

carga 3 e 4, a regulação da intensidade da corrente destinada ao carregamento dos veículos elétricos, mediante a diminuição momentânea da potência que lhe está consignada.

4 — Para os parques de estacionamento indicados na alínea *b*) do n.º 2 com capacidade superior a 400 veículos, para efeitos da obtenção da potência mínima o número de lugares destinados ao carregamento de veículos elétricos (*N*) pode ser considerado um valor mínimo de 41.

### Artigo 3.º

#### Regras técnicas das instalações de carregamento

1 — As instalações de carregamento de veículos elétricos devem satisfazer as RTIEBT, designadamente a secção 722, relativa às instalações elétricas para a alimentação de veículos elétricos, de acordo com a Portaria n.º 252/2015, de 19 de agosto, diploma que procede à alteração da Portaria n.º 949-A/2006, de 11 de setembro.

2 — Na execução destas instalações serão utilizados materiais e equipamentos que cumpram as diretivas comunitárias, nomeadamente a Diretiva n.º 2014/35/CE, a Diretiva n.º 2014/53/CE, a Diretiva n.º 2014/30/CE, as normas europeias, os documentos de harmonização do CENELEC — Comité Europeu de Normalização Eletrotécnica, as normas da IEC — Comissão Eletrotécnica Internacional e as normas nacionais.

3 — A aplicação e pormenorização das regras técnicas das instalações de carregamento de veículos elétricos, tendo como objetivo informar e orientar os técnicos responsáveis pelo projeto, execução e exploração destas instalações, devem constar de um guia técnico a aprovar pela Direção-Geral de Energia e Geologia.

4 — O carregamento normal de veículos elétricos em locais de acesso público deve ser assegurado por equipamentos compatíveis com a carga em modo 3, de acordo com a norma EN/IEC 61851-1, e tomadas do Tipo 2, de acordo com a norma IEC 62196-2, sendo o mesmo aconselhável em locais de acesso privativo, em observância do disposto na Diretiva n.º 2014/94/UE do Parlamento Europeu e do Conselho de 22 de outubro de 2014, relativa à criação de uma infraestrutura para combustíveis alternativos.

5 — O carregamento rápido de veículos elétricos em corrente alternada deve ser assegurado por equipamentos compatíveis com a carga em modo 3, de acordo com a norma EN/IEC 61851-1, e conector do Tipo 2, de acordo com a norma IEC 62196-2, em observância do disposto na Diretiva n.º 2014/94/UE do Parlamento Europeu e do Conselho de 22 de outubro de 2014, relativa à criação de uma infraestrutura para combustíveis alternativos.

6 — O carregamento normal e rápido de veículos elétricos em corrente contínua deve ser assegurado por equipamentos compatíveis com a carga em modo 4, de acordo com a norma EN/IEC 61851-1, e conectores compatíveis com o sistema “Combo 2”, de acordo com a norma IEC 62196-3, em observância do disposto na Diretiva n.º 2014/94/UE do Parlamento Europeu e do Conselho de 22 de outubro de 2014, relativa à criação de uma infraestrutura para combustíveis alternativos.

### Artigo 4.º

#### Responsabilidade pela instalação

1 — A instalação de carregamento de veículos elétricos e as instalações elétricas associadas devem ser executadas por um técnico responsável pela execução de instalações elétricas ou por uma entidade instaladora, devidamente

habilitados, nos termos da Lei n.º 14/2015, de 16 de fevereiro, e as instalações elétricas e os equipamentos de carregamento devem observar os requisitos técnicos aplicáveis.

2 — Para os efeitos do disposto no número anterior, constitui responsabilidade do detentor da instalação de carregamento de veículos elétricos:

*a*) Observar as condições técnicas e de segurança aplicáveis à instalação de carregamento de veículos elétricos;

*b*) Verificar a conformidade dos materiais e equipamentos utilizados nos pontos de carregamento com as normas aplicáveis;

*c*) Garantir a realização das inspeções inicial e periódicas das instalações de carregamento dos veículos elétricos, com a periodicidade definida na legislação aplicável, devendo, no caso de serem previstos prazos diferentes, ser aplicável a periodicidade inferior.

3 — Os custos com a infraestruturação de operações urbanísticas de construção ou reconstrução de prédios em regime de propriedade horizontal ou outros imóveis, nos termos do disposto no artigo 28.º do Decreto-Lei n.º 39/2010, serão suportados pela entidade promotora das referidas operações urbanísticas.

### Artigo 5.º

#### Legislação revogada

É revogada a Portaria n.º 252/2011, de 27 de junho.

