

PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS

Decreto-Lei n.º 93/2025, de 14 de agosto

Sumário: Estabelece o regime jurídico da mobilidade elétrica, aplicável à organização, acesso e exercício das atividades relativas à mobilidade elétrica.

Os objetivos definidos no Pacto Ecológico Europeu da Comissão Europeia em nome da necessidade crescente de diminuir a dependência dos combustíveis fósseis impõem medidas que reforcem 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 ação energética e climática nacional, prevendo a redução de emissões de gases com efeito de estufa, 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, visando reforçar as condições que contribuam para melhorar a experiência final de carregamento.

Nesta circunstância, o Governo está empenhado na liberalização do mercado, garantindo a universalidade de acesso a todos os pontos de carregamento. Desta forma, servirá melhor os utilizadores e tornará o modelo mais simples, mais flexível, mais transparente, mais competitivo e 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, na sua redação atual (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 as metas europeias em matéria de mobilidade elétrica alargando-as às embarcações e prevendo a introdução de pontos de carregamento dedicados a este transporte na rede nacional.

Assim, o presente decreto-lei pretende tornar mais acessível o uso de pontos de carregamento pelos utilizadores de veículos elétricos, implementar uma cobertura territorial efetiva, e simplificar as atividades do sistema de mobilidade elétrica, garantindo a universalidade de acesso a todos os pontos de carregamento.

Introduz-se a obrigatoriedade da opção de carregamento *ad hoc* nos pontos de carregamento, possibilitando aos utilizadores de veículos elétricos a utilização destes pontos sem necessidade de contrato. Prevê-se, igualmente, diferentes formas de pagamento com meios eletrónicos alternativos, como o Código QR ou o cartão bancário.

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

À semelhança do que é já praticado em vários 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 serviço de carregamento 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 aos utilizadores

e operadores dos pontos de carregamento 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 de Mobilidade Elétrica, permitindo aos prestadores de serviços 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, até 31 de dezembro de 2026, para salvaguardar uma transição sem disrupções 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.

Por conseguinte, em linha com o Programa do XXV Governo Constitucional, o presente decreto-lei promove a simplificação administrativa no acesso à operação de pontos de carregamento, prevendo um regime de comunicação prévia e de deferimento tácito, assentes na responsabilização dos operadores económicos e na fiscalização sucessiva do Estado, com o objetivo de agilizar o início da atividade.

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, IP, a ENSE – Entidade Nacional para o Setor Energético, EPE, a Autoridade da Mobilidade e dos Transportes e a Entidade Reguladora dos Serviços Energéticos.

O presente decreto-lei foi submetido a consulta pública entre 27 de fevereiro e 29 de março de 2025.

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, 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 efeito do disposto no número anterior, o presente decreto-lei regula a organização, o acesso e o exercício das atividades de mobilidade elétrica e estabelece as condições para fomentar e facilitar a utilização de pontos de carregamento elétrico, através, nomeadamente:

- 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 embarcações, 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.

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 de forma dinâmica, com base em informações recebidas através de comunicações eletrónicas;

c) «Carregamento numa base *ad hoc*», um serviço de carregamento adquirido por um utilizador de veículo elétrico (UVE) 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 de resposta rápida (código QR)», a codificação e visualização de dados em conformidade com a norma ISO 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 UVE adquire um serviço de carregamento;

h) «Mobilidade elétrica», a circulação motorizada de veículos elétricos, na via pública ou equipada, 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 embarcações, 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 aos UVE, incluindo em nome e por conta de um prestador de serviços de mobilidade;

j) «Plataforma de itinerância eletrónica», uma plataforma que liga os intervenientes no mercado, nomeadamente os prestadores de serviços de mobilidade e os OPC, para permitir a prestação de serviços entre eles, incluindo a itinerância eletrónica;

k) «Pontos de carregamento de embarcações elétricas», as infraestruturas ou equipamentos dedicados exclusivamente ao carregamento elétrico de embarcações situados nas infraestruturas portuárias, aos quais podem estar associados outros serviços relativos à mobilidade elétrica;

