

Os objetivos europeus definidos no Pacto Ecológico Europeu da Comissão Europeia a par da necessidade crescente de diminuir a dependência dos combustíveis fósseis, no contexto do quadro climático e político atual, impõem que se continue a agir na direção de uma transição climática e socioeconómica justa e eficaz.

A política pública para a mobilidade elétrica pretende ser mais um instrumento para alcançar os objetivos definidos no Plano Nacional Energia e Clima 2030 (PNEC 2030), que constitui o principal instrumento de política energética e climática nacional, prevendo objetivos, metas e medidas no horizonte de 2030 para reduzir as emissões de gases com efeito de estufa, definindo o rumo da transição energética em prol do interesse estratégico do país.

Com a aprovação do presente regime legal, o Governo pretende impulsionar uma mobilidade sustentável centrada nas pessoas e, conseqüentemente, nos utilizadores dos veículos elétricos, com o objetivo de reforçar as condições que contribuam para melhorar a experiência final de carregamento.

Nesta circunstância, o Governo está empenhado na promoção da liberalização do mercado no sentido de garantir a universalidade de acesso a todos os pontos de carregamento para, desta forma, servir melhor os utilizadores e tornar o modelo mais simples, mais flexível, mais transparente e mais acessível.

Considerando o enquadramento referido, conjugado com a aprovação e entrada em vigor do Regulamento (UE) 2023/1804 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 13 de setembro de 2023, relativo à criação de uma infraestrutura para combustíveis alternativos (Regulamento AFIR), torna-se necessário rever o regime jurídico da mobilidade elétrica, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 39/2010, de 26 de abril (RJME), com vista à adequação do modelo de mobilidade elétrica português ao quadro normativo da União Europeia.

O Regulamento AFIR define, entre outras medidas, a promoção da liberdade de acesso aos pontos de carregamento elétrico, impondo sistemas de carregamento *ad hoc*, a diversidade de meios de pagamento e novas metas em matéria de distância e potência para a instalação de pontos de carregamento elétricos e respetiva operabilidade. Este Regulamento da União Europeia estabelece, ainda, as metas europeias em matéria de mobilidade elétrica alargando-as aos veículos aquáticos e prevendo a introdução de pontos de carregamento dedicados a este transporte na rede nacional.

De salientar que as recomendações da Entidade Reguladora dos Serviços Energéticos e da Autoridade da Concorrência foram devidamente consideradas no sentido de flexibilizar o sistema de mobilidade elétrica nacional e promover a livre concorrência.

Assim, o presente decreto-lei pretende tornar mais simples o uso de pontos de carregamento pelos utilizadores de veículos elétricos, implementar uma cobertura territorial efetiva, promover a liberalização do mercado, e simplificar as atividades do sistema de mobilidade elétrica com o objetivo de facilitar e melhorar a experiência final de carregamento elétrico de veículos aos utilizadores, garantindo a universalidade de acesso a todos os pontos de carregamento.

Nesta circunstância, introduz-se a obrigatoriedade da opção de carregamento *ad hoc* nos pontos de carregamento, possibilitando aos utilizadores de veículos elétricos a utilização dos pontos de carregamento sem necessidade de contrato. Prevê-se, igualmente, diferentes formas de pagamento com a disponibilização de meios de pagamento eletrónicos alternativos, como o QR Code ou o cartão bancário, o que permite um acesso universal e intuitivo aos pontos de carregamento elétrico de veículos pelos utilizadores.

O novo modelo prevê, também, a interligação a sistemas internacionais de mobilidade elétrica via itinerância eletrónica e, ainda, uma nova funcionalidade de carregamento com recurso à produção de energia renovável em regime de autoconsumo, bem como a possibilidade de recurso a carregamento inteligente e introdução do carregamento bidirecional (*vehicle-to-grid*).

À semelhança do que é já praticado em outros países europeus, e em alinhamento com o Regulamento AFIR, o presente decreto-lei elimina a figura do comercializador de eletricidade para a mobilidade elétrica, sendo o fornecimento de eletricidade para a mobilidade elétrica assegurado através do recurso direto ao mercado da energia elétrica, agora alargado ao autoconsumo.

Em conformidade com o Direito da União Europeia no que respeita à promoção de energia de fontes renováveis, prevê-se, no presente decreto-lei, a emissão de títulos que permitam que os utilizadores e operadores dos pontos de carregamento possam beneficiar das toneladas de CO₂ não emitidas pelo uso de eletricidade renovável.

Neste quadro, é eliminada a gestão centralizada da rede de mobilidade elétrica em Portugal, até agora operada pela Entidade Gestora da Rede Mobilidade Elétrica, permitindo aos prestadores de serviços para a mobilidade elétrica estabelecerem as suas próprias redes de pontos de carregamento, sem necessidade de ligação obrigatória a uma rede comum, mantendo, e até mesmo aumentando, a universalidade de acesso aos diversos postos de carregamento públicos.

É ainda estabelecido um regime transitório de dois anos para salvaguardar uma transição sem interrupções entre o regime centralizado e o que agora se estabelece, no cumprimento do Regulamento AFIR.

No novo quadro regulatório os dados desempenham um papel fundamental para a boa gestão e funcionamento das infraestruturas de carregamento, pelo que o Regulamento AFIR impõe aos Estados-Membros que disponibilizem dados estáticos e dinâmicos através do seu Ponto de Acesso Nacional. No regime de gestão centralizada que agora se revoga, esta informação estava contida em plataforma própria, sendo a atividade de agregação e transmissão de dados ao Ponto Nacional de Acesso assegurada pela entidade gestora da referida plataforma. Sucede que com a passagem para um modelo não centralizado torna-se necessário desagregar esta atividade, que por uma questão de transparência e de livre concorrência deve ser exercida por entidade que não opere no mercado.

Foram ouvidos os órgãos de governo próprio das Regiões Autónomas, a Associação Nacional de Municípios Portugueses, a Comissão Nacional de Proteção de Dados, a Autoridade de Supervisão de Seguros e Fundos de Pensões, a Direção-Geral de Energia e Geologia, o Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I. P., a ENSE- Entidade Nacional para o Setor Energético, E.P.E., a Autoridade da Mobilidade e dos Transportes e a Entidade Reguladora dos Serviços Energéticos.

O presente decreto-lei foi submetido a consulta pública entre (...) e (...).

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

Objeto e âmbito

- 1 - O presente decreto-lei executa, parcialmente, na ordem jurídica interna, o Regulamento (UE) 2023/1804 do Parlamento Europeu e do Conselho de 13 de setembro de 2023, relativo à criação de uma infraestrutura para combustíveis alternativos e que revoga a Diretiva 2014/94/UE (Regulamento AFIR).
- 2 - Para o efeito previsto no número anterior, o presente decreto-lei estabelece as condições para fomentar e facilitar a utilização de pontos de carregamento elétrico, nomeadamente através:
 - a) Da adoção de regras que incentivam e facilitam o carregamento de energia elétrica de veículos;
 - b) Da adoção de regras que viabilizam a existência de pontos de carregamento de energia elétrica de veículos, incluindo veículos rodoviários pesados de mercadorias e de passageiros, e de veículos elétricos aquáticos, marítimos e fluviais de mercadorias ou passageiros;
 - c) Da adoção de regras que permitem garantir uma infraestrutura adequada para a instalação de pontos de carregamento de energia elétrica de veículos;
 - d) Da adoção de regras que permitem ao utilizador da infraestrutura de carregamento elétrico de veículos aceder a qualquer ponto de carregamento, em conformidade com o princípio da universalidade de acesso.
- 3 - O presente decreto-lei aplica-se a todo o território nacional, sem prejuízo das competências dos órgãos de governo próprio das Regiões Autónomas.