### Artigo 6.º

#### Entrada em vigor

A presente portaria entra em vigor no 1.º dia útil seguinte ao da sua publicação.

O Secretário de Estado das Autarquias Locais, *Carlos Manuel Soares Miguel*, em 3 de agosto de 2016. — O Secretário de Estado da Energia, *Jorge Filipe Teixeira Seguro Sanchez*, em 1 de agosto de 2016. — O Secretário de Estado Adjunto e do Ambiente, *José Fernando Gomes Mendes*, em 2 de agosto de 2016.

## ECONOMIA E AMBIENTE

### Portaria n.º 221/2016

de 10 de agosto

O Decreto-Lei n.º 39/2010, de 26 de abril, alterado pela Lei n.º 64-B/2011, de 30 de dezembro e pelos Decretos-Leis n.ºs 170/2012, de 1 de agosto e 90/2014, de 11 de junho, procede à regulação da organização, do acesso e do exercício das atividades de mobilidade elétrica e cria as condições jurídicas indispensáveis para o estabelecimento de uma rede piloto de mobilidade elétrica que visa regulamentar soluções, de âmbito nacional, para a mobilidade elétrica, objetivo para cuja concretização a existência de infraestruturas e equipamentos adequados para o efeito, na perspetiva técnico-regulamentar e funcional, se configura como essencial.

O n.º 8 do artigo 6.º do Decreto-Lei n.º 39/2010, de 26 de abril, republicado pelo Decreto-Lei n.º 90/2014, de 11 de junho, veio determinar que a instalação e funcionamento dos pontos de carregamento para a rede de mobilidade elétrica deve cumprir determinados requisitos técnicos e

funcionais em conformidade com o disposto no quadro normativo vigente, no plano nacional e comunitário.

O Decreto-Lei n.º 251-A/2015, de 17 de dezembro, diploma que aprovou o regime de organização e funcionamento do XXI Governo Constitucional, veio estabelecer no artigo 26.º, n.º 2, alínea c) que o Ministro do Ambiente exerce a direção sobre o Gabinete para a Mobilidade Elétrica em Portugal. Esta competência foi delegada no Secretário de Estado Adjunto e do Ambiente, porquanto é o membro do Governo com competências na definição de orientações e exercício de poderes de superintendência e tutela, bem como na prática de todos os atos respeitantes às cidades, habitação, transportes urbanos, suburbanos e rodoviários de passageiros, concretamente a respeito do Gabinete para a Mobilidade Elétrica em Portugal, de acordo com Despacho n.º 489/2016, de 29 de dezembro, publicado no *Diário da República*, 2.ª série, n.º 7, de 12 de janeiro.

Foram ouvidos os Governos Regionais dos Açores e da Madeira, a Entidade Reguladora dos Serviços Energéticos e a Associação Nacional de Municípios Portugueses.

A presente Portaria foi objeto de consulta pública, em cumprimento do disposto no artigo 98.º, e seguintes, do Código do Procedimento Administrativo.

Assim:

Ao abrigo do disposto no n.º 8 do artigo 6.º do Decreto-Lei n.º 39/2010, de 26 de abril, alterado pela Lei n.º 64-B/2011, de 30 de dezembro e pelos Decretos-Leis n.ºs 170/2012, de 1 de agosto e 90/2014, de 11 de junho, e na alínea c) do artigo 199.º da Constituição, manda o Governo, pelo Secretário de Estado da Energia, no uso da competência delegada pelo Despacho n.º 2983/2016, de 17 de fevereiro, publicado no *Diário da República*, 2.ª série, n.º 40, de 26 de fevereiro de 2016 e pelo Secretário de Estado Adjunto e do Ambiente, no uso da competência delegada pelo Despacho n.º 489/2016, de 29 de dezembro, publicado no *Diário da República*, 2.ª série, n.º 7, de 12 de janeiro de 2016, o seguinte:

### Artigo 1.º

#### Objeto

1 — A presente portaria estabelece as regras aplicáveis à instalação e funcionamento dos pontos de carregamento de baterias de veículos elétricos, tal como definido no n.º 8 do artigo 6.º do Decreto-Lei n.º 39/2010, de 26 de abril, alterado pela Lei n.º 64-B/2011, de 30 de dezembro e pelos Decretos-Leis n.ºs 170/2012, de 1 de agosto e 90/2014, de 11 de junho, em matéria técnica e de segurança.

2 — Para o efeito do número anterior, as regras aplicáveis à instalação e funcionamento dos pontos de carregamento devem cumprir obrigatoriamente com os requisitos técnicos e funcionais previstos para os contadores inteligentes na Portaria n.º 231/2013, de 22 de julho.

