

**MINISTÉRIO DA ECONOMIA,
DA INOVAÇÃO E DO DESENVOLVIMENTO****Decreto-Lei n.º 39/2010**

de 26 de Abril

O Programa do XVIII Governo Constitucional estabelece como uma das principais linhas de modernização estrutural do País liderar globalmente a introdução da mobilidade eléctrica através dos novos veículos eléctricos.

Trata-se de uma prioridade que já tinha sido assumida pelo XVII Governo Constitucional, que criou, através da Resolução do Conselho de Ministros n.º 20/2009, de 20 de Fevereiro, o Programa para a Mobilidade Eléctrica em Portugal, com o objectivo central de introduzir e massificar a utilização do veículo eléctrico a nível nacional.

Este Programa permitiu posicionar o País como pioneiro na adopção de novos modelos para a mobilidade eléctrica que fossem sustentáveis do ponto de vista ambiental e que pudessem otimizar a utilização racional de energia eléctrica e aproveitar as vantagens da energia produzida a partir de fontes renováveis.

Com a aposta pioneira na mobilidade eléctrica, o Governo visa igualmente criar novas oportunidades de negócio para a indústria nacional, bem como promover a atracção de investimento estrangeiro nesta nova área. O objectivo é posicionar Portugal como país de referência ao nível do teste, desenvolvimento e produção de soluções de mobilidade eléctrica.

A aposta na mobilidade eléctrica visa, simultaneamente, objectivos energéticos — redução da dependência energética externa de combustíveis fósseis, que deterioram substancialmente a balança comercial do País, ambientais — redução da poluição atmosférica e das emissões de CO_2 , em particular, bem como a redução dos níveis de ruído, que contribuem para a melhoria da qualidade de vida nas cidades, e económico-sociais — redução da factura de mobilidade das famílias e empresas que optem por esta solução alternativa de mobilidade.

O presente decreto-lei visa três objectivos centrais: *i*) incentivar a aquisição e utilização de veículos eléctricos; *ii*) garantir que o carregamento de baterias de veículos eléctricos se realiza através de uma rede de carregamento integrada, de forma cómoda e eficaz; e *iii*) consagrar um regime de universalidade e equidade no acesso aos serviços de mobilidade eléctrica.

Em primeiro lugar, para incentivar a aquisição e utilização de veículos eléctricos, é regulado o subsídio de € 5000, à aquisição, por particulares, de veículos automóveis eléctricos, que poderá atingir os € 6500, no caso de haver simultaneamente abate de veículo automóvel de combustão interna, sujeito às condições actualmente vigentes em matéria de abate de veículos.

Em segundo lugar, garante-se que o carregamento de baterias de veículos eléctricos se realiza através de uma rede integrada de carregamento. Para esse efeito, é estabelecido o enquadramento legal para a criação de uma rede nacional de pontos de carregamento. Esta rede irá permitir que as pessoas possam carregar as baterias dos seus veículos em qualquer dos pontos de carregamento que ficarão disponíveis no País, necessitando para o efeito unicamente de um cartão de carregamento contratado com qualquer comercializador de electricidade para

a mobilidade eléctrica, que pode, aliás, ser estabelecido em regime de pré-pagamento como forma de incentivar a adesão à rede.

Com efeito, o fornecimento de energia eléctrica para o carregamento de baterias de veículos eléctricos é exclusivamente assegurado por comercializadores de electricidade para a mobilidade eléctrica, não tendo o utilizador de celebrar, para o efeito, qualquer negócio jurídico com os titulares ou os operadores de pontos de carregamento, dado que lhe está garantida a liberdade de acesso aos pontos integrados na rede. Facilita-se ainda a criação de pontos próprios de carregamento a instalar nas residências e edifícios.

Esta é a forma mais cómoda e eficaz para prestar este serviço e é independente das soluções de mobilidade que venham a ser adoptadas pelos construtores de veículos eléctricos.

Neste contexto, é ainda criada a rede piloto para a mobilidade eléctrica, que possui âmbito nacional e abrange 25 cidades. Prevê-se que a implementação desta infra-estrutura experimental de carregamento inclua a instalação de 320 pontos de carregamento em 2010, atingindo os 1350 pontos de carregamento em 2011.

A rede piloto da mobilidade eléctrica permitirá ainda testar e validar soluções para a mobilidade eléctrica, criando um laboratório dinâmico de experimentação de soluções à escala nacional, visando, num primeiro momento, a emergência de sinergias entre os municípios constituintes da rede piloto que possam, logo que possível, ser replicadas nos restantes municípios.

Os 25 municípios nacionais e o centro de inteligência em inovação — INTELI — criaram um *living lab* para a mobilidade eléctrica, o qual se encontra integrado no RENER — Renewable Energy Living Lab, que, por sua vez, integra a Rede Europeia de Living Labs, sendo o primeiro nesta área a nível europeu e destacando-se pela sua dimensão.

Finalmente, em terceiro lugar, tendo presente que a mobilidade eléctrica não se integra no quadro dos serviços públicos essenciais, o presente decreto-lei consagra um regime de universalidade e equidade no acesso aos serviços de mobilidade eléctrica, assegurando-se a todos os utilizadores, designadamente, o acesso aos diferentes comercializadores da mobilidade eléctrica, com os quais contratam directamente o fornecimento de energia eléctrica para carregamento de baterias de veículos eléctricos, em toda a rede integrada de pontos de carregamento e a existência de condições técnicas de interoperabilidade entre essa rede e as diversas marcas e sistemas de carregamento.

Dada a componente de interligação entre as actividades e infra-estruturas que compõem a mobilidade eléctrica e aquelas que respeitam ao sector eléctrico nacional, os princípios e normas acima referidos acautelam também, por um lado, as obrigações de serviço público impostas a alguns operadores no quadro do sector eléctrico e, por outro, as exigências destinadas a permitir a prestação de serviços de mobilidade eléctrica com qualidade e segurança.

São ainda impostas, sempre que justificado, obrigações de separação jurídica, e em alguns casos de separação funcional, entre as entidades que desenvolvem actividades no sector da mobilidade eléctrica e as do sector eléctrico.

Foram ouvidos a Associação Nacional de Municípios Portugueses e a Entidade Reguladora dos Serviços Energéticos.

Assim:

Nos termos da alínea *a*) do n.º 1 do artigo 198.º da Constituição, o Governo decreta o seguinte:

CAPÍTULO I

Disposições gerais

Artigo 1.º

Objecto

1 — O presente decreto-lei regula a organização, o acesso e o exercício das actividades de mobilidade eléctrica e procede ao estabelecimento de uma rede piloto de mobilidade eléctrica e à regulação de incentivos à utilização de veículos eléctricos.

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

a) Da adopção de regras que incentivam a aquisição de veículos eléctricos;

b) Da adopção de regras que viabilizam a existência de uma rede nacional de pontos de carregamento de baterias de veículos eléctricos;

c) Da adopção de regras que permitem ao utilizador de veículos eléctricos aceder livremente a qualquer ponto de carregamento integrado na rede de mobilidade eléctrica, independentemente do comercializador de electricidade que tenha contratado;

d) Da obrigação de instalar pontos de carregamento de acesso privativo em edifícios novos;

e) Da adopção de regras que viabilizam a instalação de pontos de carregamento de acesso privativo em edifícios existentes.

3 — Para efeitos do presente decreto-lei, a mobilidade eléctrica 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 eléctricos e aos serviços prestados e infra-estruturas disponibilizadas pelas entidades que desenvolvem as actividades previstas no artigo 5.º

Artigo 2.º

Rede de mobilidade eléctrica

A rede de mobilidade eléctrica compreende o conjunto integrado de pontos de carregamento e demais infra-estruturas, de acesso público e privativo, relacionadas com o carregamento de baterias de veículos eléctricos, em que intervêm os agentes que desenvolvem as actividades previstas no artigo 5.º, o qual se destina a permitir o acesso dos utilizadores de veículos eléctricos à mobilidade eléctrica.

Artigo 3.º

Veículos eléctricos

1 — Consideram-se veículos eléctricos o automóvel, o motociclo, o ciclomotor, o triciclo ou o quadriciclo, dotados de um ou mais motores principais de propulsão eléctrica

que transmitam energia de tracção ao veículo, cuja bateria seja carregada mediante ligação à rede de mobilidade eléctrica ou a uma fonte de electricidade externa, e que se destinem, pela sua função, a transitar na via pública, sem sujeição a carris.

2 — Os veículos eléctricos estão sujeitos, em função da respectiva categoria, às regras previstas no Código da Estrada e demais legislação aplicável.

3 — É autorizada, mediante homologação do Instituto da Mobilidade e dos Transportes Terrestres, I. P. (IMTT), a conversão de veículos com motor de combustão interna em veículos eléctricos, nos termos e condições seguintes:

a) A transformação deve assegurar as condições de segurança na circulação e no carregamento eléctrico 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 eléctrico deve assegurar o correcto funcionamento de todos os demais sistemas eléctricos com os quais o veículo foi inicialmente aprovado.

Artigo 4.º

Princípios gerais

1 — O exercício das actividades de mobilidade eléctrica processa-se com observância dos princípios de acesso universal e equitativo dos utilizadores ao serviço de carregamento de baterias de veículos eléctricos e demais serviços integrados na rede de mobilidade eléctrica, assegurando-se-lhes, em especial:

a) Liberdade de escolha e contratação de um ou mais comercializadores de electricidade para a mobilidade eléctrica;

b) Liberdade de acesso, exclusivamente para o efeito de carregamento de baterias de veículos eléctricos, a qualquer ponto de carregamento de acesso público integrado na rede de mobilidade eléctrica, independentemente do comercializador de electricidade para a mobilidade eléctrica com que tenha contratado o fornecimento de energia eléctrica e sem obrigação de celebração para o efeito de qualquer negócio jurídico com o titular ou operador do ponto de carregamento;

c) Existência de condições de interoperabilidade entre a rede de mobilidade eléctrica e as diversas marcas e sistemas de carregamento de baterias de veículos eléctricos.