Artigo 2.º

Definições

Para efeitos do disposto no presente decreto-lei, entende-se por:

- a) «Carregamento bidirecional», uma operação de carregamento inteligente em que a direção do fluxo de eletricidade pode ser invertida, permitindo que a eletricidade flua da bateria para o ponto de carregamento ao qual esteja ligada (veículo-rede);
- b) «Carregamento inteligente», uma operação de carregamento em que a intensidade da eletricidade fornecida à bateria é ajustada em tempo real, com base em informações recebidas através de comunicações eletrônicas;
- c) «Carregamento numa base *ad hoc*», um serviço de carregamento adquirido por um utilizador final sem necessidade de esse utilizador se registar, celebrar um contrato por escrito ou estabelecer uma relação comercial com o operador desse ponto de carregamento para além da mera aquisição do serviço de carregamento;
- d) «Código QR (*Quick Response*)», a codificação e visualização de dados em conformidade com a norma ISSO 18004;
- e) «Disponibilidade de dados», a existência de dados num formato digital legível por máquina;
- f) «Entidade Agregadora de Dados para a Mobilidade Elétrica (EADME)», entidade que transmite ao Ponto de Acesso Nacional os dados relativos à mobilidade elétrica que lhe são comunicados por todos os Operadores de Pontos de Carregamento, nos termos do Regulamento AFIR;
- g) «Itinerância eletrónica», o intercâmbio de dados e pagamentos entre o operador de um ponto de carregamento e um prestador de serviços de mobilidade ao qual um utilizador de veículo elétrico (UVE) adquire um serviço de carregamento;
- h) «Mobilidade elétrica», a circulação motorizada de veículos elétricos, na via pública ou equiparada, conforme definido no Código da Estrada, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 114/94, de 3 de maio, na sua redação atual (Código da estrada), com recurso aos serviços prestados e às infraestruturas disponibilizadas pelas entidades que desenvolvem as atividades previstas no artigo 4.º, bem como a circulação de veículos aquáticos, coletivos ou particulares, com recurso à utilização de eletricidade;

- i)* «Operador de Pontos de Carregamento (OPC)», entidade responsável pela gestão e operação de pontos de carregamento, e que presta um serviço de carregamento elétrico ao UVE, de forma direta ou através de um prestador de serviços de mobilidade, incluindo a prestação de outros serviços;
- j)* «Pontos de carregamento de veículos aquáticos elétricos», as infraestruturas ou equipamentos dedicados exclusivamente ao carregamento elétrico de veículos aquáticos situados nas infraestruturas portuárias, aos quais podem estar associados outros serviços relativos à mobilidade elétrica;
- k)* «Ponto de carregamento», interface fixa ou móvel que permita a transferência de eletricidade para um veículo elétrico e que, embora possa ter um ou mais conectores para permitir a utilização de diferentes tipos de conectores, é capaz de carregar um veículo elétrico, e exclui os dispositivos com uma potência igual ou inferior a 3,7 kW cuja finalidade principal não seja o carregamento de veículos elétricos;
- l)* «Preço *ad hoc*», o preço cobrado por um operador de um ponto de carregamento a um utilizador final pelo carregamento numa base *ad hoc*;
- m)* «Prestador de serviços de mobilidade», pessoa coletiva que presta serviços a um UVE em troca de remuneração, incluindo a venda de serviços de carregamento elétrico, com os direitos e deveres que lhe são atribuídos pelo Regulamento AFIR;
- n)* «Rede Elétrica de Serviço Público (RESP)», conjunto de instalações de serviço público destinadas ao transporte e à distribuição de eletricidade que integram a Rede Nacional de Transporte, a Rede Nacional de Distribuição e as redes de distribuição em baixa tensão;
- o)* «Utilizador de veículos elétricos (UVE)», utilizador final dos serviços de mobilidade elétrica;

- p)* «Veículos aquáticos elétricos», navios que transportem mais de 12 passageiros - incluindo, navios de cruzeiro, embarcações de alta velocidade, embarcações de recreio e navios *ro-ro* de passageiros -, ou os navios de transporte de contentores em porões e no convés, e que sejam dotados de baterias carregadas com recurso a eletricidade, mediante ligação à rede de pontos de carregamento ou a uma fonte de eletricidade externa, aqui se incluindo o fornecimento de energia elétrica para funcionamento dos veículos aquáticos sempre que atracados em infraestruturas portuárias;
- q)* «Veículos elétricos», os veículos - automóvel, o motociclo, o ciclomotor, o triciclo ou o quadriciclo -, ligeiros ou pesados, a motor equipado com um grupo motopropulsor que contém, pelo menos, um mecanismo elétrico não periférico como conversor de energia, dotado de um sistema elétrico recarregável de armazenamento de energia, incluindo veículos híbridos elétricos recarregáveis, os quais podem ser carregados externamente e que se destinem, pela sua função, a transitar na via pública, sem sujeição a carris.

Artigo 3.º

Rede de pontos de carregamento

- 1 - A rede de pontos de carregamento elétrico compreende o conjunto de pontos de carregamento e demais infraestruturas destinadas ao carregamento elétrico de veículos, em que intervêm os agentes que desenvolvem as atividades previstas no artigo 4.º para permitir o acesso dos UVE aos serviços de mobilidade elétrica.
- 2 - Os equipamentos e componentes de rede elétrica utilizados para assegurar as ligações a que se refere a alínea *f)* do n.º 1 do artigo 13.º integram a respetiva concessão de eletricidade e, desta forma, a base de ativos remunerados, aplicando-se o disposto na legislação e regulamentação relativas ao setor elétrico quanto aos termos da ligação à rede e ao eventual reforço da potência requisitada, bem como quanto à repercussão tarifária dos respetivos custos.

Artigo 4.º

Atividades de mobilidade elétrica

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

- a) A operação de pontos de carregamento elétrico de veículos, que corresponde à instalação, disponibilização, exploração, gestão e operação de pontos de carregamento, em conformidade com os requisitos técnicos e de segurança aplicáveis;
- b) A prestação de serviços de mobilidade elétrica, que corresponde à prestação de serviços aos UVE, incluindo o carregamento elétrico, nos termos definidos no Regulamento AFIR;
- c) A gestão de plataformas de itinerância eletrónica; e
- d) A agregação e transmissão de dados de mobilidade elétrica ao Ponto de Acesso Nacional.

2 - As atividades referidas no número anterior são exercidas em regime de livre concorrência, sem prejuízo do cumprimento do disposto na legislação da União Europeia aplicável, na presente decreto-lei e na respetiva regulamentação.

3 - O exercício das atividades de mobilidade elétrica rege-se pelos princípios de acesso universal e equitativo dos UVE ao serviço de carregamento elétrico de veículos e demais serviços de mobilidade elétrica, assegurando, em especial:

- a) A liberdade de escolha e de contratação de um ou mais operadores de pontos de carregamento (OPC) e/ou prestadores de serviços de mobilidade elétrica; e
- b) A liberdade de acesso, exclusivamente para o efeito de carregamento elétrico dos respetivos veículos, a qualquer ponto de carregamento acessível ao público, independentemente de existir ou não a prévia celebração de contrato com um OPC e/ou prestador de serviços de mobilidade elétrica.

4 - O exercício das atividades de mobilidade elétrica obedece a princípios de racionalidade e de eficiência dos meios utilizados e, quando aplicável, de concorrência, tendo em conta a necessidade de preservação do equilíbrio ambiental, energético e de boa gestão do espaço público devendo, ainda, ser assegurado:

- a) A liberdade de acesso ao exercício das atividades referidas no n.º 1;
- b) A igualdade de tratamento;
- c) A imparcialidade e transparência das regras e decisões;
- d) O acesso à informação e salvaguarda da confidencialidade da informação comercial considerada sensível;
- e) A distribuição de pontos de carregamento em zonas urbanas e rurais, promovendo uma cobertura nacional ampla.

5 - O exercício das atividades referidas no n.º 1 está sujeito a regulação, nos termos e condições previstos no presente decreto-lei, na respetiva regulamentação e no Regulamento n.º 854/2019, de 4 de novembro, na sua redação atual, da Entidade Reguladora dos Serviços Energéticos (ERSE).

Artigo 5.º

Emissão de títulos

- 1- As emissões de CO₂ poupadas pela incorporação de eletricidade de origem renovável para uso na mobilidade elétrica é objeto de valorização económica, através da emissão de títulos.
- 2- Os utilizadores e operadores que usem eletricidade renovável beneficiam das toneladas de CO₂ não emitidas, transacionáveis e contabilizados no cumprimento das metas de incorporação do setor dos combustíveis e dos transportes, nos termos definidos em portaria a aprovar pelos membros do Governo responsáveis pelas áreas da mobilidade, do ambiente e da energia.