l) «Ponto de carregamento», infraestrutura fixa ou móvel, ligada ou não à rede, 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;

m) «Preço *ad hoc*», o preço cobrado por um operador de um ponto de carregamento a um UVE pelo carregamento numa base *ad hoc*;

n) «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;

o) «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;

p) «Serviço de carregamento», a venda ou o fornecimento de eletricidade, incluindo serviços conexos, através de um ponto de carregamento acessível ao público;

q) «Utilizador de veículos elétricos (UVE)», utilizador final dos serviços de mobilidade elétrica;

r) «Embarcações elétricas», 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 das embarcações sempre que atracados em infraestruturas portuárias, marítimas ou fluviais;

s) «Veículos elétricos», os veículos — automóvel, motociclo, ciclomotor, triciclo ou 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 e embarcações, em que intervêm os agentes que desenvolvem as atividades previstas no artigo 4.º, de forma a permitir o acesso aos serviços de mobilidade elétrica.

2 — As infraestruturas elétricas utilizadas para assegurar a ligação dos pontos de carregamento à RESP referidas na alínea f) do n.º 1 do artigo 13.º integram os ativos da respetiva concessão 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 e embarcações, 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; e

c) A agregação e transmissão de dados de mobilidade elétrica ao Ponto de Acesso Nacional.

2 – As atividades referidas no número anterior, com exceção da referida na alínea c) do número anterior, são exercidas em regime de livre concorrência, sem prejuízo do disposto no direito europeu, no 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 e demais serviços de mobilidade elétrica, assegurando, em especial:

a) A liberdade de escolha e de contratação de um ou mais OPC ou prestadores de serviços de mobilidade elétrica; e

b) A liberdade de acesso, exclusivamente para o efeito de carregamento elétrico, a qualquer ponto de carregamento acessível ao público, independentemente de existir ou não a prévia celebração de contrato com um OPC ou prestador de serviços de mobilidade elétrica.

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

a) A simplificação procedimental;

b) A liberdade de acesso ao exercício das atividades referidas nas alíneas a) e b) do n.º 1;

c) A igualdade de tratamento;

d) A imparcialidade e transparência das regras e decisões;

e) O acesso à informação e salvaguarda da confidencialidade da informação comercial considerada sensível;

f) A distribuição de pontos de carregamento em zonas urbanas e rurais, promovendo uma cobertura nacional ampla.

5 – As atividades referidas no n.º 1 estão sujeitas a regulação, nos termos previstos no presente decreto-lei e na respetiva regulamentação, designadamente pela Entidade Reguladora dos Serviços Energéticos (ERSE).

Artigo 5.º

Emissão de títulos

1 – As emissões de CO_2 poupadas pela incorporação de energia de origem renovável para uso na mobilidade elétrica pode ser objeto de valorização económica, a regulamentar por diploma próprio.

2 – Os utilizadores ou os operadores que utilizem energia de base renovável beneficiam das toneladas de CO_2 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

Pontos de carregamento

Artigo 6.º

Carregamentos *ad hoc*, inteligente e bidirecional

1 – Os pontos de carregamento instalados ou renovados devem permitir o carregamento *ad hoc* e o carregamento inteligente nos termos do Regulamento AFIR.

2 – As normas de comunicação que apoiem o carregamento bidirecional (veículo-rede) nos pontos de carregamento são as previstas no Regulamento AFIR.

Artigo 7.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; ou
- 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 ao carregamento elétrico de veículos de determinada categoria, nomeadamente ciclomotores, motocicletas 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 por 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, devendo os equipamentos de medição entregues aos UVE cumprir, obrigatoriamente, os requisitos técnicos e funcionais aplicáveis aos contadores inteligentes e as especificações técnicas definidas no âmbito do direito da União Europeia.

Artigo 8.º

Utilização privativa do domínio público para pontos de carregamento elétrico de veículos

1 – A utilização privativa de bens do domínio público destinados à instalação e operação de pontos de carregamento elétrico de veículos, nos termos do presente decreto-lei, depende da titularidade da respetiva licença.

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 por portaria dos membros do Governo responsáveis pelas áreas da administração local, do ordenamento do território, da mobilidade e da energia.