2 — Sem prejuízo das normas aplicáveis durante a execução da rede piloto de mobilidade eléctrica, o exercício das actividades de mobilidade eléctrica 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.

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

a) Liberdade de acesso ou de candidatura ao exercício das actividades 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 — O cálculo e a fixação da remuneração das actividades de gestão de operações da rede de mobilidade eléctrica e, durante o período a que faz referência o n.º 6 do artigo 5.º, de operação de pontos de carregamento devem observar os seguintes princípios:

- a) Igualdade de tratamento;
- b) Uniformidade remuneratória, traduzida na aplicação a todos os operadores de pontos de carregamento dos mesmos princípios e parâmetros de remuneração;
- c) Uniformidade do custo de acesso aos pontos de carregamento, de forma que os preços dos serviços prestados no exercício das actividades previstas nas alíneas b) e c) do n.º 1 do artigo 5.º se apliquem universalmente a todos os clientes e pontos de carregamento, independentemente da sua localização;
- d) Transparência na formulação e fixação da remuneração e dos preços dos serviços prestados;
- e) Adopção do princípio da aditividade remuneratória, de forma que cada utilizador e agente suporte apenas os custos que gera no sistema.

5 — Os proveitos auferidos no âmbito do exercício de actividades relativas à mobilidade eléctrica por entidades previstas no presente decreto-lei que desenvolvam actividades no sector eléctrico não são considerados para efeitos regulatórios e tarifários deste sector.

Artigo 5.º

Actividades de mobilidade eléctrica

1 — As actividades principais destinadas a assegurar a mobilidade eléctrica compreendem:

- a) A comercialização de electricidade para a mobilidade eléctrica;
- b) A operação de pontos de carregamento da rede de mobilidade eléctrica;
- c) A gestão de operações da rede de mobilidade eléctrica.

2 — A comercialização de electricidade para a mobilidade eléctrica corresponde à compra a grosso e venda a retalho de energia eléctrica para fornecimento aos utilizadores de veículos eléctricos com a finalidade de carregamento das respectivas baterias nos pontos de carregamento integrados na rede de mobilidade eléctrica.

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 eléctrica.

4 — A gestão de operações da rede de mobilidade eléctrica corresponde à gestão dos fluxos energéticos e financeiros associados às operações da rede de mobilidade eléctrica.

5 — O exercício da actividade referida na alínea a) do n.º 1 processa-se em regime de livre concorrência, com sujeição ao cumprimento das condições e da obtenção dos títulos previstos no presente decreto-lei e respectiva legislação complementar.

6 — A actividade referida na alínea b) do n.º 1 é exercida, durante um período transitório, com sujeição a um regime económico-financeiro estabelecido mediante re-

gulamentação administrativa, passando a ser exercida em regime de livre concorrência nos termos e condições que venham a ser previstos em legislação complementar.

7 — O exercício da actividade referida na alínea c) do n.º 1 está sujeito a regulação, nos termos e condições previstos no presente decreto-lei e respectiva legislação complementar.

8 — O regime de exercício das actividades previstas no n.º 1 é regulamentado, em conformidade com os princípios estabelecidos no artigo anterior, no presente artigo e nas demais disposições aplicáveis do presente decreto-lei, por portaria do membro do Governo responsável pela área da energia.

9 — Podem ainda ser desenvolvidas, em regime de livre concorrência, outras actividades associadas ou complementares das actividades principais relacionadas com a mobilidade eléctrica, como a disponibilização de espaços de estacionamento para veículos eléctricos e a locação, sob qualquer forma, de veículos eléctricos ou seus componentes, designadamente baterias.

Artigo 6.º

Pontos de carregamento

1 — Para efeitos do presente decreto-lei, constituem pontos de carregamento as infra-estruturas dedicadas exclusivamente ao carregamento de baterias de veículos eléctricos e exploradas por um operador licenciado nos termos do artigo 14.º, às quais podem estar associados outros serviços relativos à mobilidade eléctrica, excluindo as tomadas eléctricas 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 eléctricos, respectivamente, por um único utilizador do ponto de carregamento ou por mais de um utilizador.

5 — São de carregamento normal os pontos que possuam uma potência inferior a 40 kVA, em caso de fornecimento em corrente alterna, ou inferior a 40 kW, em caso de fornecimento em corrente contínua.

6 — São de carregamento rápido os pontos que possuam uma potência igual ou superior a 40 kVA, em caso de fornecimento em corrente alterna, ou igual ou superior a 40 kW, em caso de fornecimento em corrente contínua.

CAPÍTULO II

Actividades de mobilidade eléctrica

SECÇÃO I

Comercialização de electricidade para a mobilidade eléctrica

Artigo 7.º

Regime de exercício da comercialização de electricidade para a mobilidade eléctrica

1 — A actividade de comercialização de electricidade para a mobilidade eléctrica fica sujeita à obtenção de li-

çençã a atribuir para o efeito pela Direcção-Geral de Energia e Geologia (DGEG), desde que o requerente demonstre reunir os requisitos técnicos e financeiros a definir por portaria do membro do Governo responsável pela área da energia.

2 — Os titulares de licença de comercializador de electricidade, reconhecidos nos termos do Decreto-Lei n.º 172/2006, de 23 de Agosto, alterado pelos Decretos-Leis n.ºs 237-B/2006, de 18 de Dezembro, 199/2007, de 18 de Maio, 264/2007, de 24 de Julho, e 23/2009, de 20 de Janeiro, ficam autorizados a exercer a actividade de comercialização de electricidade para a mobilidade eléctrica mediante comunicação prévia, por via electrónica, através do portal da empresa, dirigida à DGEG, assegurando-se a emissão imediata e automática da licença, através do mesmo portal.

3 — Os comercializadores de electricidade para a mobilidade eléctrica devem ser pessoas colectivas autónomas em relação às entidades que exerçam, directamente ou através de sociedades coligadas, as actividades previstas nas alíneas *b)* e *c)* do n.º 1 do artigo 5.º

4 — No exercício da sua actividade, o comercializador de electricidade para a mobilidade eléctrica contrata o fornecimento de energia eléctrica 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 respectivos utilizadores aos pontos de carregamento, mediante o pagamento de um preço que incorpore o valor da remuneração devida aos operadores daqueles pontos.

Artigo 8.º

Licença de comercialização

1 — As licenças de comercialização de electricidade para a mobilidade eléctrica são de âmbito nacional.

2 — O processo de licenciamento é instruído por sistema electrónico, dependendo a atribuição de licença de comercialização de electricidade para a mobilidade eléctrica de requerimento da pessoa colectiva interessada, enviado, por via electrónica, através do Portal da Empresa, o qual deve incluir prova da existência da apólice de seguro nos termos do disposto no n.º 2 do artigo 11.º

3 — A decisão sobre o requerimento de atribuição de licença de comercialização de electricidade para a mobilidade eléctrica é proferida, no prazo de 30 dias sobre a data de entrada do requerimento, pela DGEG, a qual fixa as condições em que a licença é atribuída.

4 — As licenças de comercialização de electricidade para a mobilidade eléctrica devem conter, designadamente, os seguintes elementos:

- a)* A identificação do comercializador de electricidade para a mobilidade eléctrica;
- b)* Os direitos e obrigações do titular;
- c)* As condições de exercício da actividade de comercialização de electricidade para a mobilidade eléctrica.

Artigo 9.º

Transmissão da licença de comercialização

1 — Mediante requerimento do titular e do transmissário remetido por via electrónica, através do Portal da Empresa, a licença de comercialização de electricidade para a mobilidade eléctrica pode ser transmitida, por qualquer título jurídico, mediante autorização prévia da DGEG, desde que

se encontrem verificados em relação ao transmissário os requisitos legais para a sua atribuição.

2 — Conferida a autorização, o transmissário é titular dos direitos e fica sujeito às obrigações e condições de exercício da actividade constantes da licença transmitida, bem como às demais que lhe sejam impostas na autorização de transmissão.

Artigo 10.º

Caducidade e revogação da licença de comercialização

1 — A licença de comercialização de electricidade para a mobilidade eléctrica caduca, independentemente de qualquer declaração:

- a)* Se o início da actividade não se verificar no prazo de seis meses a partir da data da notificação da licença;
- b)* Com a cessação de actividade, dissolução ou declaração de insolvência do titular da licença, salvo quando este se encontre abrangido por um plano de insolvência nos termos legais e regulamentares aplicáveis.

2 — Os factos previstos na alínea *b)* do número anterior são verificados pela DGEG através dos meios electrónicos disponíveis.

3 — A DGEG pode revogar a licença de comercialização de electricidade para a mobilidade eléctrica nos seguintes casos:

- a)* Falta superveniente de algum dos requisitos de que dependa a sua atribuição;
- b)* Violação, grave ou reiterada, dos deveres impostos pelas normas legais e regulamentares aplicáveis à actividade de comercialização de electricidade para a mobilidade eléctrica;
- c)* Incumprimento de determinações provenientes da DGEG ou de outras autoridades administrativas competentes;
- d)* Não exercício, durante o prazo consecutivo de um ano, da actividade de comercialização de electricidade para a mobilidade eléctrica.