Capítulo II
Carregamento elétrico de veículos
Secção I
Veículos e pontos de carregamento

Artigo 6.º

Veículos elétricos

- 1 - Os veículos elétricos estão sujeitos, em função da respetiva categoria, às regras previstas no Código da Estrada e demais legislação aplicável.
- 2 - A conversão de veículos com motor de combustão interna em veículos elétricos é autorizada pelo Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I. P. (IMT, I. P.), nos termos da legislação aplicável.

Artigo 7.º

Carregamentos *ad hoc*, inteligente e bidirecional

- 1- Os pontos de carregamento construídos ou renovados devem permitir o carregamento *ad hoc* e o carregamento inteligente.
- 2- Os OPC devem adotar normas de comunicação que permitam o carregamento bidirecional (veículo-rede), nos termos a definir em portaria dos membros do Governo responsáveis pelas áreas do ambiente e da energia, e nos termos do Regulamento AFIR.

Artigo 8.º

Pontos de carregamento

- 1 - São acessíveis ao público os pontos de carregamento situados em local ou instalações de acesso público sem prejuízo:
 - a) De estarem localizados em propriedade pública ou privada;
 - b) De existirem limitações ou condições aplicáveis ao acesso ao local ou às instalações;
 - e
 - c) Das condições de utilização aplicáveis aos pontos de carregamento.

- 2 - Não são acessíveis ao público os pontos de carregamento situados em local ou espaço não afeto ou aberto ao público, independentemente da titularidade pública ou privada, cujo acesso seja exclusivo a pessoas com determinada qualidade ou estatuto que lhes confira legitimidade para o uso desse local ou instalação, nomeadamente moradores, trabalhadores, colaboradores, ou utilizadores cujo acesso seja especialmente autorizado.
- 3 - Os pontos de carregamento e os espaços de estacionamento associados, podem ser afetos, em regime de exclusividade, ao carregamento elétrico de veículos de determinada categoria, nomeadamente ciclomotores, motociclos ou veículos automóveis ligeiros ou pesados, devendo os OPC, na respetiva instalação, cumprir o disposto na legislação aplicável.
- 4 - As regras aplicáveis à instalação e funcionamento dos pontos de carregamento elétrico de veículos são aprovadas em portaria do membro do Governo responsável pela área da energia.
- 5 - A portaria a que se refere o número anterior define, nomeadamente, as regras técnicas e de segurança, cumprindo, obrigatoriamente, os requisitos técnicos e funcionais aplicáveis aos contadores inteligentes e as especificações técnicas definidas no âmbito do Direito da União Europeia.

Artigo 9.º

Atribuição de espaços públicos para pontos de carregamento elétrico de veículos

- 1 - A atribuição de espaços públicos pelos municípios, áreas metropolitanas ou entidades gestoras das infraestruturas portuárias, destinados à instalação e operação de pontos de carregamento elétrico de veículos, nos termos do presente decreto-lei, depende da titularidade de uma licença de utilização privativa do domínio público.
- 2 - A licença referida no número anterior deve prever, pelo menos, a área necessária à colocação do ponto de carregamento, e a área necessária ao estacionamento dos veículos durante o respetivo carregamento, nos termos a aprovar em portaria dos membros do Governo responsáveis pelas áreas da administração local, do ordenamento do território, da mobilidade e da energia.

- 3 - As entidades licenciadoras devem publicar e manter atualizada, nos respetivos sítios na Internet, a sua rede de pontos de carregamento.
- 4 - As entidades referidas no número anterior devem transmitir a informação atualizada sobre a sua rede de pontos de carregamento à EADME, nos termos da alínea c) do n.º 1 do artigo 13.º.

Secção II

Atividades de mobilidade elétrica

Subsecção I

Operação de pontos de carregamento elétrico de veículos

Artigo 10.º

Regime de exercício da operação de pontos de carregamento

- 1 - O exercício da atividade de operação de pontos de carregamento elétrico de veículos depende da atribuição de licença emitida pela Direção-Geral de Energia e Geologia (DGEG), sujeita ao cumprimento dos requisitos e das qualificações a definir em portaria do membro do Governo responsável pela área da energia.
- 2 - Os OPC licenciados ao abrigo do número anterior, podem, para além dos serviços de operação de pontos de carregamento, prestar, cumulativamente, outros serviços de mobilidade elétrica, incluindo o fornecimento de eletricidade aos UVE.
- 3 - Para garantir o fornecimento de eletricidade aos UVE, os OPC podem celebrar contratos de aquisição de energia com um ou mais comercializadores ou agregadores de energia elétrica, nos termos do Regulamento n.º 827/2023, de 28 de julho, da ERSE, ou recorrer à produção descentralizada de energia renovável, podendo, ainda, celebrar contratos com um ou mais prestadores de serviços de mobilidade elétrica.

Artigo 11.º

Licença de operação de pontos de carregamento

- 1 - As licenças de operação de pontos de carregamento referidas no n.º 1 do artigo anterior têm âmbito nacional e são atribuídas por um período de 10 anos, prorrogável por igual período mediante pedido apresentado à DGEG, com uma antecedência mínima de 30 dias.
- 2 - O pedido de atribuição ou prorrogação de licença de OPC é instruído por sistema eletrónico e depende de apresentação de requerimento no balcão único eletrónico dos serviços, devendo incluir:
 - a) Prova da existência da apólice de seguro, nos termos do artigo 27.º;
 - b) Os elementos previstos na portaria referida no n.º 1 do artigo anterior; e
 - c) A licença de utilização privativa do domínio público, prevista no artigo 20.º, caso aplicável.
- 3 - A DGEG emite decisão sobre o requerimento de atribuição ou prorrogação de licença de operação de pontos de carregamento, no prazo de 30 dias contados da data de entrada do requerimento, definindo as condições de atribuição ou prorrogação da licença.
- 4 - Decorrido o prazo previsto no número anterior, e não existindo decisão, a licença é atribuída tacitamente, e a informação relativa às condições gerais do exercício da atividade é disponibilizada através do balcão único eletrónico dos serviços.
- 5 - Na ausência de decisão sobre a atribuição ou prorrogação de licença no prazo previsto no n.º 3, a entidade interessada pode iniciar ou dar continuidade à atividade de operação de pontos de carregamento, desde que efetuado o pagamento da taxa prevista no n.º 1 do artigo 40.º e asseguradas as demais condições para o exercício da atividade, nomeadamente a contratação do seguro estabelecida no artigo 27.º.
- 6 - As licenças de operação de pontos de carregamento devem prever, designadamente, os seguintes elementos:
 - a) A identificação do OPC;
 - b) O início e o termo de vigência da licença;

- c)* Os direitos e as obrigações do titular da licença; e
 - d)* As condições de exercício da atividade de operação de pontos de carregamento.
- 7 - Até à instalação e operação de um ponto de carregamento pelo OPC, a licença prevista no presente artigo é emitida a título provisório.
- 8 - A licença definitiva é emitida após a entrada em exploração de um ponto de carregamento do OPC, no prazo máximo de 12 meses contados da emissão da licença provisória, sob pena de caducidade da licença.
- 9 - O prazo de 10 anos referido no n.º 1 é contado a partir da data de emissão da licença definitiva.

Artigo 12.º

Transmissão, caducidade e revogação das licenças

À transmissão, caducidade e revogação das licenças de operação de pontos de carregamento aplica-se, com as necessárias adaptações, o disposto no artigo 137.º do Decreto-Lei n.º 15/2022, de 14 de janeiro, na sua redação atual.