SECÇÃO II

Atividades de mobilidade elétrica

SUBSECÇÃO I

Operação de pontos de carregamento elétrico de veículos acessíveis ao público

Artigo 9.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 das qualificações e dos requisitos a definir por portaria do membro do Governo responsável pela área da energia.

2 – A portaria referida no número anterior pode dispensar a emissão de licença nas situações em que os requisitos técnicos não justifiquem a sua necessidade, caso em que o exercício da atividade de operação de pontos de carregamento encontra-se sujeito a comunicação prévia, nos termos previstos no artigo 11.º

3 – Os OPC podem, para além dos serviços de operação de pontos de carregamento, prestar, cumulativamente, outros serviços de mobilidade elétrica, incluindo os serviços de carregamento aos UVE.

4 – Para garantir a prestação dos serviços de carregamento aos UVE, os OPC podem recorrer à contratação bilateral ou em mercados organizados, celebrar contratos de aquisição de energia com um ou mais comercializadores ou agregadores de energia elétrica e recorrer à produção descentralizada, em autoconsumo, de energia renovável, podendo, ainda, celebrar contratos com outros prestadores de serviços de mobilidade elétrica.

Artigo 10.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 da apresentação de requerimento, nomeadamente no Portal Único de Serviços Digitais – o gov. pt, devendo incluir:

- a) Prova da existência de apólice de seguro, nos termos do artigo 27.º; e
- b) Os elementos previstos na portaria referida no n.º 1 do artigo anterior.

3 – A DGEG decide sobre o requerimento de atribuição ou prorrogação de licença de operação de pontos de carregamento no prazo de 30 dias, contados da data de receção do requerimento.

4 – Para efeitos do disposto no artigo 130.º do Código do Procedimento Administrativo, aprovado em anexo ao Decreto-Lei n.º 4/2015, de 7 de janeiro, na sua redação atual, a ausência de notificação da decisão sobre a pretensão referida no número anterior tem o valor de deferimento, devendo, nestes

casos, ser disponibilizada a informação relativa às condições gerais do exercício da atividade através de sistema eletrónico, nomeadamente pelo Portal Único de Serviços Digitais — o gov.pt.

5 — Com a formação do deferimento tácito, o requerente pode iniciar ou continuar o exercício da atividade de operação de pontos de carregamento, informando a DGEG, por escrito, dessa intenção, desde que efetuado o pagamento da taxa prevista no n.º 1 do artigo 39.º, e asseguradas as demais condições para o exercício da atividade, nomeadamente a contratação do seguro estabelecida no artigo 27.º e realizada a inspeção pela entidade inspetora de instalações elétricas de serviço público (EIEL), referida no artigo 16.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 — A não instalação de qualquer ponto de carregamento, por motivo imputável ao OPC, no prazo de 12 meses contados da data da emissão da licença referida, implica a respetiva caducidade automática, sem prejuízo da possibilidade de um novo pedido de licenciamento.

8 — O prazo de 10 anos referido no n.º 1 é contado a partir da data de emissão da licença.

Artigo 11.º

Regime da comunicação prévia

1 — A comunicação prévia consiste numa declaração em que, desde que corretamente instruída, permite ao interessado iniciar imediatamente o exercício da atividade de operação de pontos de carregamento elétrico de veículos após o pagamento da taxa prevista no n.º 1 do artigo 39.º e asseguradas as demais condições legais e regulamentares para o exercício da atividade, dispensando a prática de quaisquer atos permissivos.

2 — A comunicação prévia é dirigida à DGEG e efetuada por sistema eletrónico, designadamente através do Portal Único de Serviços Digitais — o gov.pt, devendo incluir:

- a) Prova da existência da apólice de seguro, nos termos do artigo 27.º; e
- b) Os elementos previstos na portaria referida no n.º 1 do artigo 9.º

3 — O pagamento da taxa prevista no n.º 1 do artigo 39.º faz-se por autoliquidação, nos termos e condições definidos na portaria referida no n.º 1 do artigo 9.º

4 — A não instalação de qualquer ponto de carregamento, por motivo imputável ao OPC, no prazo de 12 meses contados da data do pagamento da taxa prevista no n.º 1 do artigo 39.º, implica a caducidade automática dos efeitos da comunicação prévia.