4 — O disposto na alínea *d)* do número anterior não é aplicável durante a execução da rede piloto de mobilidade eléctrica.

Artigo 11.º

Deveres do comercializador de electricidade para a mobilidade eléctrica

1 — São deveres do comercializador de electricidade para a mobilidade eléctrica, designadamente:

- a)* Prestar o serviço de comercialização de energia eléctrica para o carregamento de baterias de veículos eléctricos aos utilizadores que o requeiram;
- b)* Contratar o serviço de fornecimento de energia eléctrica com um comercializador de electricidade reconhecido nos termos do Decreto-Lei n.º 172/2006, de 23 de Agosto, salvo quando o próprio for comercializador de electricidade;
- c)* Solicitar à sociedade gestora de operações, mediante pagamento de contrapartida, a integração, na rede de mobilidade eléctrica, dos equipamentos, sistemas e meios de carregamento por si explorados, e bem assim conferir-lhe poderes para aquela promover, por sua conta, a realização de operações de facturação e liquidação dos montantes

devidos a entidades que desenvolvam actividades relativas à mobilidade eléctrica ou a receber dos utilizadores de veículos eléctricos;

d) Pagar ao comercializador de electricidade o montante devido pelo fornecimento da energia eléctrica contratada, salvo quando o próprio for o comercializador de electricidade;

e) Pagar ao comercializador de electricidade o montante devido pelas perdas e consumos próprios de energia eléctrica do ponto de carregamento, na proporção do volume de energia eléctrica consumida pelos respectivos clientes, salvo quando o próprio for o comercializador de electricidade;

f) Pagar a remuneração devida pelos serviços prestados pelos operadores de pontos de carregamento;

g) Pagar à sociedade gestora de operações a remuneração devida pelos serviços prestados;

h) Pagar o preço dos demais serviços associados à mobilidade eléctrica que sejam contratados por si ou em sua representação;

i) Informar a Entidade Reguladora dos Serviços Energéticos (ERSE), por via electrónica, através do Portal da Empresa, e a sociedade gestora de operações dos volumes e preços de energia eléctrica praticados, em cada momento, aos seus clientes, discriminando os valores relativos a cada um dos serviços por si prestados;

j) Permitir o acesso das entidades competentes, incluindo a ERSE, a DGEG e a sociedade gestora de operações da rede de mobilidade eléctrica, à informação prevista nas disposições legais e regulamentares aplicáveis;

l) Comunicar à sociedade gestora de operações da rede de mobilidade eléctrica os comercializadores de electricidade contratados para obter o fornecimento de energia eléctrica, mesmo no caso em que o próprio seja comercializador de electricidade, mantendo essa informação permanentemente actualizada;

m) Demonstrar, com uma periodicidade de cinco anos, perante a DGEG, mediante comunicação por via electrónica, através do Portal da Empresa, que se mantém a verificação dos requisitos de que depende a atribuição da respectiva licença de comercialização;

n) Constituir e manter em vigor as apólices de seguro previstas no número seguinte;

o) Respeitar as disposições legais e regulamentares aplicáveis ao exercício da sua actividade.

2 — O comercializador de electricidade para a mobilidade eléctrica responde civilmente pelos danos causados no exercício da sua actividade, devendo essa responsabilidade ser coberta por um contrato de seguro de responsabilidade civil, nos termos regulados por portaria conjunta dos membros do Governo responsáveis pelas áreas das finanças e da energia.

Artigo 12.º

Deveres de informação do comercializador de electricidade para a mobilidade eléctrica

1 — Os comercializadores de electricidade para a mobilidade eléctrica devem informar, de forma clara, completa e adequada, os respectivos utilizadores acerca dos preços e demais condições de prestação dos seus serviços.

2 — As facturas a apresentar pelos comercializadores de electricidade para a mobilidade eléctrica aos seus clientes devem conter os elementos necessários a uma clara, completa e adequada compreensão dos valores facturados, devendo discriminar os valores relativos ao fornecimento de electricidade e ao acesso aos pontos de carregamento.

Artigo 13.º

Direitos do comercializador de electricidade para a mobilidade eléctrica

Constituem direitos do comercializador de electricidade para a mobilidade eléctrica, designadamente:

a) O exercício da actividade licenciada, nos termos do presente decreto-lei e das disposições legais e regulamentares aplicáveis aos comercializadores de electricidade;

b) A comercialização de electricidade para a mobilidade eléctrica com recurso a qualquer ponto de carregamento gerido por um operador devidamente licenciado;

c) A remuneração pela prestação do serviço de comercialização de electricidade para a mobilidade eléctrica;

d) A remuneração pela prestação de serviços complementares da comercialização de electricidade para a mobilidade eléctrica que tenham sido prestados em conformidade com as disposições legais e regulamentares aplicáveis.

SECÇÃO II

Operação de pontos de carregamento

Artigo 14.º

Regime de exercício da operação de pontos de carregamento

1 — O exercício da actividade de operação de pontos de carregamento depende de atribuição de licença pela DGEG.

2 — Podem exercer a actividade de operação de pontos de carregamento da rede de mobilidade eléctrica as pessoas colectivas públicas e privadas que demonstrem reunir os requisitos técnicos previstos em portaria do membro do Governo responsável pela área da energia.

3 — Os operadores de pontos de carregamento devem ser entidades jurídicas autónomas em relação às entidades que exerçam, directamente ou através de sociedades coligadas, as actividades previstas nas alíneas *a)* e *c)* do n.º 1 do artigo 5.º, bem como das entidades que exerçam actividades relativas ao sector eléctrico.

Artigo 15.º

Licença de operação de pontos de carregamento

1 — As licenças de operação de pontos de carregamento da rede de mobilidade eléctrica têm âmbito nacional e são atribuídas pelo período de 15 anos, prorrogável por igual período, nomeadamente para o efeito de possibilitar o equilíbrio económico e financeiro do operador.

2 — A atribuição e a prorrogação de licença para a operação de pontos de carregamento depende de apresentação de requerimento, por via electrónica, através do Portal da Empresa, o qual deve incluir, para além dos elementos previstos na portaria referida no n.º 2 do artigo anterior, um plano de expansão da rede de mobilidade eléctrica para o período de cinco anos subsequente à emissão ou renovação da licença, bem como a prova da existência da apólice de seguro nos termos do disposto no artigo 33.º

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 — 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 actividade de operação de pontos de carregamento.

5 — 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.

6 — Sempre que o membro do Governo responsável pela área da energia considere que os compromissos de expansão da rede de mobilidade eléctrica apresentados pelo conjunto de operadores licenciados não são suficientes para satisfazer as necessidades do sector a nível nacional, pode adoptar procedimento concursal para atribuição de licença de operador de pontos de carregamento.

Artigo 16.º

Deveres do operador de pontos de carregamento

São deveres do operador de pontos de carregamento, designadamente:

a) Permitir o acesso de utilizadores de veículos eléctricos, independentemente do respectivo comercializador de electricidade para a mobilidade eléctrica, aos pontos de carregamento por si explorados para o efeito exclusivo de carregamento das baterias desses veículos;

b) Estabelecer com os comercializadores de electricidade para a mobilidade eléctrica as relações jurídicas necessárias para assegurar o acesso pelos utilizadores de veículos eléctricos aos pontos de carregamento, mediante o pagamento de uma remuneração devida por esse acesso que os comercializadores devem incorporar no preço dos respectivos serviços;

c) Disponibilizar, em permanência, à sociedade gestora de operações da rede de mobilidade eléctrica, de forma segregada por comercializador, os dados relativos à electricidade consumida nos respectivos pontos de carregamento, observando os procedimentos e estabelecendo as comunicações necessárias para o efeito;

d) Assegurar a instalação e a continuidade do funcionamento dos pontos de carregamento, em condições de segurança efectiva para pessoas e bens e de adequado funcionamento dos componentes de medição, comunicação e demais elementos que integrem as aludidas infra-estruturas;

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

f) Solicitar à sociedade gestora de operações, mediante o pagamento de contrapartida, a integração na rede de mobilidade eléctrica dos pontos de carregamento por si explorados, e bem assim conferir-lhe poderes para aquela promover, por sua conta, a realização de operações de facturação e liquidação dos montantes devidos ou a receber de entidades que desenvolvam actividades relativas à mobilidade eléctrica;

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

h) Garantir, em conformidade com as normas aplicáveis e com as boas práticas industriais, a actualização, renovação e adaptação periódica dos componentes e sistemas de informação dos pontos de carregamento, em termos que assegurem a constante interoperabilidade entre as redes de distribuição de electricidade, os pontos de carregamento e as marcas e sistemas de carregamento de baterias de veículos eléctricos;

i) Submeter à aprovação da DGEG, de cinco em cinco anos, por via electrónica, através do Portal da Empresa, os compromissos de expansão da rede de mobilidade eléctrica a realizar durante a vigência da respectiva licença;

j) Respeitar os compromissos de expansão da rede de mobilidade eléctrica previstos na alínea anterior e no n.º 2 do artigo anterior;

l) Permitir que qualquer comercializador de electricidade forneça energia eléctrica no ponto de acesso à rede eléctrica de qualquer ponto de carregamento por si explorado e, bem assim, que qualquer comercializador de electricidade para a mobilidade eléctrica forneça energia eléctrica aos respectivos clientes, para efeito de carregamento de baterias de veículos eléctricos, em qualquer ponto de carregamento por si explorado;

m) Facultar o acesso das entidades competentes, incluindo a sociedade gestora de operações e as associações inspectoras de instalações eléctricas previstas no Decreto-Lei n.º 272/92, de 3 de Dezembro, 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 infra-estruturas;

n) Remeter à DGEG, por via electrónica, através do Portal da Empresa, os comprovativos dos certificados de inspecção periódica relativos aos respectivos pontos de carregamento, nos termos previstos no artigo 19.º;

o) 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 actividade.