Artigo 13.º

Obrigações do Operador de Pontos de Carregamento

- 1 - Sem prejuízo do disposto no artigo 14.º, são obrigações do OPC, designadamente:
- a)* Garantir a universalidade de acesso dos UVE, com ou sem prévia contratação de serviços de mobilidade elétrica, aos pontos de carregamento por si explorados, para o efeito exclusivo de carregamento elétrico de veículos;
 - b)* Estabelecer as relações jurídicas e económicas necessárias para assegurar o acesso pelos UVE aos pontos de carregamento;
 - c)* Disponibilizar, em permanência, à EADME, para efeitos de agregação e transmissão ao Ponto de Acesso Nacional, os dados estáticos e dinâmicos relativos aos pontos de carregamento, nos termos do Regulamento Delegado (UE) 2022/670 da Comissão, de 2 de fevereiro de 2022, e do Regulamento AFIR, observando os procedimentos e estabelecendo as comunicações necessárias para o efeito;

- d)* Assegurar a instalação de, no mínimo, um ponto de carregamento e a continuidade do funcionamento dos pontos de carregamento por si instalados, em condições de segurança efetiva para pessoas e bens e de adequado funcionamento dos componentes de medição, comunicação e demais elementos que integrem as aludidas infraestruturas;
- e)* Garantir 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 respetiva regulamentação, incluindo a plataforma de itinerância eletrónica dos respectivos pontos de carregamento, nos termos do Regulamento AFIR;
- f)* Solicitar ao operador da rede a ligação dos pontos de carregamento por si explorados à RESP, suportando os encargos devidos, nos termos da regulamentação aplicável às ligações à rede;
- g)* Garantir, em conformidade com as normas aplicáveis e com as boas práticas industriais, a atualização, renovação e adaptação periódica dos componentes e sistemas de informação dos pontos de carregamento, em termos que assegurem a constante itinerância eletrónica, o carregamento inteligente e o carregamento bidirecional, nos termos do Regulamento AFIR;
- h)* Facultar o acesso das entidades competentes, incluindo a Entidade Nacional para o Setor Energético, E. P. E. (ENSE, E. P. E.), e as entidades inspetoras de instalações elétricas nos termos da legislação aplicável, aos pontos de carregamento para efeito de verificação das condições técnicas e de segurança de funcionamento dos componentes de medição, comunicação e demais elementos que integrem as aludidas infraestruturas;
- i)* Constituir e manter em vigor as apólices de seguro previstas no artigo 27.º;
- j)* Respeitar as disposições legais e regulamentares aplicáveis ao exercício da sua atividade;
- k)* Assegurar serviços de suporte aos UVE que utilizem os pontos de carregamento, os quais devem estar disponíveis durante o período em que o ponto de carregamento se encontra em operação;

- l) Assegurar aos UVE um serviço de carregamento elétrico para os veículos com a obrigatoriedade de disponibilizar carregamento numa base *ad hoc*, e incluindo os meios de pagamento amplamente utilizados na União Europeia, nomeadamente, mas não limitado, com recurso a uso de cartões de pagamento ou códigos QR, nos termos do Regulamento AFIR;
- m) Contratar o fornecimento de energia elétrica para os consumos auxiliares dos pontos de carregamento e, se aplicável, para o fornecimento de eletricidade aos UVE, nos termos do n.º 3 do artigo 10.º;
- n) Pagar todos os montantes devidos pelos serviços associados à mobilidade elétrica que sejam contratados por si ou em sua representação;
- o) Permitir o acesso das entidades competentes, incluindo a ERSE, a DGEG e a ENSE, E. P. E., à informação prevista nas disposições legais e regulamentares aplicáveis;
- p) Assegurar a confidencialidade da informação que lhes seja transmitida pelos UVE, na medida necessária ao cumprimento das disposições legais e regulamentares aplicáveis;
- q) Enviar à ERSE, nos termos da regulamentação daquela entidade, com periodicidade anual e sempre que ocorram alterações, uma tabela dos preços de referência que se propõem praticar no âmbito da comercialização de eletricidade;
- r) Entregar ao operador da rede, com uma periodicidade mensal, as medições de consumo de eletricidade registada na estação de carregamento elétrico de veículos, ou em cada ponto de ligação aos pontos de carregamento por si operados.

2 - Os OPC só podem limitar o acesso aos respetivos pontos de carregamento em caso de incompatibilidade técnica com o veículo elétrico.

Artigo 14.º

Obrigações de informação

1 - É obrigação dos OPC a afixação da seguinte informação a prestar aos UVE de forma clara, completa, adequada e visível, nos respetivos pontos de carregamento:

- a)* Informação relativa aos procedimentos e medidas de segurança aplicáveis e a adotar pelos UVE para acesso a serviços de mobilidade elétrica;
- b)* Identificação da tipologia do ponto de carregamento, tipo de corrente e potência máxima, permitindo ao UVE reconhecer a melhor opção de carregamento para a sua necessidade, em formato a aprovar em portaria do membro do Governo responsável pela área da energia, e de acordo com os parâmetros de potência e classificação definidos no anexo III do Regulamento AFIR;
- c)* Informação relativa ao preço *ad hoc* aplicável e todas as suas componentes, nomeadamente o preço por kWh, de modo a dar a conhecer aos UVE tais elementos antes de estes iniciarem uma sessão de carregamento;
- d)* Expor, de forma clara e visível, em todos as estações de carregamento por si operadas, as infrações ao Código da Estrada e respetivas penalizações incorridas pelos UVE que ocupem o ponto de carregamento por um período superior ao necessário para o carregamento completo da respetiva bateria do veículo elétrico.
- 2 - Os OPC devem disponibilizar aos utilizadores de veículos elétricos, de forma clara e visível e em momento prévio à sua utilização efetiva, informação transparente e não discriminatória sobre a potência e duração do carregamento, os preços aplicáveis de forma discriminada, e demais condições de acesso e utilização dos pontos de carregamento.
- 3 - Os OPC dos pontos de carregamento acessíveis ao público não podem discriminar, através dos preços cobrados, entre UVE e prestadores de serviços de mobilidade, nem entre diferentes prestadores de serviços de mobilidade, sem prejuízo da faculdade de aplicação de descontos, com base em critérios proporcionais e objetivos, designadamente a quem tenha contratado serviços de subscrição.
- 4 - As faturas a apresentar pelos OPC devem conter informação desagregada, por tipo de serviço prestado, incluindo todos os elementos necessários a uma clara, completa e adequada compreensão dos valores faturados, sem prejuízo da indicação do preço global do carregamento, que inclua todas as componentes aplicáveis, em conformidade com o disposto no Regulamento AFIR.

- 5 - Sem prejuízo do disposto nos números seguintes, os OPC devem dispor de livro de reclamações nos termos previstos no Decreto-Lei n.º 156/2005, de 15 de setembro, na sua redação atual, competindo à ERSE a receção e tratamento das respetivas reclamações.
- 6 - Nos casos em que os OPC não disponham, na estação de carregamento, de serviços de atendimento que compreendam o contacto direto com o público, estão dispensados do cumprimento da obrigação prevista no número anterior, devendo, neste caso:
 - a) Disponibilizar, no seu sítio na Internet, instrumentos que permitam a receção de reclamações dos consumidores; e
 - b) Afixar, em local bem visível e com caracteres facilmente legíveis pelo UVE, um letreiro com indicação de como podem ser processadas as reclamações.
- 7 - Para efeitos do disposto nos n.ºs 5 e 6, os OPC têm obrigação de, no prazo de 10 dias, remeter as reclamações recebidas à ERSE, competindo a esta entidade o seu tratamento.
- 8 - O OPC deve reportar de imediato à DGEG e à ENSE, E. P. E., qualquer acidente de natureza elétrica que ocorra no ponto de carregamento.
- 9 - A ENSE, E. P. E., emite as conclusões das averiguações, avaliando, nomeadamente, a necessidade de ajustes às medidas de segurança.

Artigo 15.º

Direitos do Operador de Pontos de Carregamento

- 1 - Constituem direitos do OPC, designadamente:
 - a) O exercício da atividade de operação de pontos de carregamento, nos termos das disposições legais e regulamentares aplicáveis, designadamente com recurso a tecnologias de gestão informática próprias, desde que seja assegurada a compatibilidade com os requisitos definidos no Regulamento AFIR;
 - b) A prestação de serviços de carregamento diretamente aos UVE, incluindo a venda ou o fornecimento de eletricidade, nos termos a regulamentar pela ERSE;
 - c) A prestação de serviços de mobilidade elétrica;

- d) A remuneração devida como contrapartida da utilização dos pontos de carregamento por si explorados;
 - e) A remuneração pela prestação de serviços complementares da operação de pontos de carregamento que tenham sido prestados em conformidade com as disposições legais e regulamentares aplicáveis, incluindo o fornecimento de energia;
 - f) Utilizar armazenamento de energia elétrica ou quaisquer fontes de energia elétrica renováveis disponíveis no local de instalação dos pontos de carregamento, incluindo através de autoconsumo a partir de fontes de energia renováveis;
 - g) Celebrar contratos de fornecimento de energia elétrica com qualquer comercializador ou agregador devidamente registado, nos termos do Decreto-lei n.º 15/2022, de 14 de janeiro, na sua redação atual;
 - h) Estabelecer relações contratuais com um ou vários prestadores de serviços de mobilidade elétrica;
 - i) A prestação de serviços de sistema à RESP, em termos a regulamentar pela ERSE.
- 2 - O OPC pode afixar ou proceder à inscrição de mensagens publicitárias, comerciais ou não comerciais, nos pontos de carregamento, sem prejuízo do cumprimento das demais disposições legais e regulamentares aplicáveis em matéria de publicidade.

