

**PARECER DA ERSE**  
**QUANTO AOS PROJETOS DE PORTARIAS**  
**SOBRE MOBILIDADE ELÉTRICA**

Abril 2016

Este documento está preparado para impressão em frente e verso

Rua Dom Cristóvão da Gama n.º 1-3.º  
1400-113 Lisboa  
Tel.: 21 303 32 00  
Fax: 21 303 32 01  
e-mail: [erse@erse.pt](mailto:erse@erse.pt)  
[www.erse.pt](http://www.erse.pt)

*PARECER DA ERSE QUANTO AOS PROJETOS DE PORTARIAS SOBRE MOBILIDADE  
ELÉTRICA*

---

O Gabinete do Senhor Secretário de Estado Adjunto e do Ambiente solicitou à ERSE parecer sobre três projetos de portaria relativos à mobilidade elétrica que regulamentam o Decreto-Lei n.º 38/2010, na sua redação mais recente<sup>1</sup>. Os três projetos de portaria referem-se a:

- Regras aplicáveis à instalação e funcionamento dos pontos de carregamento da rede de mobilidade elétrica, em matéria técnica e de segurança (portaria A).
- Regras técnicas e potências mínimas em edifícios e outras operações urbanísticas para satisfazer a instalação de pontos de carregamento de veículos elétricos (portaria B).
- Termos aplicáveis às licenças de utilização privativa do domínio público para a instalação de pontos de carregamento de veículos elétricos (portaria C).

Os contributos da ERSE encontram-se agrupados por projeto de portaria. Dentro de cada projeto de portaria, os comentários agrupam-se por temas, sendo agregados no tema “outras sugestões” contributos que, encontrando-se fora das competências da ERSE, podem contribuir para uma melhor leitura dos textos.

**I- Instalação e funcionamento dos pontos de carregamento da rede de mobilidade elétrica, em matéria técnica e de segurança (portaria A)**

Âmbito de aplicação

O artigo 1.º do projeto de portaria estabelece como âmbito “ (...) as regras aplicáveis à instalação e funcionamento dos pontos de carregamento da rede de mobilidade elétrica (...)”. A leitura sistémica do projeto, conjugada com a definição legal de rede de mobilidade elétrica, aponta para que no âmbito do projeto de portaria se incluam somente os pontos de carregamento ligados à rede de mobilidade elétrica, excluindo-se assim tomadas elétricas convencionais mas também todos os pontos de carregamento que não se encontrem ligados à rede de mobilidade elétrica (com comunicação com a Entidade Gestora de Mobilidade Elétrica – EGME).

A norma habilitante da regulamentação em apreço<sup>2</sup> não é totalmente clara quanto a que pontos de carregamento se refere, designadamente se se aplica a todos os pontos de carregamento (com exclusão de tomadas elétricas convencionais) ou somente aos pontos de carregamento ligados à rede de mobilidade elétrica (com comunicação com a EGME). O n.º 1 do artigo 6.º da norma habilitante parece aplicar-se a todos os pontos de carregamento, somente sendo excluídas as tomadas convencionais.

---

<sup>1</sup> Decreto-Lei n.º 39/2010, de 26 de abril, alterado pela Lei n.º 64-B/2011, de 30 de dezembro, e pelos Decretos-Lei n.ºs 170/2012, de 1 de agosto, e 90/2014, de 11 de junho.

<sup>2</sup> N.º 8 do art.º 6.º do Decreto-lei n.º 39/2010, na sua redação mais recente.

*PARECER DA ERSE QUANTO AOS PROJETOS DE PORTARIAS SOBRE MOBILIDADE  
ELÉTRICA*

---

O projeto de portaria que regulamenta as regras técnicas e potências mínimas em edifícios e outras operações urbanísticas para satisfazer a instalação de pontos de carregamento de veículos elétricos (portaria B) inclui disposições técnicas e de segurança que parecem aplicar-se a todos os pontos de carregamento (art.º 3.º e 4.º).

Assim, sugere-se uma das seguintes opções, sendo que a primeira aparenta ser mais estruturada:

- Alargar explicitamente o âmbito deste projeto de portaria (A), clarificando que se aplica a todos os pontos de carregamento (com a definição do n.º 1 do artigo 6.º do Decreto-lei n.º 39/2010, na sua redação mais recente), excluindo-se somente as tomadas elétricas convencionais. Neste caso, será adequado transpor para esta portaria os artigos 3.º e 4.º do projeto de portaria B.

- Restringir explicitamente o âmbito deste projeto de portaria (A), sugerindo-se que o n.º 1 do artigo 1.º passe a ter a seguinte redação: “A presente portaria (...) dos pontos de carregamento ligados à rede de mobilidade elétrica, (...)”. Importa ainda esclarecer que se considera ligado à rede de mobilidade elétrica um ponto de carregamento em local privado de acesso privado que, embora não seja operado por um operador de ponto de carregamento, opte por estar ligado à rede de mobilidade elétrica<sup>3</sup>.