### Artigo 2.º

#### Regras técnicas e de segurança

1 — A instalação de pontos de carregamento para a rede de mobilidade elétrica deve cumprir com as regras técnicas de instalações elétricas de baixa tensão, previstas na Secção 722 — Alimentação de veículos elétricos, da Portaria n.º 949-A/2006, de 11 de setembro, alterada pela Portaria n.º 252/2015, de 19 de agosto.

2 — Para a execução dos pontos de carregamento devem ser utilizados materiais e equipamentos em conformidade com os seguintes quadros normativos e regulamentares:

- a) Diretiva 2014/35/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho de 26 de fevereiro de 2014;
- b) Diretiva 2014/53/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho de 16 de abril de 2014;
- c) Portaria n.º 231/2013, de 22 de julho;
- d) Diretiva 2014/30/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho de 26 de fevereiro de 2014;
- e) Documentos de harmonização do Comité Europeu de Normalização Eletrotécnica;
- f) Normas da Comissão Eletrotécnica Internacional;
- g) Restantes normas e requisitos nacionais e comunitárias aplicáveis no presente âmbito.

3 — O carregamento de veículos elétricos deve cumprir com as especificações técnicas definidas na Diretiva 2014/94/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 22 de outubro de 2014.

4 — Com vista à efetiva informação e correta orientação dos técnicos responsáveis pelo projeto, execução e exploração, a aplicação e pormenorização das regras técnicas das instalações de carregamento de veículos elétricos devem constar de guia técnico, a aprovar por despacho do Diretor-Geral de Energia e Geologia.

### Artigo 3.º

#### Regras de Funcionamento

1 — O acesso dos utilizadores aos pontos de carregamento ligados à rede de mobilidade elétrica será realizado através de mecanismos de autenticação, que permitam a validação da identidade do utilizador e a autorização do carregamento junto dos sistemas da Entidade Gestora.

2 — Qualquer operador detentor de registo de comercialização de eletricidade para a mobilidade elétrica poderá emitir mecanismos de autenticação para os seus clientes, sendo obrigatório o seu registo prévio junto dos sistemas da Entidade Gestora nas condições técnicas a definir no âmbito do n.º 5 do presente artigo, assim como a disponibilização de informação adequada sobre os preços e as condições comerciais de acesso aos pontos de carregamento, tarifas de eletricidade contratadas e outros serviços, nos termos do artigo 17.º do Decreto-Lei n.º 39/2010, de 26 de abril, alterado pela Lei n.º 64-B/2011, de 30 de dezembro, e pelos Decretos-Leis n.ºs 170/2012, de 1 de agosto, e 90/2014, de 11 de junho.

3 — Sem prejuízo do definido no ponto anterior, a Entidade Gestora poderá:

- a) Fornecer o serviço de emissão de mecanismos de autenticação aos detentores de registo de comercialização de eletricidade de mobilidade elétrica que o requeiram;
- b) Emitir mecanismos de autenticação que permitam o carregamento ad hoc;
- c) Autorizar e gerir o uso de mecanismos de autenticação emitidos por entidades a operar em países terceiros, em linha com as boas práticas de roaming internacional para a mobilidade.

4 — Os pontos de carregamento rápido poderão contemplar mecanismos de pagamento alternativo, a disponibilizar pelos operadores, nomeadamente, os que permitam o pagamento imediato através de sistemas de pagamento

eletrónico ou numerário, para os pagamentos decorrentes dos consumos realizados no carregamento de veículos elétricos, sem prejuízo da integração dos referidos pontos na rede de mobilidade elétrica.

5 — Nos termos do disposto Decreto-Lei n.º 39/2010, de 26 de abril, alterado pela Lei n.º 64-B/2011, de 30 de dezembro e pelos Decretos-Leis n.ºs 170/2012, de 1 de agosto e 90/2014, de 11 de junho, a remuneração pelos serviços prestados pelos operadores de pontos de carregamento e respetivo custo direto, ou indireto, imputado ao utilizador final, não pode discriminatório em função do comercializador de energia para a mobilidade elétrica contratado pelo utilizador de veículo elétrico.

6 — As regras técnicas de ligação à rede de mobilidade elétrica e funcionamento dos pontos de carregamento para diferentes casos de uso deverão constar de guia técnico, a elaborar pela entidade gestora e a publicar no seu sítio eletrónico, que deverá ser atualizado com uma periodicidade mínima de um ano, de forma a contemplar eventuais evoluções no mercado de mobilidade elétrica.

#### Artigo 4.º

##### Ligação dos pontos de carregamento

1 — As instalações devem ser ligadas pelo operador de rede de distribuição após a emissão do certificado de exploração de energia elétrica emitido por entidade competente, a pedido do operador do ponto de carregamento, de acordo com o explicitado no Regulamento de Relações Comerciais em vigor.

