



Mobilidade Elétrica: Novas Regras e Metas para a Infraestrutura de Carregamento de Veículos Elétricos

A partir do próximo dia 13 de abril de 2024 passam a ser aplicáveis as novas regras para a Infraestrutura para Combustíveis Alternativos presentes no Regulamento (EU) 2023/1804 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 13 de setembro de 2023 (“AFIR” – *Alternative Fuels Infrastructure Regulation*).

O AFIR resulta das propostas presentes no pacote Fit for 55 apresentado pela Comissão Europeia, em julho e dezembro de 2021, e que incide sobre as políticas europeias do clima, energia e transportes, com o objetivo de reduzir as emissões de gases com efeito de estufa em pelo menos 55% até 2030, em comparação com os níveis de 1990, bem como, alcançar a neutralidade carbónica em 2050.

O novo regulamento vem estabelecer um conjunto de metas a alcançar pelos Estados-membros da União, mas, também, todo um conjunto de novas regras a serem aplicadas pelos diversos intervenientes na atividade da mobilidade elétrica, sejam estes Operadores de Pontos de Carregamento (“OPC”), Comercializadores de Eletricidade para Mobilidade Elétrica (“CEME”), ou até mesmo a Entidade Gestora da Rede de Mobilidade Elétrica (“EGME”), neste caso, a MOBI.E.

As novas metas visam uma transição mais célere para a alternativa elétrica no transporte rodoviário, procurando garantir, essencialmente, uma cobertura mínima de pontos de carregamento acessíveis ao público. As novas regras procuram facilitar o carregamento dos veículos elétricos junto dos utilizadores, através do estabelecimento da obrigatoriedade da existência de um carregamento ad hoc, mas também outras componentes estruturais como a formação e transparência de preços e a partilha de dados.

A. Metas destinadas aos Estados-membros para as infraestruturas de carregamento destinadas a veículos elétricos

De acordo com o artigo 3.º, n.º 4, do AFIR, os Estados-Membros asseguram uma cobertura mínima dos pontos de carregamento acessíveis ao público dedicados a veículos elétricos ligeiros na rede rodoviária. Para tal, os Estados-Membros devem assegurar:

a) A implantação, ao longo da rede rodoviária principal da Rede Transeuropeia de Transportes (“RTE-T”) e em cada sentido de circulação, de plataformas de carregamento acessíveis ao público dedicadas a veículos elétricos ligeiros e que cumpram os seguintes requisitos, com uma distância máxima de 60 km entre as mesmas:

i) até 31 de dezembro de 2025, cada plataforma de carregamento deve fornecer uma potência de pelo menos 400 kW e incluir, no mínimo, um ponto de carregamento com uma potência individual de, pelo menos, 150 kW;

ii) até 31 de dezembro de 2027, cada plataforma de carregamento deve fornecer uma potência de pelo menos 600 kW e incluir, no mínimo, dois pontos de carregamento com uma potência individual de, pelo menos, 150 kW.

b) A implantação, ao longo da rede rodoviária global da RTE-T e em cada sentido de circulação, de plataformas de carregamento acessíveis ao público dedicadas a veículos elétricos ligeiros e que cumpram os seguintes requisitos, com uma distância máxima de 60 km entre as mesmas:

i) até 31 de dezembro de 2027, ao longo de, pelo menos, 50 % da rede rodoviária global da RTE-T, cada plataforma de carregamento deve fornecer uma potência de pelo menos 300 kW e incluir, no mínimo, um ponto de carregamento com uma potência individual de, pelo menos, 150 kW;

ii) até 31 de dezembro de 2030, cada plataforma de carregamento deve fornecer uma potência de, pelo menos, 300 kW e incluir, no mínimo, um ponto de carregamento com uma potência individual de, pelo menos, 150 kW;

iii) até 31 de dezembro de 2035, cada plataforma de carregamento deve fornecer uma potência de, pelo menos, 600 kW e incluir, no mínimo, dois pontos de carregamento com uma potência individual de, pelo menos, 150 kW.