Equipamento de contagem na fronteira com a rede elétrica e equipamento de contagem do ponto de carregamento

O Decreto-Lei n.º 39/2010, na sua redação mais recente, estabelece que a instalação e funcionamento dos pontos de carregamento deve respeitar os requisitos técnicos e funcionais previstos para os contadores inteligentes na Portaria n.º 231/2013, de 22 de julho. Esta disposição, reiterada no projeto de portaria, refere-se ao equipamento de contagem existente no interior do próprio ponto de carregamento.

A contagem de energia elétrica na fronteira com a rede pública deve respeitar as regras do setor elétrico e permitir recolher a informação necessária para as faturas entre os diversos agentes do setor elétrico e da mobilidade elétrica. Nesse sentido, a ERSE efetuou uma revisão do Guia de Medição, Leitura e Disponibilização de Dados<sup>4</sup>, tendo em consideração o Regulamento de Mobilidade Elétrica, em que detalhou as questões de medição na fronteira entre a rede elétrica e os pontos de carregamento ligados à rede de mobilidade elétrica. O referido Guia estabelece que “ (...) os equipamentos de medição a instalar pelos ORD nas ligações a instalações que incluam pontos de carregamento integrados na rede de mobilidade elétrica, devem ser integrados no sistema centralizado de telecontagem do ORD respetivo e dispor de período de integração de 15 minutos.”<sup>5</sup>.

---

<sup>3</sup> Conforme prevê o n.º 3 do art.º 27.º do Decreto-lei n.º 39/2010, na sua redação mais recente.

<sup>4</sup> [Diretiva 5/2016, de 26 de fevereiro](#).

<sup>5</sup> Ponto 14.1.6 do Guia.

*PARECER DA ERSE QUANTO AOS PROJETOS DE PORTARIAS SOBRE MOBILIDADE  
ELÉTRICA*

---

Tendo em conta o exposto, e de modo a evitar que instrumentos legais distintos regulamentem o mesmo tema, considera-se mais adequada a eliminação do n.º 2 do artigo 5.º do projeto de portaria.

Ligação de pontos de carregamento

As regras comerciais relativas à ligação de instalações consumidoras às redes encontram-se estabelecidas no Regulamento de Relações Comerciais (RRC). Assim, os pontos de carregamento que sejam ligados diretamente à rede de distribuição (ou seja, sem ser através de outra instalação de utilização) devem respeitar o disposto no RRC. Nos termos do RRC, a ligação à rede só pode ser efetuada depois da instalação estar devidamente licenciada.

Assim, o n.º 1 do artigo 4.º do projeto de portaria parece dispensável. A manter-se, recomenda-se remissão para o RRC.

Autenticação na rede de mobilidade elétrica

Qualquer consumo feito num ponto de carregamento ligado à rede de mobilidade elétrica tem de ser autenticado, de modo a que seja possível atribuir o consumo ao respetivo comercializador de eletricidade para a mobilidade elétrica (CEME). Nesse sentido dispõe o n.º 1 do artigo 3.º do projeto de portaria. Todavia, a redação limita os meios de autenticação a “cartões de contacto ou aplicações móveis”. De modo a deixar abertura à evolução tecnológica e liberdade ao mercado para procurar as melhores soluções, sugere-se que o foco seja somente a necessidade de autenticação, sendo que o método poderá ser definido no manual a elaborar pela EGME. Assim, propõe-se a eliminação de “cartões de contacto ou aplicações móveis” no n.º 1 do artigo 3.º do projeto de portaria.

O n.º 4 do artigo 3.º do projeto de portaria prevê que possam existir meios de pagamento alternativos à utilização de um cartão associado a um CEME, no caso dos pontos de carregamento rápido. Esta disposição suscita os seguintes comentários:

- Concorde-se com a existência de meios de pagamento alternativo, possibilidade que poderia ser alargada a todo o tipo de pontos de carregamento.
- Como referido, a cada consumo tem de estar associado em CEME. Assim, o operador de ponto de carregamento que gere o ponto de carregamento com meio de pagamento alternativo tem de ter capacidade de comunicar à EGME que CEME vai suportar o consumo pago de modo alternativo.
- Para permitir a evolução tecnológica e a liberdade ao mercado de encontrar as melhores soluções, sugere-se que se evite especificar os meios de pagamento alternativo, uma vez que já existem outros meios eletrónicos alternativos ao multibanco (ex. mbway).

*PARECER DA ERSE QUANTO AOS PROJETOS DE PORTARIAS SOBRE MOBILIDADE  
ELÉTRICA*

---

Remuneração pelos serviços prestados pelos operadores de ponto de carregamento

No n.º 5 do artigo 3.º estabelece-se que “(...) a remuneração pelos serviços prestados pelos operadores de pontos de carregamento e respetivo custo direto, ou indireto, imputado ao utilizado final, não pode ser diferenciado em função do fornecedor de energia contratado pelo utilizador final”.