Artigo 17.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 sociedade gestora de operações a adoptar pelos utilizadores de veículos eléctricos para acesso a serviços de mobilidade eléctrica.

2 — Os operadores de pontos de carregamento devem disponibilizar aos comercializadores de electricidade para a mobilidade eléctrica informação adequada sobre os preços e as condições comerciais de acesso aos pontos de carregamento.

3 — As facturas a apresentar pelos operadores de pontos de carregamento aos comercializadores de electricidade para a mobilidade eléctrica devem conter, de forma segregada, os elementos necessários a uma clara, completa e adequada compreensão dos valores facturados.

4 — Os pontos de carregamento devem disponibilizar, de forma clara e visível e em momento prévio à sua utilização efectiva, informação sobre o preço dos serviços disponíveis para o carregamento de baterias de veículos eléctricos.

5 — 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 recepção e tratamento das respectivas reclamações.

Artigo 18.º

Direitos do operador de pontos de carregamento

1 — Constituem direitos do operador de pontos de carregamento, designadamente:

a) O exercício da actividade 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, a qual deve ser entregue pelos comercializadores de electricidade para a mobilidade eléctrica ainda que seja repercutida no preço a pagar pelos utilizadores de veículos eléctricos aos comercializadores de electricidade para a mobilidade eléctrica.

2 — O montante da remuneração prevista na alínea b) do número anterior é fixado, durante um período transitório, mediante portaria do membro do Governo responsável pela área da energia, nos termos do número seguinte.

3 — A fixação da remuneração pela actividade de operação de pontos de carregamento deve possibilitar, exclusivamente através e com dependência do pagamento das contrapartidas suportadas pelos utilizadores de veículos eléctricos, o equilíbrio económico e financeiro da actividade, em condições de uma gestão eficiente, de acordo com um modelo de retorno sobre a base de activos relevantes e de adequação da remuneração aos custos, que pode não se verificar durante a execução da rede piloto de mobilidade eléctrica.

Artigo 19.º

Inspecções periódicas

1 — Os operadores de pontos de carregamento devem, de cinco em cinco anos, requerer às entidades responsáveis pela aprovação das instalações eléctricas de pontos de carregamento a realização de inspecção periódica a, pelo menos, 25 % dos pontos de carregamento por si explorados e seleccionados de forma aleatória, desde que cada um dos pontos de carregamento seja objecto de inspecção com uma periodicidade mínima de 15 anos.

2 — A inspecção prevista no número anterior compreende a realização dos exames e ensaios necessários à verificação das condições de segurança das instalações eléctricas.

SECÇÃO III

Gestão de operações da rede de mobilidade eléctrica

Artigo 20.º

Estrutura da sociedade gestora de operações

1 — A actividade de gestão de operações da rede de mobilidade eléctrica é exercida por sociedade gestora constituída sob a forma de sociedade anónima, cujo capital social

é maioritariamente detido pela entidade concessionária da rede nacional de distribuição de electricidade.

2 — As entidades públicas e privadas que desenvolvam actividades relacionadas com a mobilidade eléctrica podem adquirir ou subscrever, em condições de mercado, uma participação individual não superior, respectivamente, a 10 % e a 5 % do capital da entidade a que faz referência o número anterior.

3 — A participação das entidades referidas no número anterior não pode, no seu conjunto, ser superior a 49 % do capital da sociedade prevista no n.º 1.

Artigo 21.º

Atribuições da sociedade gestora de operações

1 — A sociedade gestora de operações da rede de mobilidade eléctrica tem como objecto a gestão de operações da rede de pontos de carregamento de baterias de veículos eléctricos explorados por operadores devidamente licenciados.

2 — Constituem atribuições da sociedade gestora de operações da rede de mobilidade eléctrica, designadamente:

a) Acompanhar a execução da rede piloto de mobilidade eléctrica dentro dos prazos determinados e de acordo com as orientações definidas pelo Gabinete para a Mobilidade Eléctrica em Portugal nos termos do artigo 37.º;

b) Estabelecer sistemas de informação e de comunicações destinados à integração da rede de mobilidade eléctrica e adaptados às respectivas características e necessidades de gestão;

c) Gerir os dados relativos a informação energética e financeira dos comercializadores de electricidade para a mobilidade eléctrica, dos operadores de pontos de carregamento, dos operadores das redes de distribuição de electricidade 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 eléctricos em cada ponto de carregamento;

d) Promover, por conta de cada entidade que desenvolva actividades relacionadas com a mobilidade eléctrica, a realização de operações de facturação e liquidação dos montantes devidos ou a receber por cada uma daquelas entidades em virtude do exercício das aludidas actividades;

e) Determinar eventuais perdas e consumos próprios de energia eléctrica do ponto de carregamento e o respectivo consumo para carregamento de baterias de veículos eléctricos, bem como alocar as referidas perdas e consumos próprios, nos termos previstos na alínea e) do n.º 1 do artigo 11.º;

f) Definir os procedimentos e as normas técnicas e de segurança aplicáveis à ligação e funcionamento dos pontos de carregamento no âmbito da rede de mobilidade eléctrica, designadamente no que respeita aos respectivos equipamentos, sistemas e comunicações;

g) Monitorizar o funcionamento da rede de mobilidade eléctrica;

h) Solicitar ao operador da rede de distribuição relevante que efectue o início de entrega de energia nos pontos de carregamento integrados na rede de mobilidade eléctrica;

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

Artigo 22.º

Organização da sociedade gestora de operações

1 — A sociedade gestora de operações da rede de mobilidade eléctrica deve ser uma entidade com autonomia nos planos jurídico, da organização e da tomada de decisões em relação às entidades que exerçam, directamente ou através de sociedades coligadas, as actividades previstas nas alíneas *a)* e *b)* do n.º 1 do artigo 5.º, bem como das entidades que exerçam actividades relativas ao sector eléctrico.

2 — Cabe à sociedade gestora de operações da rede de mobilidade eléctrica dispor de uma organização empresarial equipada com os meios humanos, materiais e técnicos necessários para prestar os seus serviços em condições adequadas de qualidade e eficiência.

3 — É autorizada a contratação de terceiros para a prestação de serviços compreendidos no âmbito das atribuições da sociedade gestora de operações, devendo, para o efeito, ser contratadas entidades com aptidões técnicas e recursos humanos e operacionais apropriados.

4 — A sociedade gestora de operações da rede de mobilidade eléctrica deve, com periodicidade anual, apresentar, por via electrónica, através do Portal da Empresa, à ERSE relatórios sobre a execução das actividades por si desenvolvidas.

Artigo 23.º

Deveres da sociedade gestora de operações

São deveres da sociedade gestora de operações, designadamente:

a) Garantir a integração dos pontos de carregamento de acesso público e privativo explorados por operadores devidamente licenciados na rede de mobilidade eléctrica, bem como a respectiva interligação, 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 respeitantes aos volumes de energia eléctrica utilizada em cada ponto de carregamento da rede de mobilidade eléctrica e às eventuais perdas e consumos próprios a que se referem as alíneas *c)* e *e)* do n.º 2 do artigo 21.º;

c) Assegurar a confidencialidade da informação que lhe seja transmitida pelos comercializadores de electricidade para a mobilidade eléctrica, pelos operadores de pontos de carregamento e pelos operadores de redes de distribuição de electricidade, salvo na medida necessária para observar as atribuições e deveres que lhe cabem no exercício da sua actividade;

d) Estabelecer um manual de operações que defina as regras de funcionamento e os procedimentos a adoptar pelos agentes que desenvolvam actividades de mobilidade eléctrica;

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 de mobilidade eléctrica, em termos que assegurem a constante interoperabilidade entre as diversas componentes da rede;

f) Desactivar da rede de mobilidade eléctrica os equipamentos, sistemas e meios de carregamento de baterias de veículos eléctricos sempre que se verifique o incumprimento, por um período contínuo superior a quatro meses,

de quaisquer obrigações pecuniárias pelos respectivos operadores ou comercializadores, mediante decisão fundamentada da ERSE ou solicitação fundamentada dirigida por entidade que desenvolva actividade prevista nas alíneas *a)* ou *b)* do n.º 1 do artigo 5.º ou por entidade que desenvolva actividade de distribuição ou fornecimento de energia eléctrica;

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 eléctrica;

i) Respeitar as disposições legais e regulamentares aplicáveis ao exercício da sua actividade.

Artigo 24.º

Direitos da sociedade gestora de operações

Constituem direitos da sociedade gestora de operações da rede de mobilidade eléctrica, designadamente:

a) O exercício da respectiva actividade, nos termos da legislação e da regulamentação aplicáveis;

b) O recebimento de remuneração que assegure, exclusivamente através e com dependência do pagamento das contrapartidas suportadas pelos utilizadores de veículos eléctricos, o equilíbrio económico e financeiro da actividade, 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 activos relevantes e de adequação da remuneração aos custos, que pode não se verificar durante a execução da rede piloto de mobilidade eléctrica, nos termos do Regulamento da Mobilidade Eléctrica a aprovar pela ERSE.