2 — Deve ser garantida a realização das inspeções iniciais e periódicas das instalações dos pontos de carregamento dos veículos elétricos, com a periodicidade definida na legislação aplicável.

3 — Para o efeito do número anterior e no caso de serem previstos prazos diferentes, aplicar-se-á a periodicidade inferior.

#### Artigo 5.º

##### Pontos de carregamento ligados à rede de mobilidade elétrica

1 — Para cada ponto de carregamento deve ser prevista, no mínimo, 1 (uma) tomada ou 1 (um) conector de acordo com as especificações constantes do Anexo II da Diretiva 2014/94/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 22 de outubro de 2014.

2 — Cada instalação de pontos de carregamento deve estar associada a um contador inteligente na ligação à rede de distribuição, com as funcionalidades previstas na Portaria n.º 231/2013, de 22 de julho, e cumprindo com os demais requisitos exigidos pela Entidade Reguladora dos Serviços Energéticos — ERSE para o efeito, nomeadamente no Guia de Medição, Leitura e Disponibilização de Dados

3 — Os pontos de carregamento devem cumprir com o disposto na alínea c) do n.º 1 do artigo 16.º do Decreto-Lei n.º 39/2010, alterado pela Lei n.º 64-B/2011, de 30 de dezembro e pelos Decretos-Leis n.ºs 170/2012, de 1 de agosto e 90/2014, de 11 de junho, sendo que a informação visada deve discriminar o consumo de cada utilizador final à entidade gestora da rede de mobilidade elétrica.

4 — Os operadores de pontos de carregamento devem garantir que os pontos de carregamento e sistemas por si operados observam os requisitos de compatibilidade da ligação com os sistemas técnicos requeridos pela entidade

gestora da rede de mobilidade elétrica, previstos no n.º 6 do artigo 3.º da presente Portaria.

#### Artigo 6.º

##### Entrada em vigor

A presente portaria entra em vigor no dia seguinte ao da sua publicação.

O Secretário de Estado da Energia, *Jorge Filipe Teixeira Seguro Sanchez*, em 1 de agosto de 2016. — O Secretário de Estado Adjunto e do Ambiente, *José Fernando Gomes Mendes*, em 2 de agosto de 2016.

## REGIÃO AUTÓNOMA DOS AÇORES

### Assembleia Legislativa

#### Resolução da Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores n.º 14/2016/A

**Pronúncia por iniciativa própria da Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores sobre eventuais sanções a aplicar a Portugal pelas instituições europeias por incumprimento do pacto de estabilidade e crescimento no ano 2015.**

A Comissão Europeia acusou, recentemente, Portugal e Espanha de «ausência de ação efetiva» para cumprir as metas orçamentais, considerando que as medidas tomadas pelos governos de ambos os países para fechar o procedimento dos défices excessivos em 2015 foram «insuficientes».

Tal acusação originou, formalmente, a abertura de um processo de âmbito sancionatório.

O passo seguinte foi dado sob a forma de decisão do Conselho de Ministros das Finanças da União Europeia (ECO-FIN), determinando a aplicação de sanções a estes países.

Independentemente do tipo de sanções a aplicar a Portugal, sejam elas gravosas ou simbólicas, efetivas ou suspensas, importa, desde já, rejeitar liminarmente qualquer penalização que tenha por destinatário o nosso país.

Na génese desta rejeição terá que estar sempre o facto de Portugal ter estado nos últimos quatro anos sob assistência financeira, a qual se traduziu na implementação de uma excessiva e descabida dose de austeridade, que fez do País uma cobaia para experiências políticas neoliberais da área social à economia, da saúde à justiça ou da educação ao poder local.

Nada ficou como estava, sendo que a cegueira do diretório europeu apenas tinha em mente a redução — independentemente da dose de sofrimento a causar aos cidadãos — da dívida e do défice.

Acontece que a receita falhou e falhou porque a dose de austeridade era manifestamente impossível de dar outros resultados. Empobrecer nunca podia ser o caminho para recuperar e crescer. O caminho passa, pelo contrário, por um crescimento com respeito pela dignidade e demais direitos fundamentais dos cidadãos de qualquer Estado.

Por outro lado, a mera possibilidade de impor sanções ao País, para além de inédita ao nível da aplicação do Pacto de Estabilidade e Crescimento, afigura-se, ainda, infundada, injusta, incompreensível e contraproducente.

Infundada e injusta, face à grave crise económica e social que afetou Portugal e que teve a respetiva origem