

PARECER N.º 24/AMT/2025

I – INTRODUÇÃO

1. Veio o Gabinete de Sua Exa. o Ministro das Infraestruturas e Habitação, em 28 de fevereiro de 2025 remeter o projeto de Decreto-Lei que aprova o novo Regime Jurídico da Mobilidade Elétrica, tendo em vista a auscultação da Autoridade da Mobilidade e dos Transportes (AMT).
2. Segundo refere a comunicação:
 - O projeto de 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);
 - O diploma substitui o anterior Decreto-Lei n.º 39/2010, de 26 de abril, e vem dar à mobilidade elétrica um novo impulso para responder aos novos desafios do mercado e dos seus consumidores, que em muito se alteraram nos últimos 15 anos em Portugal e em todo o mundo;
 - O projeto legislativo estabelece as condições para fomentar e facilitar a utilização de pontos de carregamento elétrico, nomeadamente através da adoção de regras que:
 - Incentivam e facilitam o carregamento de energia elétrica de veículos;
 - 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;
 - Permitem garantir uma infraestrutura adequada para a instalação de pontos de carregamento de energia elétrica de veículos;
 - 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. Mais refere que:

- O novo regime pretende promover um modelo de carregamento elétrico mais fácil, de acesso universal e flexível, tanto para os utilizadores de veículos elétricos como para os modelos de negócio admitidos, pondo fim à obrigatoriedade de ligação a uma plataforma única para todo o sistema da rede de mobilidade elétrica (que contém todos os fluxos financeiros e energéticos), até aqui gerida pela Entidade Gestora da Rede da Mobilidade Elétrica (atualmente na MobiE);
- Será introduzida a obrigatoriedade de disponibilização pelos Operadores de Pontos de Carregamento (OPC) de meios de pagamento eletrónicos como o QR Code ou o cartão bancário (para mais de 50 Kwh), bem como a clara identificação de preço aplicável antes do carregamento o que irá permitir a comparação de preços;
- Serão introduzidos mecanismos obrigatórios de concorrência (concursos) na atribuição de novos pontos de carregamento nas áreas concessionadas;
- Este modelo está alinhado com a prática de outros países da Europa dando cumprimento ao Regulamento Europeu AFIR, desbloqueando investimentos e promovendo a concorrência através da simplificação do mercado;
- Permite ainda o autoconsumo e, por esta via, impulsionar a formação de comunidades de energia, bem como o carregamento inteligente e bidirecional.

4. Nos termos das alíneas a), b), d), f), m), n), p), q), r), t), u), v), w) e x) do n.º 1 do artigo 5.º do Decreto-Lei n.º 78/2014, de 14 de maio, que aprova os Estatutos da AMT, é emitido o seguinte parecer.

II - ENQUADRAMENTO

5. Para a emissão do parecer desta Autoridade, importa sistematizar as disposições mais relevantes do projeto de diploma.

6. Refere o respetivo preâmbulo que:

- 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.
7. 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 (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.
 8. A Entidade Reguladora dos Serviços Energéticos (ERSE) e a Autoridade da Concorrência (AdC) efetuaram recomendações para flexibilizar o sistema de mobilidade elétrica nacional e promover a livre concorrência.
 9. Assim, com 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;
 - Promover a 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;
 - Tornar mais simples o uso de pontos de carregamento pelos utilizadores de veículos elétricos, implementar uma cobertura territorial efetiva, promover a liberalização do mercado;

- 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.

10. O novo modelo prevê:

- 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);
- A eliminação da 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;
- 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;
- A eliminação da 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.

11. No regime de gestão centralizada a informação do sistema estava contida em plataforma própria, tornando-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.