Artigo 16.º

Inspeção para entrada em exploração e inspeções periódicas

- 1 - A Entidade Inspetora de Instalações Elétricas de serviço particular (EIIEEL), que seja reconhecida pela DGEG, nos termos da Lei n.º 14/2015, de 16 de fevereiro, na sua redação atual, é a entidade responsável por assegurar que a instalação cumpre com os requisitos técnicos e de segurança das instalações elétricas, nos termos da legislação aplicável.
- 2 - Concluída a execução, a entrada em exploração dos pontos de carregamento pelo OPC fica sujeita a inspeção a realizar pela EIIEEL, nos termos do número anterior.

- 3 - Os OPC devem garantir que os pontos de carregamento são objeto de inspeção periódica quinquenal por EIIEL, destinada a verificar a conformidade da instalação com os requisitos técnicos e de segurança das instalações elétricas estabelecidos na legislação aplicável e o controlo metrológico da instalação.
- 4 - Verificada a conformidade da instalação com os requisitos técnicos e de segurança, a entidade inspetora emite um certificado com a validade de cinco anos, que deve ser apresentado pelo OPC à ENSE, E. P. E..
- 5 - Em caso de não conformidade da instalação com os requisitos técnicos e de segurança, a entidade inspetora concede prazo razoável para a sua correção, informando do facto a ENSE, E. P. E..
- 6 - A não apresentação do certificado de inspeção referido no presente artigo constitui motivo para o encerramento temporário do ponto de carregamento, até à apresentação do mesmo.

Subsecção II

Agregação e transmissão de dados de mobilidade elétrica ao Ponto de Acesso Nacional

Artigo 17.º

Ponto de Acesso Nacional

- 1 - O Ponto de Acesso Nacional é a entidade competente para proceder à recolha e disponibilização dos dados estáticos e dinâmicos referidos no artigo 20.º do Regulamento AFIR, e para assegurar a respetiva interligação com o ponto de acesso europeu comum.
- 2 - A gestão do Ponto de Acesso Nacional é atribuída ao IMT, I. P.

Artigo 18.º

Entidade Agregadora de Dados para a Mobilidade Elétrica

- 1 - Compete à EADME transmitir ao Ponto de Acesso Nacional os dados relativos à mobilidade elétrica que lhe são comunicados por todos os OPC, nos termos do Regulamento AFIR.
- 2 - A EADME tem o dever de fornecer, continuamente, ao Ponto de Acesso Nacional os dados estáticos e dinâmicos referidos no artigo 20.º do Regulamento AFIR.
- 3 - A EADME garante que a transmissão de dados referida no n.º 1 é efetuada através de plataforma exclusivamente afeta a essa finalidade, e que opera de forma autónoma relativamente a todos os outros sistemas.
- 4 - Os membros do Governo responsáveis pelas áreas da mobilidade e da energia e designam por despacho, até 31 de dezembro de 2027, a EADME.

Artigo 19.º

Transmissão de dados ao Ponto de Acesso Nacional

- 1 - A EADME deve assegurar a agregação e transmissão dos dados ao Ponto de Acesso Nacional, de acordo os requisitos, formato, conteúdo e demais termos definidos pela Lei n.º 32/2013, de 10 de maio, e pelo Regulamento Delegado (UE) 2022/670 da Comissão, de 2 de fevereiro de 2022, respeitante à prestação de serviços de informação de tráfego em tempo real à escala da União Europeia.
- 2 - A disponibilização de dados de mobilidade elétrica pelos OPC à EADME, e a agregação e transmissão destes dados pela EADME ao Ponto de Acesso Nacional são regulados por portaria a aprovar pelos membros do Governo responsáveis pelas áreas da mobilidade e da energia.

Secção III

Instalação de pontos de carregamento elétrico de veículos

Artigo 20.º

Instalação de pontos de carregamento acessíveis ao público

- 1 - A instalação, disponibilização, exploração e manutenção de pontos de carregamento está reservada ao OPC devidamente licenciado junto da DGEG para o efeito, com exceção dos pontos de carregamento não acessíveis ao público, nos termos do artigo seguinte.
- 2 - A instalação de pontos de carregamento acessíveis ao público no domínio público depende da titularidade de licença de utilização privativa do domínio público para a instalação e operação de pontos de carregamento.
- 3 - A licença a que se refere o número anterior deve ser concedida por período equivalente ao prazo de caducidade da licença de operação de pontos de carregamento e deve abranger, pelo menos, a área necessária à colocação do ponto de carregamento, bem como a área necessária ao estacionamento dos veículos elétricos durante o respetivo carregamento.
- 4 - A decisão sobre o pedido de atribuição ou prorrogação de licença de utilização privativa do domínio público é emitida pela respetiva entidade no prazo de 30 dias contados da data de entrada do requerimento, fixando as condições em que a mesma é atribuída.
- 5 - Em caso de não pronúncia no prazo estabelecido no número anterior, a licença é atribuída de forma tácita, devendo o OPC fazer prova da data de submissão do pedido à respetiva entidade licenciadora.
- 6 - Os atuais concessionários, subconcessionários ou exploradores de áreas de serviço ou de abastecimento de combustíveis com acesso a vias públicas ou equiparadas podem requerer a alteração do título no sentido de incluir, no âmbito das respetivas concessões ou licenças, a instalação, disponibilização, exploração e manutenção de pontos de carregamento, incluindo para veículos elétricos pesados, desde que reservem espaço para, através de procedimento concursal, permitir a instalação de outros OPC para além de si próprio, de forma a garantir a diversidade de oferta em tais locais.

- 7 - O disposto no número anterior é aplicável no caso de concessão de estacionamento em municípios, com as devidas adaptações.
- 8 - Os lugares afetos ao estacionamento de veículos em carga devem estar devidamente sinalizados de acordo com o disposto no Código da Estrada e no Regulamento de Sinalização do Trânsito, aprovado pelo Decreto Regulamentar n.º 22-A/98, de 1 de outubro, na sua redação atual, indicando o regime de estacionamento aplicável, cabendo ao OPC a obrigação de instalação da sinalização e aos municípios e demais entidades nacionais competentes, conforme aplicável, garantir a fiscalização da sua ocupação indevida.
- 9 - É proibido o estacionamento de veículos não elétricos em lugar afeto ao carregamento elétrico de veículos, nos termos da alínea *c)* do n.º 1 do artigo 71.º do Código da Estrada, sob pena de aplicação da coima prevista na alínea *b)* do n.º 2 do artigo 71.º do Código da Estrada e demais sanções, designadamente as previstas para as graves perturbações para o trânsito, nos termos da alínea *c)* do n.º 1 e da alínea *g)* do n.º 2 do artigo 164.º do Código da Estrada.
- 10 - É proibido estacionar veículos elétricos em lugar afeto ao carregamento de veículos, para além do tempo necessário ao seu carregamento, sob pena de aplicação da coima prevista na alínea *a)* do n.º 2 do artigo 71.º do Código da Estrada e demais sanções aí previstas.

Artigo 21.º

Instalação de pontos de carregamento não acessíveis ao público

- 1 - Sem prejuízo do disposto no n.º 2, a instalação, disponibilização e manutenção de pontos de carregamento não acessíveis ao público, para uso exclusivo ou partilhado, pode ficar a cargo:
- a)* Dos próprios detentores, a qualquer título, do local de instalação do ponto de carregamento ou de entidade que estes autorizem para o efeito; ou
 - b)* De OPC devidamente licenciados junto da DGEG.

- 2 - Os detentores de locais não acessíveis ao público para uso exclusivo ou partilhado, na aceção do n.º 2 do artigo 8.º, podem carregar os veículos elétricos sem recurso a pontos de carregamento, utilizando apenas as tomadas da instalação elétrica doméstica, devendo observar as regras e condições técnicas e de segurança estabelecidas nas disposições legais e regulamentares aplicáveis.