5 — Sem prejuízo do disposto nos números anteriores, a DGEG deve, a todo o tempo, em sede de fiscalização sucessiva, determinar o encerramento dos pontos de carregamento elétrico de veículos em causa ou a cessação dos efeitos associados à comunicação prévia quando tal se revele necessário, bem como promover as restantes medidas necessárias à reposição da legalidade, quando se verifique que não foram cumpridas as normas legais e regulamentares aplicáveis.

6 — Os efeitos da comunicação prévia caducam automaticamente no prazo de 10 anos, a contar da data do pagamento da taxa prevista no n.º 1 do artigo 39.º

Artigo 12.º

Transmissão e revogação das licenças

À transmissão 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 acessíveis ao público 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 respetivos pontos de carregamento com as normas técnicas e de segurança aplicáveis, nos termos do presente decreto-lei e respetiva regulamentação, incluindo, caso aplicável, a plataforma de itinerância eletrónica dos respetivos pontos de carregamento, nos termos do Regulamento AFIR;

f) Solicitar, sempre que aplicável, ao respetivo operador da RESP a ligação dos pontos de carregamento por si explorados, 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, sempre que aplicável, a itinerância eletrónica, o carregamento inteligente e o carregamento bidirecional, nos termos do Regulamento AFIR e demais legislação aplicável;

h) Facultar o acesso das entidades competentes, incluindo a Entidade Nacional para o Setor Energético, EPE (ENSE, EPE), 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, nos pontos de carregamento acessíveis ao público, 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 ou assegurar o fornecimento de energia elétrica para o ponto de entrega, que inclui os pontos de carregamento serviço de carregamento, nos termos do n.º 4 do artigo 9.º;

n) Permitir o acesso das entidades competentes, incluindo a ERSE, a DGEG e a ENSE, EPE, à informação prevista nas disposições legais e regulamentares aplicáveis;

o) Assegurar a confidencialidade da informação que lhes seja transmitida pelos UVE, na medida necessária ao cumprimento das disposições legais e regulamentares aplicáveis.

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 disponibilização 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, preço por minuto ou, consoante aplicável nos termos do Regulamento AFIR, preço por sessão de carregamento, incluindo todas as tarifas, impostos e demais componentes aplicáveis, de modo a dar a conhecer aos UVE tais elementos antes de estes iniciarem uma sessão de carregamento.

2 – Os OPC devem publicitar, de forma clara e visível, em todos os pontos de carregamento por si operados, a taxa de ocupação, expressa em preço por minuto, aplicável aos UVE que ocupem o ponto de carregamento por um período superior ao necessário para o carregamento completo da respetiva bateria do veículo elétrico, sem prejuízo das infrações ao Código da Estrada que sejam aplicáveis.

3 – 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 máxima, os preços aplicáveis de forma discriminada, e demais condições de acesso e utilização dos pontos de carregamento.

4 – 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, nomeadamente a quem tenha contratado serviços de subscrição ou esteja disponível para prestação de serviços de flexibilidade.

5 – 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.

6 – 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, nos termos do regime jurídico aplicável.

7 – Nos casos em que os OPC não disponham, no ponto 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, livro de reclamações eletrónico, nos termos do Decreto-Lei n.º 156/2005, de 15 de setembro, na sua redação atual; 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.

8 – O OPC deve reportar de imediato à DGEG e à ENSE, EPE, qualquer acidente de natureza elétrica que ocorra no ponto de carregamento.

9 – A ENSE, EPE, emite as conclusões das averiguações, avaliando designadamente as necessidades de ajustes às medidas de segurança, comunicando-as à DGEG, enquanto entidade licenciadora, através da plataforma prevista no artigo 40.º

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 aos UVE, incluindo a venda ou o serviço de carregamento, 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, através de autoconsumo;

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 e de serviços de flexibilidade à RESP, nomeadamente em representação dos UVE, 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 responsável por assegurar que a instalação cumpre com os requisitos técnicos e de segurança das instalações elétricas, nos termos da legislação aplicável, consiste numa EIIEEL, que seja reconhecida pela DGEG, nos termos da Lei n.º 14/2015, de 16 de fevereiro, na sua redação atual.