CAPÍTULO III

Pontos de carregamento

Artigo 25.º

Pontos de carregamento em local público de acesso 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 15.º

2 — Sem prejuízo do disposto no artigo 31.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 eléctricos, a qual deve ser concedida por período equivalente ao da licença do respectivo 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 respectivo 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 respectivas 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 actividades poderem ficar a cargo de um operador devidamente licenciado nos termos do presente decreto-lei.

Artigo 26.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 eléctricos são instalados, disponibilizados, explorados e mantidos por operador licenciado nos termos do artigo 15.º, o qual pode ser o titular do local de instalação do ponto de carregamento.

2 — A instalação de pontos de carregamento nos casos previstos no número anterior fica apenas sujeita ao disposto no artigo 31.º

Artigo 27.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 explorados por operadores de pontos de carregamento fica sujeita ao disposto no artigo 31.º

Artigo 28.º

Pontos de carregamento em edifícios novos

1 — O controlo prévio de operações urbanísticas de construção ou reconstrução de prédios em regime de propriedade horizontal, que disponham de locais de estacionamento de veículos, deve assegurar a inclusão, para cada local de estacionamento, de um ponto de carregamento normal ou de uma tomada eléctrica que cumpra os requisitos técnicos definidos pela DGEG para o efeito de carregamento de baterias de veículos eléctricos.

2 — O controlo prévio de operações urbanísticas de construção ou reconstrução dos demais prédios, que disponham de locais de estacionamento de veículos, deve assegurar a inclusão de um ponto de carregamento normal ou tomada eléctrica que cumpra os requisitos técnicos definidos pela DGEG para o efeito de carregamento de baterias de veículos eléctricos.

3 — As normas técnicas para instalação do ponto de carregamento ou da tomada eléctrica previstos nos números anteriores são definidas por portaria conjunta dos membros do Governo responsáveis pelas áreas das autarquias locais, da energia, das obras públicas, dos transportes e da habitação.

4 — Aplica-se à instalação, disponibilização, exploração e manutenção dos pontos de carregamento previstos no presente artigo o disposto no artigo 26.º ou no artigo 27.º, consoante aplicável.

Artigo 29.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 eléctricos ou de tomadas eléctricas que cumpram os requisitos técnicos definidos pela DGEG para o efeito de carregamento de baterias de veículos eléctricos, 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 eléctrica 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 eléctrica 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 eléctricos 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 eléctricos ou tomada eléctrica para uso partilhado que permita assegurar os mesmos serviços e a mesma tecnologia;

c) Quando a instalação do ponto de carregamento ou tomada eléctrica 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 adopção, devendo ser fundamentadas quando sejam negativas.

6 — O regime de propriedade e operação dos pontos de carregamento ou tomadas eléctricas 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 26.º ou no artigo 27.º, consoante aplicável.

Artigo 30.º

Condições de funcionamento

1 — Incumbe ao operador da rede de distribuição de electricidade competente efectuar, a solicitação do operador de pontos de carregamento, os actos necessários à ligação dos pontos de carregamento rápido ou normal à respectiva rede de distribuição de electricidade e, a solicitação da sociedade gestora de operações, o correspondente início de entrega de energia.

2 — Os equipamentos e componentes de rede eléctrica utilizados para assegurar as ligações a que se refere o número anterior passam a integrar imediatamente a respectiva concessão de distribuição de electricidade e, dessa forma, a base de activos remunerados, aplicando-se o disposto na legislação e regulamentação aplicáveis ao sector eléctrico 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 electricidade relevante deve entregar à sociedade gestora de operações da rede de mobilidade eléctrica, com uma periodicidade mensal, as medições de consumo de electricidade registadas em cada ponto de ligação aos pontos de carregamento integrados na rede de mobilidade eléctrica.

Artigo 31.º

Instalação dos pontos de carregamento e aprovação das instalações eléctricas

A instalação dos pontos de carregamento fica sujeita a comunicação prévia, nos termos previstos no regime jurídico da urbanização e da edificação, e as correspondentes instalações eléctricas, incluindo as que constituam alterações de instalações existentes, ficam sujeitas a aprovação nos termos da legislação aplicável.

Artigo 32.º

Acesso a pontos de carregamento

1 — Qualquer utilizador de veículos eléctricos tem o direito de acesso aos pontos de carregamento de acesso público, independentemente do comercializador de electricidade para a mobilidade eléctrica que tenha contratado para a prestação dos respectivos serviços.

2 — O acesso pelo utilizador de veículos eléctricos 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.

Artigo 33.º

Responsabilidade e seguro

1 — Para efeitos do disposto no artigo 509.º do Código Civil, considera-se que:

a) Cada operador de pontos de carregamento dispõe da direcção efectiva e utiliza no seu próprio interesse as instalações eléctricas que integram os pontos de carregamento por si explorados;

b) Os pontos de carregamento não constituem meros utensílios de uso de energia.

2 — O operador de pontos de carregamento deve ter a sua responsabilidade civil coberta por um contrato de seguro de responsabilidade civil.

3 — Os montantes dos capitais mínimos anuais cobertos pelo seguro, independentemente do número de sinistros ocorridos e do número de lesados, são fixados e revistos pela DGEG, em função das características, da dimensão e do grau de risco associados aos pontos de carregamento explorados pelo respectivo operador, actualizados automaticamente em 31 de Janeiro de cada ano, de acordo com o índice de preços no consumidor do ano civil anterior, sem habitação, publicado pelo Instituto Nacional de Estatística, I. P. (INE).

4 — O contrato de seguro a que se refere o n.º 2 deve cobrir os sinistros ocorridos durante a vigência da apólice, desde que reclamados até três anos após a sua ocorrência.

5 — Sem prejuízo do disposto no artigo 59.º do regime jurídico do contrato de seguro, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 72/2008, de 16 de Abril, a cobertura efectiva do risco deve iniciar-se com a atribuição da licença de operador de pontos de carregamento, devendo o operador fazer prova, mediante comunicação por via electrónica, da existência e manutenção da apólice perante a sociedade gestora de operações da rede de mobilidade eléctrica, até 31 de Janeiro de cada ano.

6 — O contrato de seguro pode incluir franquias não oponíveis a terceiros lesados.

7 — Em caso de resolução do contrato de seguro, a seguradora deve informar a sociedade gestora de operações da rede de mobilidade eléctrica, no prazo máximo de 10 dias após a data da respectiva produção de efeitos, sendo tal resolução apenas oponível a terceiros após recepção dessa informação pela sociedade gestora de operações.

8 — O contrato de seguro pode ser objecto de regulamentação por portaria conjunta dos membros do Governo responsáveis pelas áreas das finanças e da energia.

CAPÍTULO IV

Programa para a mobilidade eléctrica

Artigo 34.º

Rede piloto da mobilidade eléctrica

1 — A rede piloto da mobilidade eléctrica é constituída por um conjunto de pontos de carregamento e demais infra-estruturas, de acesso público e privativo, relacionadas com o carregamento de baterias de veículos eléctricos, disponibilizados aos utilizadores de veículos eléctricos durante a fase piloto do Programa para a Mobilidade Eléctrica, que decorre previsivelmente até 31 de Dezembro de 2012, nos termos identificados na Resolução do Conselho de Ministros n.º 81/2009, de 7 de Setembro.

2 — A rede piloto da mobilidade eléctrica tem um âmbito experimental destinado a testar e validar soluções tecnológicas, de serviço e de negócio referentes à mobilidade eléctrica, em conformidade com o presente decreto-lei e legislação complementar.

3 — Os municípios que integrem a rede piloto da mobilidade eléctrica autorizam os operadores de pontos de carregamento licenciados a efectuar a instalação, em locais ou pontos com acesso a uma via pública ou equiparada, de pontos de carregamento distribuídos geograficamente de acordo com os termos definidos nos respectivos planos municipais para a mobilidade eléctrica.

4 — Para os efeitos do número anterior, os municípios participantes na rede piloto da mobilidade eléctrica podem estabelecer acordos de associação entre si para a realiza-

ção de iniciativas conjuntas, designadamente com vista à demonstração, experimentação e validação de soluções técnicas compreendidas na execução da rede piloto da mobilidade eléctrica.

5 — O GAMEP pode autorizar, mediante despacho favorável da respectiva tutela, a integração de novos municípios na rede piloto da mobilidade eléctrica, de forma a assegurar a coerência da respectiva cobertura nacional.

6 — As entidades concessionárias, subconcessionárias ou exploradoras de áreas de serviço ou de abastecimento de combustíveis em auto-estradas e outras vias de circulação com elevado tráfego médio diário compreendidas na rede piloto da mobilidade eléctrica, identificadas por despacho conjunto dos membros do Governo responsáveis pelas áreas das finanças, da energia e dos transportes, disponibilizam, ou permitem que terceiros disponibilizem, o acesso a pontos de carregamento rápido para, pelo menos, dois veículos eléctricos em simultâneo em cada sentido de circulação, desde que fique assegurado que tal disponibilização não gera uma obrigação de reposição do equilíbrio económico-financeiro da respectiva concessão ou subconcessão.

Artigo 35.º

Execução da rede piloto da mobilidade eléctrica

1 — Incumbe ao operador da rede de distribuição de energia eléctrica em baixa tensão de cada município que participe na rede piloto da mobilidade eléctrica efectuar, sempre que solicitado e através de sociedade por si participada, a instalação técnica, operação e manutenção dos pontos de carregamento de acesso público previstos na Resolução do Conselho de Ministros n.º 81/2009, de 7 de Setembro, excepto quando localizados em áreas de serviço ou de abastecimento de combustíveis e desde que observem as condições técnicas e de segurança necessárias para a sua integração na rede piloto da mobilidade eléctrica.