Artigo 22.º

Pontos de carregamento em novas operações urbanísticas

- 1 - As operações urbanísticas de construção de edifícios em regime de propriedade horizontal, ou de outros imóveis que disponham de locais de estacionamento de veículos, devem incluir uma infraestrutura elétrica adequada para o carregamento elétrico de veículos, conceito que não inclui pontos de carregamento ou tomadas, que cumpra os requisitos e regras técnicas sobre o desempenho energético dos edifícios, em cumprimento do Direito da União Europeia.
- 2 - Para os edifícios ou outros imóveis abrangidos pelo disposto no número anterior, deve ser assegurada uma potência adequada para o carregamento elétrico de veículos, não podendo essa potência ser inferior ao valor a aprovar em portaria dos membros do Governo responsáveis pelas áreas da administração local, do ordenamento do território, da habitação e da energia.
- 3 - As normas técnicas para as instalações de carregamento elétrico de veículos são definidas pela portaria referida no número anterior.
- 4 - Aplica-se à instalação, disponibilização, exploração e manutenção dos pontos de carregamento previstos no presente artigo o disposto nos artigos 21.º ou 22.º, consoante aplicável, e no Decreto-Lei n.º 101-D/2020, de 7 de dezembro, na sua redação atual.

Artigo 23.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 que cumpram os requisitos técnicos definidos pela DGEG para o efeito de carregamento elétrico de veículos destinados a uso exclusivo ou partilhado, nos locais de estacionamento de veículos dos edifícios já existentes.

- 2 - No caso da instalação de ponto de carregamento ou de tomada elétrica, conforme previsto no número anterior, ser efetuada ou passar em local que integre uma parte comum do edifício, esteja ou não afeta ao uso exclusivo do respetivo 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 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 ou mais pontos de carregamento 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 ou tomada elétrica para uso partilhado que permita assegurar os mesmos serviços, a mesma tecnologia e as necessidades de todos os seus potenciais utilizadores;
 - c) Quando a instalação do ponto de carregamento ou tomada elétrica coloque, comprovadamente, em risco, a segurança de pessoas ou bens, conforme parecer da EIIEEL, reconhecido pela DGEG nos termos da Lei n.º 14/2015, de 16 de fevereiro, na sua redação atual;
 - d) Quando a instalação dos pontos de carregamento dificultar a circulação nas vias comuns de acesso;
 - e) Quando não for assegurada, nos espaços comuns e após a instalação, a manutenção do cumprimento das normas constantes do regime das acessibilidades aprovado pelo Decreto-Lei n.º 163/2006, de 8 de agosto, na sua redação atual, aplicadas à data da última operação urbanística realizada no edifício.

- 4 - As decisões referidas no número anterior são adotadas e comunicadas ao condómino no prazo máximo de 30 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 simples 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, no prazo de 15 dias após a sua adoção, devendo ser fundamentadas quando sejam negativas.
- 6 - O regime de propriedade e operação dos pontos de carregamento previstos no presente artigo é o do local de instalação dessa infraestrutura.
- 7 - Aplica-se à instalação, disponibilização, exploração e manutenção dos pontos de carregamento previstos no presente artigo o disposto nos artigos 20.º ou 21.º, consoante aplicável, e no Decreto-Lei n.º 101-D/2020, de 7 de dezembro, na sua redação atual.

Artigo 24.º

Ligação à Rede Elétrica de Serviço Público

- 1 - Incumbe ao operador da RESP competente efetuar, mediante solicitação do OPC, dos proprietários do local de instalação do ponto de carregamento ou da administração do condomínio, os atos necessários à ligação dos pontos de carregamento à RESP e, após solicitação do respetivo comercializador de eletricidade, o correspondente início de entrega de energia.
- 2 - A construção das infraestruturas necessárias para a ligação à RESP dos pontos de carregamento processa-se nos mesmos termos e condições legalmente estabelecidos para as entidades concessionárias da RESP, incluindo as previstas no artigo 112.º do Decreto-Lei n.º 15/2022, de 14 de janeiro, na sua redação atual.
- 3 - Os equipamentos e componentes de rede elétrica utilizados para assegurar as ligações a que se refere o n.º 1 passam a integrar, imediatamente, a respetiva concessão de eletricidade, aplicando-se, para este efeito, o disposto na legislação e regulamentação aplicáveis ao setor elétrico quanto às ligações à rede.

- 4 - Em caso de pontos de carregamentos ligados a instalações de consumo existentes, é definido um ponto de medição autónomo para a estação de carregamento, nas condições definidas pelo Regulamento n.º 879/2015, de 22 de dezembro, na sua redação atual.

Artigo 25.º

Instalação dos pontos de carregamento e aprovação das instalações elétricas

- 1 - A instalação dos pontos de carregamento que não esteja prevista na realização de uma operação urbanística fica sujeita a comunicação prévia, nos termos previstos no Decreto-Lei n.º 555/99, de 16 de dezembro, na sua redação atual.
- 2 - As instalações elétricas dos pontos de carregamento, incluindo alterações às instalações existentes, ficam sujeitas a aprovação, nos termos do Decreto-Lei n.º 96/2017, de 10 de agosto, na sua redação atual, e demais legislação aplicável.

Artigo 26.º

Acesso a pontos de carregamento

- 1 - Qualquer UVE tem o direito de acesso aos pontos de carregamento acessíveis ao público.
- 2 - O acesso pelo UVE aos pontos de carregamento acessíveis ao 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 na respetiva regulamentação.
- 3 - Os veículos elétricos que transitem em missão de polícia, de prestação de socorro, de segurança prisional ou de serviço urgente de interesse público assinalando adequadamente a sua marcha, quando a sua missão o exigir, devem ter prioridade no acesso aos pontos de carregamento acessíveis ao público.

Artigo 27.º

Responsabilidade e seguro

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

- a) Cada OPC dispõe da direção efetiva e utiliza, no seu próprio interesse, as instalações elétricas que integram os pontos de carregamento por si explorados; e
- b) Os pontos de carregamento não constituem meros utensílios de uso de energia.
- 2 - O OPC responde civilmente pelos danos causados no exercício da sua atividade devendo essa responsabilidade ser coberta por um contrato de seguro de responsabilidade civil, nos termos regulados em portaria a aprovar pelos membros do Governo responsáveis pelas áreas das finanças e da energia.
- 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 após consulta da Autoridade de Supervisão de Seguros e Fundos de Pensões, em função das características, da dimensão e do grau de risco associados aos pontos de carregamento explorados pelo respetivo operador, atualizados 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.
- 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, na sua redação atual, a cobertura efetiva do risco deve iniciar-se com a atribuição da licença de OPC, devendo o OPC fazer prova, mediante comunicação por via eletrónica, da existência e manutenção da apólice perante a DGEG, até 31 de janeiro de cada ano.
- 6 - O contrato de seguro pode incluir franquia não oponível a terceiros lesados.
- 7 - Em caso de resolução do contrato de seguro, a seguradora deve informar a DGEG, no prazo máximo de 10 dias após a data da respetiva produção de efeitos, sendo tal resolução apenas oponível a terceiros após receção dessa informação pela entidade gestora de informação da rede de pontos de carregamento.

- 8 - Uma vez recebida a comunicação referida no número anterior, e caso o OPC não apresente prova da celebração de nova apólice de seguro nos termos do presente artigo, caduca a licença de operação de pontos de carregamento, ficando o OPC impedido de exercer a respetiva atividade.

Capítulo III

Carregamento elétrico de veículos aquáticos

Artigo 28.º

Veículos Aquáticos Elétricos e Pontos de Carregamento

- 1 - Compete aos membros do Governo responsáveis pelas áreas das infraestruturas, da mobilidade e da energia, estabelecer, através de portaria, as regras aplicáveis à instalação e funcionamento dos pontos de carregamento, nomeadamente em matéria técnica e de segurança.
- 2 - A instalação e o funcionamento dos pontos de carregamento devem cumprir obrigatoriamente os requisitos técnicos e funcionais relativos aos contadores inteligentes previstos na portaria referida no número anterior, e as especificações técnicas definidas na legislação da União Europeia aplicável.
- 3 - Os pontos de carregamento elétrico de veículos aquáticos explorados por cada operador são sujeitos a inspeção, nos termos previstos no artigo 16.º.