2 – Concluída a instalação, a exploração dos pontos de carregamento pelos 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 EIIEEL, 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, EPE.

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, EPE.

6 – A não apresentação do certificado de inspeção referido no presente artigo constitui motivo para que a ENSE, EPE, determine o encerramento temporário do ponto de carregamento, até à apresentação do mesmo no prazo de 90 dias.

7 – Decorrido o prazo previsto no número anterior sem que tenha sido apresentado o certificado de inspeção, pode a ENSE, EPE, determinar o encerramento definitivo do ponto de carregamento.

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, IP.

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 deve fornecer, continuamente, ao Ponto de Acesso Nacional os dados estáticos e dinâmicos referidos no artigo 20.º do Regulamento AFIR e prestar toda a informação que lhe seja requerida pela Autoridade da Mobilidade e dos Transportes (AMT), relativa a tais dados no âmbito do exercício da sua atividade.

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 designam por despacho, até 31 de dezembro de 2026, a EADME, podendo essa designação ser atribuída mediante procedimento concorrencial.

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 a OPC, nos termos do presente decreto-lei, 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, sendo a decisão sobre o pedido de atribuição ou prorrogação da licença emitida pela entidade competente, devendo fixar as respetivas condições.

3 – No que respeita ao domínio público municipal, podem os municípios localizados em territórios de baixa densidade, conforme identificados no Programa Nacional para a Coesão Territorial, conceder a licença a que se refere o número anterior na sequência de apresentação de requerimento, no prazo de 90 dias contados da respetiva data de entrada.

4 – A licença a que se refere no n.º 2 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.

5 – 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, de forma a garantir a diversidade de oferta em tais locais.

6 – O disposto no número anterior é aplicável aos casos de concessão de estacionamento em municípios, com as devidas adaptações.

7 – 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.

8 – O estacionamento de veículo, de qualquer categoria, não elétrico em lugar reservado ao estacionamento de veículo elétrico em carga é sancionado nos termos do disposto no Código da Estrada e respetiva legislação complementar.

Artigo 21.º

Instalação de pontos de carregamento não acessíveis ao público

1 – Sem prejuízo do disposto no n.º 2, a instalação, a disponibilização e a 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 (detentores de pontos de carregamento); ou

b) De OPC.

2 – Os detentores de locais não acessíveis ao público para uso exclusivo ou partilhado, na aceção do n.º 2 do artigo 7.º, podem carregar os veículos elétricos sem recurso a pontos de carregamento, utilizando apenas as tomadas para usos domésticos e análogos, 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 de instalações elétricas e de 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.

Artigo 23.º

Pontos de carregamento em edifícios existentes

1 – Sem prejuízo do disposto nos números seguintes, é admitida a instalação, por qualquer condómino, a expensas do próprio, de pontos de carregamento elétrico de veículos destinados a uso exclusivo ou partilhado, nos locais de estacionamento de veículos dos edifícios já existentes que cumpram os requisitos técnicos definidos em portaria do membro do Governo responsável pela área da energia.

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 técnico entregue à administração do condomínio;

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 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 devem ficar lavradas em ata e ser objeto de comunicação escrita, a todos os condóminos ausentes, no prazo de 15 dias após a respetiva deliberação, devendo ser fundamentadas quando 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 o caso, 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 detentores 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 – Em caso de pontos de carregamentos ligados a instalações de consumo não exclusivas para a mobilidade elétrica deverá ser possível a definição de pontos de medição, de pontos de fornecimento e de códigos de pontos de entrega autónomos e independentes da instalação de consumo principal, em termos a regulamentar pela ERSE.

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 ao regime previsto no 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 – 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.

2 – Os veículos elétricos que transitem em missão de polícia, de prestação de socorro, de segurança prisional ou de serviço urgente de interesse público, quando a sua missão o exigir, devem ter prioridade no acesso aos pontos de carregamento acessíveis público.