O artigo 7.º, n.º 5 e 6 do Decreto-Lei n.º 39/2010 na redação do Decreto-Lei n.º 90/2014 estabelece que nas relações entre os CEME e os OPC, para a venda de carregamentos elétricos, não é possível discriminar pontos de carregamento impedindo ou tornando muito oneroso a utilização de alguns pontos face a outros. A atividade de OPC, bem como a atividade de CEME, estão sujeitos à livre concorrência, pelo que a não diferenciação da remuneração não poderá impedir a aplicação de descontos dos preços de comercialização de mobilidade elétrica ou a comercialização conjunta de serviços ou produtos diversos, conforme previsto no artigo 7.º, n.º 6 do Decreto-Lei n.º 39/2010 na redação do Decreto-Lei n.º 90/2014.

Assim, sugere-se o seguinte ajuste na redação no n.º 5 do artigo 3.º do projeto de portaria: “(...) a remuneração pelos serviços prestados pelos operadores de pontos de carregamento e respetivo custo direto, ou indireto, imputado ao utilizado final, não pode ser discriminatório em função do comercializador para a mobilidade elétrica contratado pelo utilizador de veículo elétrico”

Outros contributos

De modo a dar previsibilidade ao mercado, sugere-se que o Guia previsto no n.º 6 do artigo 3.º do projeto de portaria tenha um prazo máximo para publicação, clarificando-se que a sua aprovação seja efetuada pela DGEG.

Ao longo do projeto de portaria são feitas referências para diretivas comunitárias. Para maior segurança jurídica, sugere-se que a referência seja sempre feita para o(s) diploma(s) que efeturaram a transposição para o ordenamento jurídico nacional. Nos casos em que a transposição ainda não ocorreu, seria preferível publicar em anexo à própria portaria as regras técnicas referidas (ex. n.º 1 do artigo 5.º do projeto de portaria).

No artigo 2.º do projeto de portaria são feitas referências genéricas a normas e documentos de harmonização emitidos pelo CENE e pela CEI. Concordando-se com a atribuição de força de lei a estes documentos, importa todavia que se especifiquem quais são ou restringindo ao âmbito das normas que se pretende referir.

A referência cruzada do n.º 4 do artigo 6.º parece incorreta.

**II- Regras técnicas e potências mínimas em edifícios e outras operações urbanísticas para satisfazer a instalação de pontos de carregamento de veículos elétricos (portaria B)**

Âmbito de aplicação

Tendo presente o contributo dado sobre o âmbito da portaria A, este projeto de portaria ficaria restrito às regras técnicas, incluindo potências mínimas, das instalações elétricas de novas edificações para que fiquem preparadas para a instalação de pontos de carregamento. Nesse sentido parece dispor a norma habilitante (artigo 28.º do decreto-lei n.º 39/2010, na sua redação mais recente).

Deste modo, no artigo 1.º deve ser feita referência a novas operações urbanísticas.

Outros contributos

Não se compreende o alcance do disposto no n.º 3 do artigo 4.º. Um ponto de carregamento em espaço privado de acesso privado que seja operado por um OPC tem ser integrado na rede de mobilidade elétrica. É esse o entendimento que se tem da norma habilitante, não parecendo haver relação com o preço praticado. Sugere-se a eliminação deste número.

O disposto no n.º 4 do artigo 4.º do projeto de portaria já se encontra referido na norma habilitante, estando as relações comerciais necessárias previstas no Regulamento de Mobilidade Elétrica<sup>6</sup>. Assim, evitando que diplomas distintos disponham sobre o mesmo tema, sugere-se a eliminação deste número.

Os encargos com a ligação à rede elétrica de serviço público de pontos de carregamento respeita o disposto no RRC, conforme já referido. Assim, sugere-se alteração da redação do n.º 5 do artigo 4.º do projeto de portaria no seguinte sentido: “Os custos com a infraestruturação de operações urbanísticas de construção ou reconstrução de prédios em regime de propriedade horizontal ou de outros imóveis, nos termos do disposto no artigo 28.º do Decreto-lei n.º 39/2010, são suportados pela entidade promotora das referidas operações urbanísticas.”.

**III- Licenças de utilização privativa do domínio público para a instalação de pontos de carregamento de veículos elétricos (portaria C)**

Sugere-se clarificação do âmbito, uma vez que o n.º 1 do artigo 1.º parece referir-se ao domínio público, sendo que o n.º 2 do mesmo artigo refere o domínio hídrico privado.

No artigo 5.º propõe-se que seja feita referência ao cumprimento de todas as regras aplicáveis aos operadores de pontos de carregamento.

---

<sup>6</sup> [Regulamento n.º 879/2015](#).

*PARECER DA ERSE QUANTO AOS PROJETOS DE PORTARIAS SOBRE MOBILIDADE  
ELÉTRICA*

---

**IV-Parecer**

Sem prejuízo dos aspetos de melhoria indicados bem como do esclarecimento das dúvidas suscitadas, e tendo em consideração as suas competências, a ERSE concorda com as disposições dos projetos de portaria em apreço.

Entidade Reguladora dos Serviços Energéticos, em 28 de abril de 2016.

O Conselho de Administração

Prof. Doutor Vitor Santos

Dr. Alexandre Silva Santos