Artigo 29.º

Regime de exercício da atividade de operação de pontos de carregamento elétrico de veículos aquáticos

- 1 - O exercício da atividade de operação de pontos de carregamento elétrico de veículos aquáticos é livre e depende de licença a emitir pela DGEG, cuja atribuição pressupõe o cumprimento dos requisitos e qualificações previstas em portaria a aprovar pelos membros do Governo responsáveis pelas áreas das infraestruturas, da mobilidade e da energia.

- 2 - Uma vez emitida a licença referida no número anterior, os OPC que prestem serviços de carregamento elétrico a utilizadores de veículos aquáticos podem, para além dos serviços de operação de pontos de carregamento, prestar cumulativamente outros serviços de mobilidade elétrica, incluindo o fornecimento de eletricidade.
- 3 - Para garantir o fornecimento de eletricidade referido no número anterior, os OPC que prestem serviços de carregamento elétrico a utilizadores de veículos aquáticos elétricos podem celebrar contratos de aquisição de energia com um ou mais comercializadores ou agregadores de energia elétrica, ou recorrer à produção descentralizada em esquemas de autoconsumo de energia renovável, podendo ainda celebrar contratos com um ou mais prestadores de serviços de mobilidade elétrica.
- 4 - O exercício da atividade de operação de pontos de carregamento elétrico de veículos aquáticos está sujeito aos mesmos direitos e deveres estabelecidos nos artigos 13.º, 14.º e 15.º para a atividade de operação de pontos de carregamento, com as necessárias adaptações.

Artigo 30.º

Licença de operação de pontos de carregamento elétrico de veículos aquáticos

- 1 - A licença de operação de pontos de carregamento referida no n.º 1 do artigo anterior, tem âmbito nacional e é atribuída pelo período de 10 anos, prorrogável por igual período mediante pedido apresentado à DGEG com uma antecedência mínima de 30 dias.
- 2 - O pedido de emissão da licença referido no número anterior é instruído por sistema eletrónico e depende de apresentação de requerimento à DGEG, nos mesmos termos definidos no artigo 11.º para a licença de operação de pontos de carregamento.

Artigo 31.º

Dados da rede de pontos de carregamento elétrico de veículos aquáticos

- 1 - A atividade de agregação e transmissão de dados relativos à rede de pontos de carregamento elétrico de veículos aquáticos é exercida pela EADME.
- 2 - A atividade referida no presente artigo realiza-se através da agregação e transmissão de dados ao Ponto de Acesso Nacional.

Capítulo IV

Regulação das atividades de mobilidade elétrica

Artigo 32.º

Atribuições

1 - São atribuições da ERSE, no âmbito da regulação das atividades de mobilidade elétrica, para além das referidas no Decreto-Lei n.º 97/2002, de 12 de abril, na sua redação atual, as seguintes:

- a)* Proteger os direitos e os interesses dos UVE em relação a preços e qualidade de serviço, promovendo a sua informação e esclarecimento;
- b)* Monitorizar o funcionamento do mercado da mobilidade elétrica, em particular no que respeita à conformidade da formação dos preços praticados pelos OPC e pelos prestadores de serviços de mobilidade;
- c)* Garantir o cumprimento, por parte dos agentes, das obrigações estabelecidas na lei e nos regulamentos, bem como nas licenças;
- d)* Prestar informação às entidades intervenientes no setor da mobilidade elétrica, incluindo aos UVE;
- e)* Recolher informação junto do Ponto de Acesso Nacional e dos intervenientes do setor da mobilidade elétrica, com vista à monitorização do funcionamento do mercado da mobilidade elétrica;
- f)* Contribuir para a progressiva melhoria das condições técnicas e ambientais das atividades de mobilidade elétrica, estimulando, nomeadamente, a adoção de práticas que promovam a existência de padrões adequados de qualidade de serviço e de defesa do meio ambiente.

- 2 - São atribuições e competências da Autoridade da Mobilidade e dos Transportes (AMT), para além das previstas no Decreto-Lei n.º 78/2014, de 14 de maio, na sua redação atual, o acompanhamento da evolução do mercado da mobilidade elétrica em Portugal, incluindo a monitorização da cobertura nacional dos pontos de carregamento para efeitos de cumprimento das metas definidas no Regulamento AFIR, bem como a monitorização da atividade de agregação e transmissão de dados ao Ponto de Acesso Nacional pela EADME.
- 3 - As competências e atribuições a que se referem os números anteriores exercem-se nos termos do presente decreto-lei, da respetiva regulamentação e dos demais diplomas aplicáveis.

Capítulo V

Disposições finais

Secção I

Fiscalização e regime contraordenacional

Artigo 33.º

Fiscalização

Sem prejuízo das atribuições e competências concedidas por lei às forças de segurança e à ERSE, compete à ENSE, E. P. E., e à AMT a fiscalização do cumprimento das disposições constantes do presente decreto-lei.

Artigo 34.º

Infrações leves

- 1 - Constitui contraordenação punível com coima entre (euro) 100 e (euro) 1000 ou entre (euro) 1500 e (euro) 15 000, consoante seja aplicada, respetivamente, a pessoa singular ou a pessoa coletiva:
- a) A violação do disposto nas alíneas *b)* a *b)* e nas alíneas *j)* a *r)* do n.º 1 do artigo 13.º;
 - b) A violação do disposto nos n.ºs 1, 2, 3, 4 e 8 do artigo 14.º;
 - c) A violação do disposto nas alíneas *a)* a *c)* do artigo 42.º

- 2 - A violação do disposto nos n.ºs 5, 6 e 7 do artigo 14.º é punida nos termos previstos para a violação da obrigatoriedade de existência e disponibilização do livro de reclamações, nos termos do Decreto-Lei n.º 156/2005, de 15 de setembro, na sua redação atual.
- 3 - A negligência é punível sendo os limites máximo e mínimo da coima reduzidos a metade.

Artigo 35.º

Infrações graves

- 1- Constitui contraordenação punível com coima entre (euro) 300 e (euro) 3000 ou entre (euro) 4000 e (euro) 40 000, consoante seja aplicada, respetivamente, a pessoa singular ou a pessoa coletiva:
 - a) O exercício não licenciado da atividade 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 respetivos pontos de carregamento por entidade licenciada para o efeito;
 - c) 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 20.º;
 - d) A utilização de pontos de carregamento para fim diverso do carregamento elétrico de veículos;
 - e) A violação do disposto nas alíneas a) e i) do artigo 13.º;
 - f) A violação do disposto nos n.ºs 1 e 2 do artigo 16.º;
 - g) A violação do disposto no artigo 25.º;
 - h) A violação do disposto nos n.ºs 2 a 5 do artigo 27.º.
- 2- A negligência é punível sendo os limites máximo e mínimo da coima reduzidos a metade.

Artigo 36.º

Regime aplicável

- 1 - Pela prática das contraordenações previstas nos artigos 34.º e 35.º, podem ser responsabilizadas pessoas coletivas, independentemente da regularidade da sua constituição, sociedades e associações sem personalidade jurídica, bem como os titulares dos respetivos órgãos de administração.
- 2 - Exceto se sanção mais grave lhes couber por força de outra disposição legal, os titulares do órgão de administração das entidades referidas no número anterior incorrem na sanção prevista nos artigos anteriores, quando, conhecendo ou devendo conhecer a prática da infração, não adotem as medidas adequadas para lhe pôr termo imediatamente.
- 3 - 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 contraordenação prevista no presente decreto-lei, deve levantar ou mandar levantar auto de notícia, por si assinado.
- 4 - No auto de notícia a que se refere o número anterior, deve constar a indicação dos factos que constituem a infração, o dia, a hora, o local e as circunstâncias em que foram cometidos, o nome e a qualidade da autoridade ou agente de autoridade que a presenciou, a identificação dos agentes da infração e, quando possível, de, pelo menos, uma testemunha que assine o auto e possa depor sobre os factos.
- 5 - O auto de notícia levantado e assinado nos termos dos números anteriores faz fé sobre os factos presenciados pelo autuante até prova em contrário.

Artigo 37.º

Instrução do processo

- 1 - Compete à ERSE a instrução e decisão dos processos de contraordenação relativos às seguintes infrações:
 - a) A violação dos deveres previstos em regulamentos da ERSE;
 - b) A violação da alínea g) do n.º 1 do artigo 13.º.