12. No que se refere ao enquadramento institucional:

- Estabelece o artigo 4.º que as atividades de mobilidade elétrica estão sujeitas a regulação, nos termos e condições previstos no decreto-lei, na respetiva

regulamentação e no Regulamento n.º 854/2019, de 4 de novembro, na sua redação atual, da ERSE;

- Estabelece o artigo 5.º, que a conversão de veículos com motor de combustão interna em veículos elétricos é autorizada pelo Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I. P. (IMT);
- Estabelece o artigo 8.º que a atribuição de espaços públicos para pontos de carregamento elétrico de veículos é efetuada por municípios, áreas metropolitanas ou entidades gestoras das infraestruturas portuárias - dependendo da titularidade de uma licença de utilização privativa do domínio público – que devem publicar e manter atualizada, nos respetivos sítios na Internet, a rede de pontos de carregamento e transmitir à Entidade Agregadora de Dados para a Mobilidade Elétrica (EADME);
- Estabelece o artigo 10.º que 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);
- Estabelece o artigo 16.º que a Entidade Inspetora de Instalações Elétricas de serviço particular (EIIEI), 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;
- Estabelece o artigo 17.º que o Ponto de Acesso Nacional - competente para proceder à recolha e disponibilização dos dados estáticos e dinâmicos e para assegurar a respetiva interligação com o ponto de acesso europeu comum, é o IMT;
- Estabelece o artigo 18.º que compete à EADME (ainda não designada) transmitir ao Ponto de Acesso Nacional os dados relativos à mobilidade elétrica que lhe são comunicados por todos os OPC, bem como os dados estáticos e dinâmicos, através de plataforma exclusivamente afeta a essa finalidade, e que opera de forma autónoma relativamente a todos os outros sistemas.

13. Nos termos do artigo 13.º, o Operador de Pontos de Carregamento deve:

- Garantir a universalidade de acesso a pontos de carregamento por si explorados;
- 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;
- Assegurar a manutenção e disponibilidade dos postos de carregamento;
- Facultar o acesso das entidades competentes a verificação das condições técnicas e de segurança de funcionamento dos componentes de medição, comunicação e demais elementos que integrem as aludidas infraestruturas bem como à informação prevista nas disposições legais e regulamentares aplicáveis
- Enviar à ERSE, com periodicidade anual e sempre que ocorram alterações, uma tabela dos preços de referência que se propõe praticar no âmbito da comercialização de eletricidade;
- Afixar informação de forma clara, completa, adequada e visível, nos respetivos pontos de carregamento e 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;
- 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.

14. Nos termos do artigo 36.º são atribuições da ERSE:

- Proteger os direitos e os interesses dos UVE em relação a preços e qualidade de serviço, promovendo a sua informação e esclarecimento;
- 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;
- Garantir o cumprimento, por parte dos agentes, das obrigações estabelecidas na lei e nos regulamentos, bem como nas licenças;

- Prestar informação às entidades intervenientes no setor da mobilidade elétrica, incluindo aos UVE;
 - 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;
 - 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.
15. Nos termos do mesmo artigo são atribuições e competências da 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 (artigo 32.º, n.º 2).
16. Nos termos do artigo 33.º, 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 decreto-lei.
17. Segundo o artigo 37.º 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, ou seja, no que se refere à transmissão de dados ao Ponto de Acesso Nacional.
18. Nos termos do artigo 42.º:
- 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;
 - 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.

19. Estabelece o artigo 20.º que:

- 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;
- O mesmo é aplicável no caso de concessão de estacionamento em municípios.

20. Estabelece o artigo 22.º que as operações urbanísticas de construção de edifícios ou imóveis que disponham de locais de estacionamento de veículos, devem incluir uma infraestrutura elétrica adequada para o carregamento elétrico de veículos.

21. Estabelece o artigo 24.º que incumbe ao operador da Rede Elétrica de Serviço Público 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.

22. Nos termos do artigo 26.º, 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.

III - PARECER

23. A AMT emitiu diversos estudos que se consideram ser relevantes para esta matéria. A saber:

- Orientações para a Elaboração de um Programa Nacional de Mobilidade Sustentável¹;
- Obrigações de Serviço Público Verdes².