Artigo 27.º

Responsabilidade civil 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 na portaria referida no número anterior, após parecer 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, IP.

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 ou, no caso de comunicação prévia, com o pagamento das taxas previstas no n.º 1 do artigo 39.º do presente decreto-lei, 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 seguro garante a satisfação das indemnizações decorrentes de acidentes dolosamente provocados, sem prejuízo do direito de regresso do segurador contra o responsável civil.

7 – A cessação ou a redução do contrato de seguro, designadamente por declaração inexata ou omissa do risco, só pode ser oposta ao lesado caso haja sido comunicada ao tomador do seguro antes do sinistro, sem prejuízo do direito de regresso do segurador contra o tomador do seguro.

8 – O contrato de seguro pode incluir franquia não oponível a terceiros lesados.

9 – 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.

10 – Uma vez recebida a comunicação referida no número anterior, o OPC fica impedido de exercer a respetiva atividade, até que apresente junto da DGEG prova da celebração de nova apólice de seguro nos termos do presente artigo, no prazo de 90 dias.

11 – A operação pode ser retomada imediatamente após o envio à DGEG da prova referida no número anterior, sem necessidade de qualquer outra formalidade.

12 – Decorrido o prazo previsto no n.º 10, se não for apresentada a prova aí referida, a licença de operação de pontos de carregamento caduca automaticamente.

CAPÍTULO III

Carregamento elétrico de embarcações

Artigo 28.º

Embarcações elétricas 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 embarcações 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 embarcações

1 – O exercício da atividade de operação de pontos de carregamento elétrico de embarcações está sujeito ao mesmo regime previsto nos artigos 9.º a 11.º, com as necessárias adaptações.

2 – Os OPC que prestem serviços de carregamento elétrico a utilizadores de embarcações podem, para além dos serviços de operação de pontos de carregamento, prestar cumulativamente outros serviços de mobilidade elétrica, incluindo serviço de carregamento.

3 – O exercício da atividade de operação de pontos de carregamento elétrico de embarcações 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.

4 – As embarcações elétricas afetas a missão de polícia, de salvamento ou de serviço urgente de interesse público têm prioridade no acesso aos pontos de carregamento elétrico de embarcações.

Artigo 30.º

Dados da rede de pontos de carregamento elétrico de embarcações

A atividade de agregação e transmissão de dados relativos à rede de pontos de carregamento elétrico de embarcações é exercida pela EADME.

CAPÍTULO IV

Regulação das atividades de mobilidade elétrica

Artigo 31.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;
- 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 da EADME 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

Artigo 32.º

Fiscalização

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

Artigo 33.º

Medidas de tutela da legalidade

1 – A entidade fiscalizadora determina o encerramento imediato do ponto de carregamento quando:

- a) A atividade de operação de pontos de carregamento não tenha sido precedida de licença ou comunicação prévia, nos termos dos artigos 10.º, 11.º e 29.º;
- b) Inexista 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, EPE, 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, EPE, 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

Regime contraordenacional

Artigo 34.º

Infrações leves

1 – Constitui contraordenação punível com coima entre € 100 e € 1000 ou entre € 1500 e € 15 000, consoante seja aplicada, respetivamente, a pessoa singular ou a pessoa coletiva:

- a) A violação do disposto nas alíneas b) a h) e nas alíneas j) a o) 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 n.º 7 do artigo 44.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 € 300 e € 3000 ou entre € 4000 e € 40 000, consoante seja aplicada, respetivamente, a pessoa singular ou a pessoa coletiva:

- a) A disponibilização de pontos de carregamento que não tenha sido precedida de licença ou comunicação prévia, nos termos dos artigos 10.º, 11.º e 29.º;
- b) 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;
- c) A utilização de pontos de carregamento para fim diverso do carregamento elétrico de veículos;

- d) A violação do disposto na alínea a) do n.º 1 do artigo 13.º;
 - e) A violação do disposto no n.º 2 do artigo 16.º;
 - f) A violação do disposto no artigo 25.º;
 - g) A violação do disposto na alínea i) do n.º 1 do artigo 13.º e 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.