2 — Para o efeito do número anterior, os operadores das redes de distribuição de energia eléctrica em baixa tensão solicitam aos municípios participantes na rede piloto da mobilidade eléctrica a atribuição de licença de utilização do domínio público municipal, a qual é atribuída pelo período de três anos, prorrogável por igual período.

3 — Iguamente para o efeito do n.º 1, a sociedade participada por um operador de redes de distribuição de electricidade em baixa tensão para exercer a actividade de operação de pontos de carregamento deve ser previamente autorizada nos termos do artigo 15.º, com dispensa da apresentação de plano de expansão.

4 — Após a execução da rede piloto da mobilidade eléctrica, as entidades cuja licença tenha sido emitida ao abrigo do número anterior e que pretendam prosseguir o exercício da actividade devem, no prazo de 90 dias a contar daquela data, apresentar à DGEG o respectivo plano de expansão da rede de mobilidade eléctrica para o período de cinco anos subsequente.

5 — Com excepção dos veículos pesados, durante a execução da rede piloto da mobilidade eléctrica, os veículos eléctricos devem afixar, para efeitos de circulação nas vias públicas ou equipadas, dístico identificativo, definido por despacho conjunto dos membros do Governo responsáveis pelas áreas da administração interna e dos transportes.

6 — Durante a execução da rede piloto da mobilidade eléctrica, são equiparados a veículos eléctricos o automóvel, o motociclo, o ciclomotor, o triciclo ou o quadriciclo

que disponha de um motor com uma autonomia de origem, em modo exclusivamente eléctrico, superior a 20 km e cuja bateria seja carregada mediante ligação à rede de mobilidade eléctrica ou a uma fonte de electricidade externa.

7 — A execução da rede piloto da mobilidade eléctrica é regulamentada por portaria dos membros do Governo responsáveis pelas áreas da energia e dos transportes.

Artigo 36.º

Estratégia nacional para a mobilidade eléctrica

1 — Com base na experiência e nos resultados verificados durante a execução da rede piloto da mobilidade eléctrica, o Governo aprova, por resolução do Conselho de Ministros, até ao termo daquela fase, uma estratégia nacional para a mobilidade eléctrica com o objectivo de definir os termos e as condições de execução das fases de crescimento e consolidação da rede de mobilidade eléctrica.

2 — A estratégia prevista no número anterior é elaborada tendo em consideração os planos municipais para a mobilidade eléctrica, abrangendo, pelo menos, os seguintes aspectos:

- a) Objectivos e princípios fundamentais a prosseguir;
- b) Resumo e balanço das experiências quanto às soluções técnicas e de negócio avaliadas durante a execução da rede piloto da mobilidade eléctrica;
- c) Identificação das necessidades verificadas no plano da oferta e da procura nos diversos níveis da cadeia de valor da mobilidade eléctrica;
- d) Identificação das necessidades de regulação das actividades previstas no n.º 1 do artigo 5.º, bem como das prerrogativas e instrumentos adequados ao seu exercício;
- e) Identificação das oportunidades de desenvolvimento tecnológico e de criação de valor acrescentado para as empresas baseadas em investigação e desenvolvimento, em cooperação com o sistema científico e tecnológico nacional;
- f) Definição de acções adequadas a satisfazer as necessidades referidas na alínea anterior, incluindo prazos de concretização e entidades envolvidas.

Artigo 37.º

Gabinete para a Mobilidade Eléctrica em Portugal

1 — O Gabinete para a Mobilidade Eléctrica em Portugal (GAMEP) tem a natureza de um grupo de trabalho que actua na dependência do membro do Governo responsável pela área da energia, cabendo-lhe a preparação e implementação do Programa para a Mobilidade Eléctrica.

2 — Incumbe ao GAMEP:

- a) Coordenar a execução da rede piloto da mobilidade eléctrica, promovendo a articulação entre a administração central e os municípios e dirigindo as orientações adequadas aos diversos agentes relacionados com a mobilidade eléctrica;
- b) Mediante despacho favorável da respectiva tutela, aprovar os planos municipais para a mobilidade eléctrica e autorizar a integração de novos municípios na rede piloto da mobilidade eléctrica;
- c) Preparar a fase de consolidação e crescimento da rede de mobilidade eléctrica, designadamente elaborando a proposta de estratégia nacional para a mobilidade eléctrica, garantindo o envolvimento do sistema científico e

tecnológico nacional, através da participação em programas de investigação e desenvolvimento industrialmente orientados;

d) Organizar iniciativas destinadas à divulgação do modelo organizativo e do desenvolvimento da rede piloto da mobilidade eléctrica, incluindo a nível internacional;

e) Promover o envolvimento da indústria nacional no desenvolvimento de soluções de carregamento de baterias e de construção de veículos eléctricos;

f) Promover o envolvimento do sistema científico e tecnológico e a sua interacção com a indústria nacional com vista ao desenvolvimento de soluções inovadoras na gestão do sistema de mobilidade eléctrica, do carregamento de baterias e da construção de veículos eléctricos;

g) Exercer as demais funções necessárias ao desempenho da sua missão, bem como as competências que nele forem delegadas.

3 — O GAMEP é constituído por uma equipa de três membros, correspondente a dois vogais dirigidos por um coordenador, os quais são designados por despacho do membro do Governo responsável pela área da energia.

4 — Compete ao coordenador do GAMEP:

- a) Dirigir o GAMEP;
- b) Representar institucionalmente o GAMEP;
- c) Convocar a participação de entidades públicas e privadas nas actividades desenvolvidas pelo GAMEP;
- d) Proceder à gestão técnica, administrativa e financeira do GAMEP;
- e) Promover a avaliação das acções desenvolvidas pelo GAMEP;
- f) Presidir e coordenar os trabalhos do conselho consultivo;
- g) Apresentar relatórios trimestrais sobre a execução das acções do GAMEP ao membro do Governo responsável pela área da energia.

5 — O GAMEP é apoiado por um conselho consultivo, cujo funcionamento e composição são definidos por despacho do membro do Governo responsável pela área da energia.

6 — O conselho consultivo do GAMEP integra um representante do Ministério do Ambiente e Ordenamento do Território e é constituído por um número máximo de 10 elementos com actividade não remunerada.

7 — O apoio logístico e administrativo do GAMEP é assegurado através da DGEG.

CAPÍTULO V

Incentivos

Artigo 38.º

Incentivos financeiros

1 — A aquisição de veículos exclusivamente eléctricos beneficia dos seguintes incentivos financeiros, nos termos a fixar por portaria dos membros do Governo responsáveis pelas áreas das finanças, da economia e dos transportes:

a) Incentivo financeiro no montante de € 5000, atribuído, a partir da data de entrada em vigor do presente decreto-lei, à aquisição, por pessoas singulares, dos primeiros 5000 veículos eléctricos automóveis ligeiros novos;

b) Incentivo no valor de € 1500, à destruição de automóveis ligeiros em fim de vida por troca com a aquisição de veículos eléctricos automóveis ligeiros novos.

2 — A portaria referida no número anterior adopta as regras necessárias para que, quando haja cumulação dos incentivos previstos no número anterior, os mesmos sejam processados e recebidos pelo interessado simultaneamente.

Artigo 39.º

Condições do incentivo à destruição de automóvel ligeiro em fim de vida

Beneficiam do incentivo à destruição de automóvel ligeiro em fim de vida as pessoas singulares que sejam proprietárias, há mais de seis meses, do automóvel ligeiro entregue para destruição, devendo o mesmo preencher cumulativamente as seguintes condições:

- a) Possuir matrícula por um período igual ou superior a 10 anos;
- b) Estar livre de quaisquer ónus ou encargos;
- c) Estar em condições de circulação pelos seus próprios meios ou, não sendo esse o caso, possuir ainda todos os seus componentes;
- d) Ser entregue para destruição nos termos fixados pelo presente decreto-lei.

Artigo 40.º

Controlo da documentação

1 — O proprietário de automóvel ligeiro que pretenda beneficiar do incentivo previsto na alínea b) do n.º 1 do artigo 38.º deve entregá-lo num dos operadores de desmantelamento licenciados nos termos do Decreto-Lei n.º 196/2003, de 23 de Agosto.

2 — Nos casos em que o veículo a destruir seja entregue num dos operadores de desmantelamento referidos no número anterior, o seu proprietário deve:

- a) Entregar o documento de identificação do veículo e o título de registo de propriedade ou, em alternativa, o certificado de matrícula;
- b) Requerer o cancelamento da respectiva matrícula, através do preenchimento de impresso de modelo legal que é disponibilizado pelo operador.

3 — Aos operadores de desmantelamento encontra-se vedada a comercialização dos veículos entregues ou dos seus componentes.

Artigo 41.º

Controlo de destruição

1 — O operador de desmantelamento que recebe o veículo deve proceder à sua identificação e registo fotográfico, conferir a respectiva documentação, desmantelá-lo e proceder à emissão, por via electrónica, através do Portal da Empresa, do certificado de destruição nos termos dos n.ºs 7 a 10 do artigo 17.º do Decreto-Lei n.º 196/2003, de 23 de Agosto.

2 — Para obtenção do incentivo referido na alínea b) do n.º 1 do artigo 38.º, o proprietário do veículo deve apresentar ao IMTT cópia do certificado de destruição.

3 — Para efeitos da obtenção do incentivo, o certificado deve ser utilizado no prazo de seis meses a contar da respectiva emissão, só podendo ser utilizado um certificado em cada aquisição de veículo eléctrico novo.