24. No primeiro estudo defende-se que:

- A mobilidade apenas pode ser abordada numa perspetiva multimodal, em que todos os modos devem proporcionar as alternativas mais eficientes e eficazes para satisfazer as necessidades de operadores, utilizadores e terceiros;
- A mobilidade de pessoas e bens, a logística, os equipamentos, veículos e material circulante, os sistemas físicos e digitais e as infraestruturas de transportes e de abastecimento energético devem ser pensados em conjunto e nas suas interações entre si e com o espaço e as pessoas;
- É mandatória a implementação de uma abordagem holística que integre aquela política e promova uma mobilidade integrada e sustentável, reduzindo deslocações desnecessárias e garantindo um compromisso firme com a sustentabilidade a longo prazo, nomeadamente no que respeita a escolhas e decisões sobre infraestruturas essenciais, consideradas estruturais ao desenvolvimento e afirmação do território nacional;
- Deve-se adotar e implementar políticas e estratégias que promovam a mobilidade sustentável. Isso inclui não apenas a construção de infraestruturas, mas também a sua integração harmoniosa com o ordenamento do território. Esta é a chave para alcançar um desenvolvimento urbano e regional justo, equitativo, equilibrado e responsável, resultando em territórios e cidades mais habitáveis, eficientes e alinhados com os objetivos de desenvolvimento sustentável.

25. Neste contexto, defende-se:

- O incentivo à utilização dos transportes públicos, a par de proporcionar a sua acessibilidade a todas as pessoas, incluindo as com mobilidade condicionada,

¹ Disponível em: https://www.amt-autoridade.pt/media/4163/estudo_orientacoes_pnms_31-10-2023.pdf

² Disponível em: <https://www.amt-autoridade.pt/media/4308/estudoospverdesfinal.pdf>

em condições equitativas, cobertura territorial adequada e a preço justo e confortável;

- A necessidade de assegurar uma maior eficiência energética e ambiental das frotas do serviço público de transporte de passageiros e de transporte individual;
- A necessidade de acelerar a implantação das infraestruturas públicas de abastecimento de combustíveis mais limpos, em particular de estações de carregamento de veículos elétricos.

26. No que se refere à eletrificação, recomenda-se:

- O reforço de infraestruturas públicas e privadas de carregamento dos veículos elétricos, através da garantia de existência de um número adequado de postos de carregamento rápido;
- O desenvolvimento de “hubs” de carregamento de veículos elétricos nas cidades com postos de carregamento públicos, rápidos e lentos, com prioridade à mobilidade partilhada, e a atualização e manutenção dos postos de carregamento existentes;
- A dinamização de soluções de carregamento de frotas de veículos partilhados, tais como táxis, TVDE e “carsharing”, mas também de veículos comerciais ligeiros de entrega porta a porta para reduzir o número de veículos nas áreas urbanas;
- A promoção da eletrificação de portos e a utilização de hidrogénio nos transportes marítimos, através da eletrificação da movimentação de cargas e preparação dos cais de acostagem para conectar os navios, quando atracados, à rede elétrica.

27. No estudo “Obrigações de Serviço Público Verdes” defende-se que a política pública de descarbonização do setor dos transportes não pode estar limitada à aquisição de veículos elétricos, uma vez que estes dependem da disponibilidade de uma infraestrutura de carregamento, que seja rápida e tenha adequada cobertura geográfica, seja para utilização particular seja para utilização no âmbito de serviços públicos.

28. Assim, são efetuadas diversas recomendações:

- A implementação de infraestruturas de carregamento de veículos limpos ao longo dos principais corredores de tráfego, inclusive participação dos custos por parte do Estado;
- O incentivo à aquisição e utilização de veículos elétricos, híbridos ou movidos a gases renováveis ou outros combustíveis que não emitam GEE;
- O desenvolvimento de uma rede pública de carregamento de veículos elétricos;
- A afetação das verbas do “excedente” de taxação da utilização de infraestruturas a veículos mais poluentes à implementação de infraestruturas de abastecimento de combustíveis mais limpos, em particular de estações de carregamento de veículos elétricos;
- A flexibilização do regime de parcerias público privadas quanto ao investimento privado em serviços públicos de transporte de passageiros, aquisição de veículos, material circulante e embarcações de baixas emissões e infraestruturas de carregamento, de forma a oferecer mais serviços e equipamentos e maximizar e racionalizar os gastos públicos;
- A implementação de infraestruturas de carregamento e abastecimento de veículos limpos, nos principais eixos de comunicação, preferencialmente junto aos tradicionais postos de abastecimento de combustíveis fósseis, ponderando os seguintes incentivos:
 - Benefícios fiscais para que as entidades privadas financiem a sua instalação;
 - Participação dos custos por parte do Orçamento do Estado e dos Municípios situados em territórios de baixa densidade.
- Maior aceleração da implementação de zero emissões para os veículos pesados de transporte de mercadorias, bem como uma troca mais sistemática das melhores práticas para promover políticas eficazes para mobilizar investimentos na infraestrutura de carregamento;
- Implementação de infraestruturas de carregamento e abastecimento de embarcações com combustíveis alternativos e de baixas emissões limpas, nos

principais eixos de comunicação fluviais, preferencialmente junto a interfaces e terminais.