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.

6 – Os processos de contraordenação regem-se, subsidiariamente, pelo disposto no regime geral do ilícito de mera ordenação social, aprovado no Decreto-Lei n.º 433/82, de 27 de outubro, na sua redação atual.

Artigo 37.º

Instrução do processo

1 – Compete à ERSE a instrução e decisão dos processos de contraordenação relativos às infrações que decorram da violação dos deveres previstos em regulamentos da ERSE e no regime jurídico aplicável às práticas comerciais desleais das empresas nas relações com os consumidores.

2 – Sem prejuízo das competências atribuídas ao abrigo do Decreto-Lei n.º 78/2014, de 14 de maio, na sua redação atual, compete à AMT a instrução e decisão dos processos de contraordenação relativos às infrações previstas no artigo 19.º do presente decreto-lei.

3 – Compete à ENSE, EPE, 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, EPE, a respetiva decisão.

Artigo 38.º

Distribuição do produto das coimas

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.

SECÇÃO III

Disposições finais e transitórias

Artigo 39.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 40.º

Simplificação e desmaterialização dos atos e procedimentos

1 – Os pedidos, comunicações e notificações entre os interessados e outros intervenientes realizados ao abrigo do presente decreto-lei, designadamente no âmbito dos procedimentos de controlo prévio previstos no presente decreto-lei, são efetuados eletronicamente, nomeadamente, através do Portal Único de Serviços Digitais – o gov.pt.

2 – A tramitação dos procedimentos administrativos deve observar as normas e boas práticas de desmaterialização, garantindo:

a) A autenticação eletrónica segura dos utilizadores através do Cartão de Cidadão (CC) ou da Chave Móvel Digital (CMD);

b) A utilização do princípio «*Once Only*», dispensando os requerentes da apresentação de documentos já disponíveis na Administração Pública, mediante autorização para consulta pela Plataforma de Interoperabilidade da Administração Pública (iAP);

c) A realização de notificações por meios eletrónicos, preferencialmente através do Serviço Público de Notificações Eletrónicas (SPNE).

3 – Os documentos emitidos no âmbito dos procedimentos administrativos devem ser disponibilizados em formato digital na aplicação móvel GOV.PT.

4 – Quando, por indisponibilidade técnica comprovada das plataformas eletrónicas, não for possível a utilização do Portal Único de Serviços Digitais, a transmissão da informação poderá ser realizada por outros meios previstos na lei.

Artigo 41.º

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

Compete à ERSE e à AMT aprovar, no âmbito das suas atribuições, as alterações necessárias aos regulamentos 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.

Artigo 42.º

Regiões autónomas

1 – O presente decreto-lei aplica-se às Regiões Autónomas dos Açores e da Madeira, sem prejuízo da sua adequação à especificidade regional, a concretizar através de decreto legislativo regional.

2 – O produto das coimas resultantes das contraordenações previstas no presente decreto-lei, aplicadas nas Regiões Autónomas, constitui receita própria destas.

Artigo 43.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 máximo de 120 dias da entrada em vigor do presente diploma.

Artigo 44.º

Disposições transitórias

1 – Até 31 de dezembro de 2026, a atividade prevista na alínea c) 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, até 31 de dezembro de 2026, à entidade gestora da plataforma referida no número anterior, se pretendem que todos ou alguns dos 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 n.º 1 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 2 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 acessíveis ao público, com potência igual ou superior a 50 kW e 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 referida no n.º 1 deve, até 31 de dezembro de 2026, cumprir com 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 45.º

Norma revogatória

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

Visto e aprovado em Conselho de Ministros de 31 de julho de 2025. – Luís Montenegro – Joaquim Miranda Sarmento – Manuel Castro Almeida – Miguel Martinez de Castro Pinto Luz – Maria da Graça Carvalho.

Promulgado em 6 de agosto de 2025.

Publique-se.

O Presidente da República, MARCELO REBELO DE SOUSA.

Referendado em 7 de agosto de 2025.

O Primeiro-Ministro, Luís Montenegro.

119420936