CAPÍTULO VI

Regulação da actividade de gestão de operações da rede de mobilidade eléctrica

Artigo 42.º

Finalidade da regulação

A regulação da actividade de gestão de operações da rede de mobilidade eléctrica tem por finalidade contribuir para assegurar a eficiência e a racionalidade das actividades em termos objectivos, transparentes, não discriminatórios e concorrenciais, através da sua supervisão e acompanhamento, integrada nos princípios gerais definidos no artigo 4.º

Artigo 43.º

Incumbência da regulação

1 — A actividade de gestão de operações da rede de mobilidade eléctrica está sujeita a regulação.

2 — A regulação a que se refere o número anterior é atribuída à ERSE, sem prejuízo das competências conferidas a outras entidades administrativas, no domínio específico das suas atribuições.

3 — A regulação exerce-se nos termos previstos no presente decreto-lei e respectiva legislação complementar, nos termos dos diplomas que definem as competências das entidades referidas no número anterior e, bem assim, nos termos a definir nos regulamentos e demais actos administrativos que para o efeito são aprovados pela ERSE.

Artigo 44.º

Atribuições da regulação

Sem prejuízo das atribuições e competências das entidades referidas no artigo anterior, são atribuições da regulação, nomeadamente:

a) Proteger os direitos e os interesses dos utilizadores de veículos eléctricos em relação a preços e qualidade de serviço, promovendo a sua informação e esclarecimento;

b) Assegurar a existência de condições que permitam, às actividades reguladas, a obtenção do equilíbrio económico e financeiro, nos termos de uma gestão adequada e eficiente;

c) Velar pelo cumprimento, por parte dos agentes, das obrigações estabelecidas na lei e nos regulamentos, bem como nas licenças;

d) Contribuir para a progressiva melhoria das condições técnicas e ambientais das actividades reguladas, estimulando, nomeadamente, a adopção de práticas que promovam a existência de padrões adequados de qualidade de serviço e de defesa do meio ambiente.

CAPÍTULO VII

Regime contra-ordenacional

Artigo 45.º

Infracções leves

1 — Constitui contra-ordenação punível com coima entre € 100 e € 1000 ou entre € 1500 e € 15 000, consoante seja aplicada, respectivamente, a pessoa singular ou a pessoa colectiva:

- a)* A violação do disposto no n.º 3 do artigo 7.º;
- b)* A violação do disposto nas alíneas *b)* a *m)* do n.º 1 do artigo 11.º;

- c)* A violação do disposto nos n.ºs 1 e 2 do artigo 12.º;
- d)* A violação do disposto no n.º 3 do artigo 14.º;
- e)* A violação do disposto nas alíneas *b)* a *n)* do artigo 16.º;
- f)* A violação do disposto nos n.ºs 1 a 4 do artigo 17.º;
- g)* A violação do disposto nos n.ºs 1 e 4 do artigo 22.º;
- h)* A violação do disposto nas alíneas *a)* a *e)* do artigo 23.º

2 — A aposição do dístico a que se refere o n.º 5 do artigo 35.º em veículos que não cumpram os requisitos definidos no n.º 1 do artigo 3.º ou no n.º 6 do artigo 35.º constitui contra-ordenação punível com coima de € 50 a € 250.

Artigo 46.º

Infracções graves

Constitui contra-ordenação punível com coima entre € 300 e € 3000 ou entre € 4000 e € 40 000, consoante seja aplicada, respectivamente, a pessoa singular ou a pessoa colectiva:

a) O exercício não licenciado das actividades de comercialização de electricidade para a mobilidade eléctrica e de operação de pontos de carregamento;

b) A disponibilização de pontos de carregamento por entidades que não estejam devidamente licenciadas para o efeito ou que não tenham assegurado a operação dos respectivos pontos de carregamento por entidade licenciada para o efeito;

c) A ausência de solicitação, pelo respectivo operador de pontos de carregamento, da integração, na rede de mobilidade eléctrica, de pontos de carregamento localizados em pontos com acesso a uma via pública ou equiparada;

d) A instalação de pontos de carregamento em locais ou pontos com acesso a vias públicas ou equiparadas sem a licença prevista no n.º 2 do artigo 25.º;

e) A utilização de pontos de carregamento integrados na rede de mobilidade eléctrica para fim diverso do carregamento de bateria de veículo eléctrico;

f) A violação do disposto nas alíneas *a)* e *n)* do n.º 1 do artigo 11.º;

g) A violação do disposto nas alíneas *a)* e *o)* do artigo 16.º;

h) A violação do disposto no n.º 1 do artigo 19.º;

i) A violação do disposto no artigo 31.º;

j) A violação do disposto nos n.ºs 2 a 5 do artigo 33.º

Artigo 47.º

Regime aplicável

1 — Pela prática das contra-ordenações previstas nos artigos 45.º e 46.º, podem ser responsabilizadas pessoas colectivas, independentemente da regularidade da sua constituição, sociedades e associações sem personalidade jurídica, bem como os titulares dos respectivos órgãos de administração.

2 — Os titulares do órgão de administração das entidades referidas no número anterior incorrem na sanção prevista para aquelas, especialmente atenuada, quando, conhecendo ou devendo conhecer a prática da infracção, não adoptem as medidas adequadas para lhe pôr termo imediatamente, a não ser que sanção mais grave lhes caiba por força de outra disposição legal.

3 — A negligência é punível.

4 — A competência para o processamento das contra-ordenações e aplicação das coimas pertence à DGEG, sem prejuízo da possibilidade de delegação nos termos da lei.

5 — Qualquer autoridade ou agente de autoridade que, no exercício das suas funções de fiscalização, presencie ou adquira notícia, por denúncia ou conhecimento próprio, da prática de contra-ordenação prevista no presente decreto-lei, deve levantar ou mandar levantar auto de notícia, por si assinado, do qual conste menção dos factos que constituem a infracção, o dia, a hora, o local e as circunstâncias em que foi cometida, o nome e a qualidade da autoridade ou agente de autoridade que a presenciou, a identificação dos agentes da infracção e, quando possível, de, pelo menos, uma testemunha que assine o auto e possa depor sobre os factos.

6 — O auto de notícia levantado e assinado nos termos do número anterior faz fé sobre os factos presenciados pelo atuante, até prova em contrário.

7 — O produto das coimas reverte, em 40%, para a DGEG, independentemente da fase em que se torne definitiva ou transite em julgado a decisão condenatória, revertendo os 60% remanescentes para o Estado.

CAPÍTULO VIII

Disposições finais e transitórias

Artigo 48.º

Taxas administrativas

1 — São devidas taxas pela emissão das licenças de comercialização de electricidade para a mobilidade eléctrica e de operação de pontos de carregamento previstas no presente decreto-lei.

2 — O pagamento das taxas previstas no número anterior é efectuado no prazo de 30 dias a contar da emissão da respectiva licença, através de meios electrónicos.

3 — O produto das taxas previstas no n.º 1 constitui receita exclusiva da DGEG.

4 — Pela realização das inspecções periódicas previstas no artigo 19.º é devida à entidade inspectora competente uma taxa de inspecção.

5 — O valor das taxas é fixado por portaria do membro do Governo responsável pela área da energia.

Artigo 49.º

Princípio da simplificação administrativa

Os procedimentos administrativos realizados ao abrigo do presente decreto-lei, bem como os procedimentos administrativos conexos com os mesmos, devem realizar-se de forma a reduzir ao mínimo indispensável os encargos sobre os interessados, os procedimentos, documentos e actos que tenham de praticar ou enviar para as entidades competentes, bem como a necessidade de deslocações físicas, incluindo, designadamente, o seguinte:

a) Todos os pedidos, comunicações e notificações entre os interessados e outros intervenientes no procedimento de licenciamento e exercício do direito aos incentivos devem ser efectuados por meios electrónicos;

b) O incumprimento dos prazos previstos para a emissão de pareceres ou prática de actos não impede que o procedimento prossiga e seja decidido.

Artigo 50.º

Desmaterialização de actos e procedimentos

Todos os pedidos, comunicações entre os interessados e outros intervenientes nos procedimentos de licenciamento devem ser efectuados por meios electrónicos, através do sítio na Internet em que se encontra alojado o Portal da Empresa.

Artigo 51.º

Constituição da sociedade gestora de operações da rede de mobilidade eléctrica

A sociedade a que se refere o n.º 1 do artigo 20.º deve ser constituída pela entidade concessionária da rede nacional de distribuição de electricidade até 30 de Abril de 2010.

Artigo 52.º

Instalação de pontos de carregamento em edifícios novos

As exigências a que se referem os n.ºs 1 e 2 do artigo 28.º aplicam-se aos controlos prévios de operações urbanísticas de construção ou reconstrução de prédios cujos procedimentos se iniciem junto dos serviços das respectivas entidades licenciadoras a partir de 1 de Julho de 2010.

Artigo 53.º

Conversão de veículos

1 — A conversão de veículos com motor de combustão interna em veículos eléctricos está isenta do pagamento de qualquer taxa durante a execução da rede piloto da mobilidade eléctrica.

2 — Após a execução da rede piloto da mobilidade eléctrica, a conversão de veículos com motor de combustão interna em veículos eléctricos fica sujeita ao pagamento de taxa de conversão, cujo valor é fixado por portaria conjunto dos membros do Governos responsáveis pelas áreas das finanças e dos transportes.