29. Segundo a Mobi.e, empresa pública que atualmente gere a rede de carregamento, há necessidade de se investirem 1,5 mil milhões de euros para tornar a mobilidade elétrica uma opção viável para os automobilistas e para o setor das mercadorias³.
30. Ainda que se trate de uma necessidade de investimento considerável, entende-se que o diploma preconizado poderá ser um incentivo ao investimento das redes de carregamento de veículos limpos, pelo que o parecer da AMT é favorável.
31. Contudo, consideramos que deverão ser efetuados ajustes ao texto do projeto. A saber:
 - No que se refere ao artigo 9.º, além de municípios, áreas metropolitanas ou entidades gestoras das infraestruturas portuárias, a atribuição de espaços públicos para pontos de carregamento elétrico de veículos deve ser autorizada também por Comunidades Intermunicipais ou outras entidades gestores de infraestruturas de mobilidade;
 - No que se refere ao artigo 18.º, deverá ser previsto que a AMT deve poder aceder à plataforma de recolha e disponibilização dos dados estáticos e dinâmicos relativos à mobilidade elétrica, não apenas para exercício das suas competências previstas neste diploma, mas também em outros, como seja a análise de planos de mobilidade e contratualização de serviços públicos, bem como avaliação de políticas públicas;
 - No que se refere ao artigo 20.º, além de atuais concessionárias, subconcessionárias ou exploradores de áreas de serviço ou de abastecimento de combustíveis com acesso a vias públicas ou equiparadas ou concessão de estacionamento em municípios, também os detentores de serviços públicos de transporte de passageiros devem poder requerer a alteração do título no sentido de incluir, no âmbito das respetivas infraestruturas afetas às concessões ou licenças, a instalação, disponibilização, exploração e

³ Ver “Estudo sobre Infraestruturas de Carregamento de Apoio à Transição Energética da Mobilidade em Portugal” em https://www.mobie.pt/documents/42032/140624/Estudo_Mobilidade_Portugal.pdf/8852d349-9500-886c-10c1-3b28889f6cfc?t=1698139704575

manutenção de pontos de carregamento, incluindo para veículos elétricos pesados;

- No que se refere ao artigo 22.º, além das operações urbanísticas de construção de edifícios ou imóveis que disponham de locais de estacionamento de veículos, sugerimos que as infraestruturas afetas a serviços essenciais, incluindo o transporte de passageiros (tais como os terminais ou interfaces de passageiros), também devam incluir uma infraestrutura elétrica adequada para o carregamento elétrico de veículos;
- Neste âmbito julga-se ser de aditar uma obrigação de inclusão da rede de carregamentos em todos os instrumentos de ordenamento e planeamento do território e de mobilidade, bem como a medição da sua suficiência e proximidade de todas as infraestruturas e serviços de mobilidade e transportes, que poderá ser monitorizada pela AMT;
- No que se refere ao artigo 26.º, sugerimos que além dos veículos elétricos que transitem em missão de polícia, de prestação de socorro, de segurança prisional ou de serviço urgente de interesse público, se deverá incluir os veículos afetos a serviços essenciais, onde se inclui o transporte de passageiros, nos termos da Lei n.º 23/96, de 26 de julho, alterada pela Lei n.º 51/2019, de 29 de julho;
- No artigo 37.º, n.º 2, na parte em que se refere que *“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.”*, a redação deve ser alterada para *“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”*, uma vez que a competência para a instrução e decisão de processos de contraordenação por infrações previstas no Decreto-Lei n.º 78/2014, de 14 de maio é atribuída à AMT nesse decreto-lei, não devendo sê-lo pelo presente projeto, uma vez que as infrações previstas no Decreto-Lei n.º 78/2014, de 14 de maio são específicas da atividade regulatória e de supervisão da AMT;

