata-se de um investimento estimado em cerca de 30 milhões de euros em mobilidade elétrica.

#### VI — Internacionalização da Indústria Portuguesa

O foco é direcionado para a resolução de constrangimentos estruturais que têm impedido, nas últimas décadas, um padrão de crescimento — financeira, social, económica e ambientalmente — sustentável, da economia portuguesa. Um novo ciclo de programação comunitária, cujos fundos poderão ser catalisadores da mudança e da recuperação nacional, crie novas oportunidades para agentes públicos e privados, reforçando as condições de competitividade e sustentabilidade da economia portuguesa.

Presentemente, a indústria portuguesa posiciona-se em todos os principais eixos da cadeia de valor da mobilidade, da investigação à promoção e internacionalização, com casos de sucesso em diversas áreas:

Conceção, desenvolvimento e implementação do modelo nacional de mobilidade, e criação de uma rede científico-tecnológica de suporte.

Definição da infraestrutura de carregamento, interface desta com os utilizadores e os veículos e integração entre o sistema de carregamento e os sistemas de gestão da rede elétrica. *Design*, desenvolvimento e produção de soluções de carregamento normal e rápido.

Desenvolvimento e gestão da plataforma de gestão integrada de mobilidade e energia que garante a gestão da rede de mobilidade elétrica.

Conceção e desenvolvimento de veículo elétrico inteligente, em fase de estudo e pré-industrialização.

Instalação, disponibilização, exploração e manutenção de pontos de carregamento integrados na rede de mobilidade elétrica.

Desenvolvimento e a execução de iniciativas estruturantes e de apoio à internacionalização da economia e das empresas portuguesas

Surge, portanto, a oportunidade de promover uma visão integrada e transversal das áreas e sectores com potencial de crescimento, que fomente a capacidade de ligar a investigação, o desenvolvimento e a inovação ao tecido produtivo, aos produtos, aos serviços e aos processos, e ainda aos mecanismos de financiamento existentes, de modo a dissociar o crescimento económico da utilização dos recursos, a promover a eficiência energética e material, e a identificar novas oportunidades económicas.

Neste contexto, Portugal está numa posição privilegiada e tem de apostar nas suas vantagens competitivas, ambicionando posicionar-se como líder desta nova tendência global centrada na Mobilidade Elétrica, tirando partido dos recursos naturais, das infraestruturas e dos talentos para competir e vencer à escala global.

## ANEXO II

## Localização de Pontos de Carregamento de Veículos Elétricos

## Pontos de Carregamento Rápido

Município	Via/Tipo de Localização	Número de Pontos
Abrantes	A23	2
Alcácer do Sal	A2	2
Alcochete	A12	2
Aljustrel	A2	2
Aveiro	Cidade	1
Barcelos	A11	2
Braga	Cidade	1
Cascais	Cidade	1
Celorico da Beira	A25	2
Coimbra	Cidade	1
Estarreja	A1	2
Estremoz	A6	2
Évora	Cidade	1
Fundão	A23	2
Lagos	A22	2
Lisboa	Cidade	1
Loulé	A22	2
Loures	Cidade	1
Matosinhos	Cidade	1
Mealhada	A1	2
Palmela	A2	2
Porto	Cidade	1
Santarém	A1	2
Torres Vedras	A8	2
Trofa	A3	2
Valença	Cidade	1
Viana do Castelo	Cidade	1
Vila Nova de Famalicão	A7	2
Vila Real	Cidade	1

## Pontos de Carregamento Normal

Município	Via/Tipo de Localização	Número de Pontos
Albufeira	Avenida dos Descobrimentos	2
Abrantes	Jardim da República	2

Município	Via/Tipo de Localização	Número de Pontos
Águeda	Rua Doutor Adolfo Portela	2
Arganil	Avenida Irmãos Duarte	2
Aljezur	Largo da Liberdade	2
Almeida	Avenida das Tílias, Vilar Formoso	2
Ansião	Praça do Município	2
Alvaiázere	Travessa Colégio Vera Cruz	2
Baião	Praça Francisco Sá Carneiro	2
Barreiro	Avenida Alfredo da Silva	2
Chaves	Terreiro da Cavalaria	2
Caminha	Praça de Espanha	2
Elvas	Praça da República	2
Entroncamento	Praça da República	2
Esposende	Largo do Mercado	2
Estremoz	Rossio Marquês de Pombal	2
Figueira da Foz	Rua República	2
Fundão	Rua dos Três Lagares	2
Gondomar	Praça do Município	2
Lagos	Avenida dos Descobrimentos	2
Loulé	Avenida da Marina	2
Maia	Avenida Visconde Barreiros	2
Mirandela	Largo Cardal	2
Matosinhos	Rua 1.º de Maio	2
Odemira	Rua António Mantas (Vila Nova de Milfontes)	2
Oeiras	Largo Marquês Pombal	2
Olhão	Avenida 5 de Outubro	2
Ourique	Avenida 25 de Abril	2
Palmela	Rua do Castelo	2
Peso da Régua	Avenida de Ovar	2
Porto	Parque da Cidade	2
Porto	Praça da Corujeira Nascente	2
Porto	Praça Francisco Sá Carneiro	2
Porto	Parque Alameda Eça de Queiroz	2
Porto	Rua do Passeio Alegre	2
Porto	Rua Henrique Sousa Reis	2
Porto	Praça da República	2
Porto	Rua do Campo Alegre	2
Porto	Rua Aleixo da Mota	2
Porto	Parque de Estacionamento Municipal da Trindade	2
Porto	Parque de Estacionamento Municipal da Alfândega	2
Ponte de Sôr	Avenida da Liberdade	2
Ponte de Lima	Avenida António Feijó	2
Portimão	Avenida Tomás Cabreira	2
Póvoa de Varzim	Praça do Almada	2
São Brás de Alportel	Rua Doutor Victorino J. Rodrigues Passos Pinto	2
Seia	Praça da República	2
Sobral de Monte Agraço	Praça Doutor Eugénio Dias	2
Sines	Rua João de Deus	2
Sertão	Praça República	2
Santo Tirso	Praça 25 de Abril	2
Seixal	Largo do Mercado	2
Torre de Moncorvo	Rua Tomás Ribeiro	2
Trofa	Rua do Poeta Cesário Verde (Interface)	2
Tavira	Rua Doutor Marcelino Franco	2
Vila do Conde	Avenida Doutor João Canavarro	2
Valença	Avenida da Juventude	2
Valongo	Rua Emídio Navarro	2
Vila Nova da Barquinha	Rua D. Maria II	2
Vendas Novas	Rua dos Bombeiros Voluntários	2
Vila Nova de Famalicão	Rua Adriano Pinto Basto	2
Vila Real de Santo António	Rua António Vicente Campinas	2

124