Artigo 54.º

Regulamentos da ERSE

Compete à ERSE aprovar, até 30 de Junho de 2010, as alterações dos regulamentos relevantes referidos no artigo 59.º do Decreto-Lei n.º 172/2006, de 23 de Agosto, que sejam necessárias para a implementação do disposto no presente decreto-lei, bem como o Regulamento da Mobilidade Eléctrica previsto na alínea b) do artigo 24.º

Artigo 55.º

Alteração ao Decreto Regulamentar n.º 22-A/98, de 1 de Outubro

1 — Os artigos 34.º e 44.º do Decreto Regulamentar n.º 22-A/98, de 1 de Outubro, alterado pelos Decretos Regulamentares n.ºs 41/2002, de 20 de Agosto, e 13/2003, de 26 de Junho, passam a ter a seguinte redacção:

«Artigo 34.º

[...]

Os sinais de informação representados no quadro xxix, em anexo, indicam a existência de locais com interesse e dão outras indicações úteis e são os seguintes:

H1a — estacionamento autorizado: indicação do local em que o estacionamento é autorizado;

H1b —	.....
H2 —	.....
H3 —	.....
H4 —	.....
H5 —	.....
H6 —	.....
H7 —	.....
H8a e H8b —	.....
H9 —	.....
H10 —	.....
H11 —	.....
H12 —	.....
H13a —	.....
H13b —	.....
H13c —	Posto de abastecimento de combustível com serviço a veículos eléctricos: indicação da existência de posto de abastecimento de combustível e de um ponto de carregamento para veículos eléctricos, situados à distância, em metros, indicada no sinal;
H13d —	Posto de abastecimento de combustível com GPL e com serviço a veículos eléctricos: indicação da existência de posto de abastecimento de combustível com gás de petróleo liquefeito e de um ponto de carregamento para veículos eléctricos, situados à distância, em metros, indicada no sinal;
H14a —	.....
H14b —	.....
H14c —	.....
H15 —	.....
H16a —	.....
H16b —	.....
H16c —	.....
H16d —	.....
H17 —	.....
H18 —	.....
H19 —	.....
H20a —	.....
H20b —	.....
H20c —	paragem de veículos afectos ao transporte de crianças: indicação do local reservado a paragem de veículos afectos ao transporte de crianças;
H21 —	.....
H22 —	.....
H23 —	.....
H24 —	.....
H25 —	.....
H26 —	.....
H27 —	.....
H28 —	.....
H29a e H29b —	.....
H30 —	.....
H31a, H31b, H31c e H31d —	.....
H32 —	.....
H33 —	.....
H34 —	.....
H35 —	.....
H36 —	.....
H37 —	.....
H38 —	.....
H39 —	.....
H40 —	.....
H41 —	.....
H42 —	.....

Artigo 46.º

[...]

Os painéis adicionais representados no quadro xxxv, em anexo, destinam-se a completar a indicação dada pelos sinais verticais, a restringir a sua aplicação a certas categorias de utentes da via pública, a limitar a sua validade a determinados períodos de tempo ou a indicar a extensão da via em que vigoram as prescrições e são os seguintes:

Modelos n.ºs 1a e 1b —	.....
Modelo n.º 2 —	.....
Modelos n.ºs 4a, 4b e 5 —	.....
Modelos n.ºs 6a e 6b —	.....
Modelos n.ºs 7a, 7b, 7c e 7d —	.....
Modelo n.º 8 —	.....
Modelo n.º 9 —	.....
Modelos n.ºs 10a, 10b e 10c —	painéis indicadores de aplicação: destinam-se a informar que, respectivamente, a prescrição não se aplica ou só se aplica a determinados veículos ou operações, e a veículos eléctricos;
Modelos n.ºs 11a, 11b, 11c, 11d, 11e, 11f, 11g, 11h, 11i, 11j e 11l —	painéis indicadores de veículos a que se aplica a regulamentação: destinam-se a informar que a indicação ou a prescrição constante do sinal apenas se aplica aos veículos que figurarem no painel; o modelo n.º 11a deve utilizar-se para automóveis ligeiros de passageiros e mistos; o modelo n.º 11b para automóveis de mercadorias; o modelo n.º 11c para automóveis pesados de passageiros; o modelo n.º 11d para veículos portadores do dístico de deficiente; o modelo 11e para automóveis pesados de mercadorias; o modelo n.º 11f para motocicletas; o modelo n.º 11g para ciclomotores; o modelo n.º 11h para velocípedes; o modelo n.º 11i para veículos agrícolas; o modelo n.º 11j para veículos afectos ao serviço de determinadas entidades; e o modelo n.º 11l para veículos eléctricos;
Modelos n.ºs 12a, 12b, 12c, 12d, 12e e 12f —	.....
Modelos n.ºs 13a e 13b —	.....
Modelo n.º 14 —	.....
Modelo n.º 16 —	.....
Modelo n.º 17 —	.....
Modelo n.º 18 —	.....
Modelos n.ºs 19a e 19b —	.....
Modelo n.º 20 —»

2 — Os quadros xxix e xxxv anexos ao Decreto Regulamentar n.º 22-A/98, de 1 de Outubro, alterado pelos Decretos Regulamentares n.ºs 41/2002, de 20 de Agosto, e 13/2003, de 26 de Junho, são alterados de acordo com o anexo ao presente decreto-lei, que dele faz parte integrante.

Artigo 56.º

Aplicação da lei no tempo e direito transitório sobre desmaterialização de actos e procedimentos

O disposto no artigo 50.º produz efeitos a partir de 1 de Julho de 2010, devendo até essa data assegurar-se a possibilidade de os pedidos, comunicações e notificações aí previstos se realizarem através de endereço de correio electrónico único, criado para o efeito pela

entidade licenciadora, a indicar nos sítios do Portal da Empresa.

Visto e aprovado em Conselho de Ministros de 4 de Fevereiro de 2010. — *José Sócrates Carvalho Pinto de Sousa* — *Fernando Teixeira dos Santos* — *Rui Carlos Pereira* — *Alberto de Sousa Martins* — *José António Fonseca Vieira da Silva* — *António Augusto da Ascensão Mendonça* — *Dulce dos Prazeres Fidalgo Álvaro Pássaro*.

Promulgado em 9 de Abril de 2010.

Publique-se.

O Presidente da República, ANÍBAL CAVACO SILVA.

Referendado em 12 de Abril de 2010.

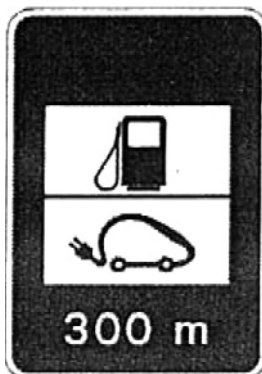
O Primeiro-Ministro, *José Sócrates Carvalho Pinto de Sousa*.

ANEXO

(a que se refere o n.º 2 do artigo 55.º)

QUADRO XXIX

H13c — Posto de abastecimento de combustível com serviço a veículos eléctricos



H13d — Posto de abastecimento com GPL e com serviço a veículos eléctricos

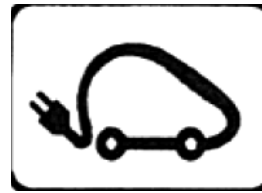


QUADRO XXXV

Modelo 10c



Modelo 111



MINISTÉRIO DA SAÚDE

Decreto Regulamentar n.º 1/2010

de 26 de Abril

A aplicação de técnicas de procriação medicamente assistida em Portugal foi aprovada pela Lei n.º 32/2006, de 26 de Julho. O Decreto Regulamentar n.º 5/2008, de 11 de Fevereiro, que veio regulamentar a referida lei, estabelece o regime dos centros autorizados a ministrar técnicas de procriação medicamente assistida, os requisitos de qualificação técnica dos respectivos profissionais e as regras para protecção de dados pessoais.

Dois anos após a entrada em vigor desta regulamentação e na esteira das recomendações do Conselho Nacional de Procriação Medicamente Assistida sente-se necessidade de alterar e aditar algumas normas referentes às exigências de qualificação técnica dos profissionais dos centros referidos, em função da respectiva actuação.

As alterações introduzidas permitem, em primeiro lugar, que médicos de outras especialidades ou técnicos licenciados e com experiência possam participar na aplicação de técnicas de procriação medicamente assistida, envolvendo, desta forma, mais profissionais de saúde nesta área. Em segundo lugar, pretende-se criar uma nova dinâmica nos centros autorizados a ministrar as técnicas de procriação medicamente assistida (PMA), beneficiando todos os seus utentes.

Assim, reconhece-se que os centros de PMA devem dispor de, pelo menos, dois médicos especialistas em ginecologia/obstetrícia, preferencialmente habilitados com a subespecialidade de medicina da reprodução.

Contudo, essa exigência de qualificação já não se justifica em relação aos profissionais que exercem funções nos centros que se dediquem exclusivamente à inseminação artificial ou à selecção de dadores e preservação de gâmetas. Para os centros dedicados exclusivamente à inseminação artificial considera-se bastante uma equipa constituída por um médico com a especialidade de ginecologia/obstetrícia e por um técnico licenciado com competências e experiência compatível com a procriação medicamente assistida. Para os centros dedicados exclusivamente à selecção de dadores e preservação de gâmetas considera-se bastante uma equipa constituída por um médico com a especialidade de ginecologia/obstetrícia ou genética médica, endocrinologia ou urologia, sendo a manipulação de gâmetas e respectiva criopreservação realizada por um técnico licenciado e com experiência na respectiva área.

Aproveita-se igualmente para clarificar a relação entre a Inspeção-Geral das Actividades em Saúde, o Conselho Nacional de Procriação Medicamente Assistida e a Direcção-Geral da Saúde, no âmbito da realização de au-