- 2 - Compete à AMT a instrução e decisão dos processos de contraordenação relativos às infrações previstas e puníveis ao abrigo do Decreto-Lei n.º 78/2014, de 14 de maio, na sua redação atual, e as infrações ao artigo 19.º do presente decreto-lei.
- 3 - Compete à ENSE, E. P. E., a instrução e decisão dos processos de contraordenação relativos às infrações estabelecidas no presente decreto-lei e não previstas nos números anteriores, cabendo ao conselho de administração da ENSE, E. P. E., a respetiva decisão.

Artigo 38.º

Distribuição do produto das coimas

- 1 - O produto das coimas é repartido da seguinte forma:
 - a) 15 % para a entidade autuante que elaborou o auto de notícia;
 - b) 15 % para a entidade competente pela instrução e decisão do processo de contraordenação;
 - c) 10 % para o Fundo do Serviço Público dos Transportes.
 - d) 60 % para o Estado.

Artigo 39.º

Encerramento do ponto de carregamento e suspensão da ligação à Rede Elétrica de Serviço Público

- 1 - A entidade fiscalizadora determina o encerramento imediato do ponto de carregamento quando:
 - a) A atividade de operação de pontos de carregamento não se encontre licenciada, nos termos dos artigos 11.º e 29.º;
 - b) Inexistir seguro de responsabilidade civil obrigatório, conforme previsto no artigo 27.º;
 - c) Não tenham sido realizadas as inspeções periódicas obrigatórias, em conformidade com o disposto no artigo 16.º.

- 2 - A ENSE, E. P. E., pode determinar o encerramento, temporário ou definitivo, do ponto de carregamento quando se verifique o incumprimento de quaisquer condições de segurança, ou de requisitos técnicos essenciais ao funcionamento seguro do ponto de carregamento que coloque em causa a segurança pública.
- 3 - Em caso de incumprimento grave das condições de segurança ou dos requisitos de licenciamento, a ENSE, E. P. E., pode solicitar ao operador da rede a suspensão da ligação do ponto de carregamento à RESP, até que as condições exigidas para o seu funcionamento seguro sejam restabelecidas e aprovadas.

Secção II

Disposições finais e transitórias

Artigo 40.º

Taxas administrativas

- 1 - A taxa devida pela emissão da licença de operação de pontos de carregamento é fixada por portaria a aprovar pelo membro do Governo responsável pela área de energia.
- 2 - O produto das taxas previstas no número anterior constitui receita da DGEG.
- 3 - Pela realização das inspeções previstas no artigo 16.º é devida à entidade inspetora competente uma taxa de inspeção, a aprovar por portaria do membro do Governo responsável pela área da energia.

Artigo 41.º

Simplificação e desmaterialização dos atos e procedimentos

- 1 - Os pedidos, comunicações e notificações realizados ao abrigo do presente decreto-lei entre os interessados e outros intervenientes no procedimento de licenciamento, e o exercício do direito aos incentivos, são efetuados através de meio eletrónico.
- 2 - Os pedidos e comunicações entre os interessados e outros intervenientes, no âmbito dos procedimentos de controlo prévio administrativo previstos no presente decreto-lei, são efetuados por meio eletrónico, através do balcão único eletrónico dos serviços, nos termos do artigo 6.º do Decreto-Lei n.º 92/2010, de 26 de julho, na sua redação atual, ou de outra plataforma eletrónica disponibilizada para o efeito.

- 3 - Quando, por motivos de indisponibilidade das plataformas eletrónicas, não for possível a utilização do balcão único eletrónico dos serviços, a transmissão da informação em causa pode ser efetuada por outros meios previstos na lei.
- 4 - O incumprimento dos prazos previstos para a emissão de pareceres ou para a prática de atos não impede o andamento do procedimento e a respetiva decisão.

Artigo 42.º

Regulamentos da Entidade Reguladora dos Serviços Energéticos e da Autoridade da Mobilidade e dos Transportes

- 1 - Compete à ERSE aprovar, no âmbito das suas atribuições, as alterações aos regulamentos necessárias para a implementação do disposto no presente decreto-lei, no Regulamento AFIR e no Decreto-Lei n.º 97/2002, de 12 de abril, na sua redação atual.
- 2 - Compete à AMT aprovar, no âmbito das suas atribuições, a regulamentação necessária para a implementação do disposto no presente decreto-lei, no Regulamento AFIR e no Decreto-Lei n.º 78/2014, de 14 de maio, na sua redação atual.

Artigo 43.º

Regiões autónomas

- 1 - Os atos e procedimentos necessários à execução do presente decreto-lei nas Regiões Autónomas dos Açores e da Madeira competem às entidades das respetivas administrações regionais com atribuições e competências nas matérias em causa.
- 2 - O produto das coimas resultantes das contraordenações previstas no presente decreto-lei, aplicadas nas regiões autónomas, constitui receita própria destas.

Artigo 44.º

Regulamentação

Sem prejuízo do disposto no n.º 4 do artigo 18.º, a regulamentação prevista no presente decreto-lei é aprovada no prazo de 90 dias da entrada em vigor do presente decreto-lei.

Artigo 45.º

Disposições transitórias

- 1 - Até 31 de dezembro de 2026, a atividade prevista na alínea *d*) do n.º 1 do artigo 4.º é assegurada pela entidade gestora da plataforma referida no n.º 4 do artigo 5.º do Decreto-Lei n.º 39/2010, de 26 de abril, na sua redação atual.
- 2 - Os OPC com pontos de carregamento já instalados à data da entrada em vigor do presente decreto-lei devem comunicar à entidade gestora da plataforma referida no número anterior, se pretendem que os respetivos pontos de carregamento sejam desintegrados, sendo que, na falta desta comunicação, mantêm-se integrados.
- 3 - Até 31 de dezembro de 2026, a entidade gestora da plataforma referida no número anterior garante que esta plataforma opera de forma autónoma e totalmente desagregada de todas as outras plataformas eletrónicas utilizadas.
- 4 - Até 31 de dezembro de 2026, a utilização da plataforma referida no n.º 1 está sujeita ao pagamento de uma tarifa, fixada anualmente pela ERSE e, em caso de repercussão pelos OPC no preço do carregamento a pagar pelo UVE, a mesma deve ser discriminada na respetiva fatura.
- 5 - Após a entrada em vigor do presente decreto-lei, os comercializadores de eletricidade para a mobilidade elétrica devidamente registados ao abrigo do Decreto-Lei n.º 39/2010, de 26 de abril, na sua redação atual, têm até 31 de dezembro de 2026 para, querendo, passarem a exercer a sua atividade no setor da mobilidade elétrica, como OPC e/ou prestadores de serviços de mobilidade elétrica, adaptando as respetivas atividades, nos termos do presente decreto-lei, mediante comunicação à DGEG.
- 6 - As obrigações relativas aos meios de pagamento a disponibilizar pelos OPC aos UVE, em pontos de carregamento que se encontrem já definitivamente instalados e em operação à data da entrada em vigor do presente decreto-lei, aplicam-se a partir de 1 de janeiro de 2027, nos termos do disposto no Regulamento AFIR, data até à qual os OPC devem concluir os necessários trabalhos de renovação dos pontos de carregamento instalados, de forma a garantir a universalidade de acesso e a diversidade de meios de pagamento, incluindo a contratação e o pagamento numa base *ad hoc*.

7 - A entidade gestora da plataforma implementa, até 31 de dezembro de 2026, o disposto no n.º 1, cumprindo as seguintes obrigações:

- a) Assegurar a gestão das transações efetuadas na respetiva plataforma e, bem assim, a gestão e disponibilização de dados relacionados com os carregamentos efetuados, com os métodos de pagamento aceites nos pontos de carregamento, com os dados relacionados com os idiomas disponíveis na infraestrutura e os dados relacionados com a prestação de serviços de carregamento inteligentes e bidirecionais, em articulação com os OPC registados na plataforma;
- b) Assegurar atividades de suporte à operação e gestão da rede de pontos de carregamento em Portugal, mediante solicitação dos OPC;
- c) Apresentar à ERSE as informações que, nos termos legais e regulamentares aplicáveis, seja obrigada a prestar.

Artigo 46.º

Norma revogatória

É revogado o Decreto-Lei n.º 39/2010, de 26 de abril, na sua redação atual, exceto o artigo 55.º.

Visto e aprovado em Conselho de Ministros de