- Do mesmo modo, deve ser eliminada a referência no n.º 2 do artigo 42.º a que *“Compete à AMT aprovar, no âmbito das suas atribuições, a regulamentação necessária para a implementação do disposto no (...) Decreto-Lei n.º 78/2014, de 14 de maio, na sua redação atual”*, uma vez que essa é uma competência que já lhe advém do referido diploma (cf. artigo 34.º, n.º 4 do Decreto-Lei n.º 78/2014);
- Reforça-se que, no sentido de a AMT verificar a prática de infrações ao artigo 19.º - disponibilização de dados de mobilidade elétrica pelos OPC à EADME, e agregação e transmissão destes dados pela EADME 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 – deve ser-lhe dado acesso, conforme já referido, à plataforma do Ponto de Acesso Nacional cuja gestão compete ao IMT, a que se referem os artigos 17.º e 18.º, o que se considera que deverá ficar previsto expressamente no projeto de diploma;
- Acresce que se entende que a obrigação prevista no artigo 13.º, n.º 1 alínea c) – disponibilização pelos OPC, em permanência, à EADME, dos dados estáticos e dinâmicos relativos aos pontos de carregamento – deve constituir uma infração grave (e não leve), devendo ser incluída no elenco de contraordenações do artigo 35.º, dada a relevância do reporte de dados para o acompanhamento efetivo 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;
- Acresce ainda que o diploma não estabelece qualquer cominação para o incumprimento da obrigação, pela EADME, de assegurar a agregação e transmissão dos dados ao Ponto de Acesso Nacional o que, a suceder, inviabiliza ou dificulta aquele acompanhamento efetivo e monitorização;
- Finalmente, deverá existir um lapso na remissão do artigo 34.º, n.º 1 alínea c), uma vez que o artigo 42.º não tem alíneas.

IV – CONCLUSÕES

32. A AMT emitiu diversos estudos que se consideram relevantes para esta matéria. A saber: Orientações para a Elaboração de um Programa Nacional de Mobilidade Sustentável e Obrigações de Serviço Público Verdes
33. Nesses estudos a AMT defende:
- O incentivo à utilização dos transportes públicos, a par de proporcionar a sua acessibilidade a todas as pessoas, incluindo as com mobilidade condicionada, em condições equitativas, cobertura territorial adequada e a preço justo e comportável;
 - A necessidade de assegurar uma maior eficiência energética e ambiental das frotas do serviço público de transporte de passageiros e de transporte individual;
 - A necessidade de acelerar a implantação das infraestruturas públicas de abastecimento de combustíveis mais limpos, em particular de estações de carregamento de veículos elétricos, através da garantia de existência de um número adequado de postos de carregamento rápido, do desenvolvimento de “hubs” de carregamento de veículos elétricos nas cidades com postos de carregamento públicos, da dinamização de soluções de carregamento de frotas de veículos partilhados, tais como táxis, TVDE e “carsharing”, mas também de veículos comerciais ligeiros de entrega porta a porta para reduzir o número de veículos nas áreas urbanas, da promoção da eletrificação de portos e da utilização de hidrogénio nos transportes marítimos;
 - O incentivo à aquisição e utilização de veículos elétricos, híbridos ou movidos a gases renováveis ou outros combustíveis que não emitam GEE;
 - A aceleração da implementação de zero emissões para os veículos pesados de transporte de mercadorias, bem como uma troca mais sistemática das melhores práticas para promover políticas eficazes para mobilizar investimentos na infraestrutura de carregamento.
34. Nesta medida, entende-se que o diploma preconizado, que pretende reforçar as condições que contribuam para melhorar a experiência final de carregamento e promover a 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, poderá ser um incentivo ao investimento nas redes de carregamento de veículos limpos, pelo que o parecer da AMT é favorável.

35. Contudo, recomenda-se que sejam efetuados ajustes ao texto do projeto – mais bem identificados supra - nos artigos 9.º, 20.º, 22.º e 26.º, no sentido de garantir a transversalidade na aplicação do regime, e ainda nos artigos 18.º, 37.º, n.º 2, 42.º, n.º 2 e 35.º, neste caso para clarificação das competências atribuídas à AMT em matéria de acompanhamento e monitorização da aplicação do decreto-lei e do Regulamento AFIR.

Lisboa, 24 de março de 2025.

A Presidente do Conselho de Administração

Ana Paula Vitorino