São também apresentadas metas para as infraestruturas de carregamento destinadas a veículos elétricos pesados (artigo 4.º do AFIR). Sendo esta uma área em desenvolvimento, “a Comissão deverá ponderar proceder a um aumento de potência individual das estações de carregamento nas plataformas de carregamento logo que as especificações técnicas comuns estejam disponíveis” (Considerando 22 do AFIR).

De forma a auxiliar e a garantir que as metas estabelecidas são efetivamente alcançadas, cada Estado-membro, até 31 de dezembro de 2024, deverá criar o seu quadro de ação nacional para o desenvolvimento do mercado no que se refere aos combustíveis alternativos no setor dos transportes (artigo 14.º do AFIR).

Até 31 de março de 2025 e, posteriormente, todos os anos até 31 de março, os Estados-membros comunicam à Comissão a potência de carregamento total agregada, o número de pontos de carregamento acessíveis ao público e o número de veículos elétricos a bateria e veículos híbridos elétricos recarregáveis matriculados no seu território em 31 de dezembro do ano anterior.

B. Métodos de Pagamentos nas Infraestruturas de Carregamento

a) De acordo com o artigo 5.º do AFIR, os pontos de carregamento, instalados a partir de 13 de abril de 2024, devem prever a possibilidade dos seus utilizadores carregarem o seu veículo numa base *ad hoc*.

Deste modo, o AFIR garante o acesso a todos os postos de acesso público de uma forma que não se vinha aplicando no modelo português, pois os utilizadores passam a poder carregar o seu veículo elétrico nos pontos de carregamento de acesso público sem necessidade de se registarem, celebrarem contrato ou estabelecerem relação comercial com o OPC, para além da aquisição do serviço de carregamento.

b) Neste sentido, devem aceitar pagamentos eletrónicos através de terminais e dispositivos utilizados para serviços de pagamento, incluindo, pelo menos, um dos seguintes mecanismos:

- i. Leitores de cartões de pagamentos;
- ii. Dispositivos com uma funcionalidade sem contacto que seja, pelo menos, capaz de ler cartões de pagamentos;
- iii. Nos pontos de carregamento acessíveis ao público com potência inferior a 50 kW, dispositivos que utilizem uma ligação à Internet e permitam operações de pagamentos seguras, como as que geram um código de resposta rápida (código QR) específico.

c) A partir de 1 de janeiro de 2027, os OPC devem assegurar que todos os pontos de carregamento acessíveis ao público que operam, com uma potência igual ou superior a 50 kW, cumprem os requisitos de terem leitor de cartões ou um dispositivo de pagamento com uma funcionalidade sem contacto.

d) Os OPC devem assegurar que, quando disponibilizam a autenticação automática nos pontos acessíveis ao público, permitem que os utilizadores, caso assim o queiram, recorram a uma das formas de pagamento previstas numa base *ad hoc*, devendo essa opção ser exibida de forma clara.

e) Até 14 de outubro de 2024, os OPC devem assegurar que todos os pontos de carregamento acessíveis ao público operados por eles são pontos de carregamento com ligação digital (artigo 5.º, n.º 7, do Regulamento 2023/1804).

f) Os OPC devem assegurar que todos os pontos de carregamento acessíveis ao público operados por eles e instalados depois de 13 de abril de 2024 ou renovados depois de 14 de outubro de 2024, são capazes de carregamento inteligente.

g) Até 14 de abril de 2025, os operadores dos pontos de carregamento acessíveis ao público devem assegurar que todos os pontos de carregamento de corrente contínua (CC) acessíveis ao público por si operados dispõem de um cabo de carregamento fixo.

C. Regras relativas à Formação e Transparência de Preço

No que diz respeito aos preços a serem cobrados pelos OPC, de acordo com o considerando 33 do AFIR, "*a transparência dos preços é crucial para garantir um carregamento e um abastecimento fáceis e sem descontinuidades*". Neste sentido, conforme resulta do artigo 5.º, n.º 3, 4 e 5 do AFIR:

a) Os preços devem ser "*razoáveis, fácil e claramente comparáveis, transparentes e não discriminatórios*";

b) Os operadores de pontos de carregamento devem disponibilizar de forma clara e simples as informações sobre o preço *ad hoc*, devendo as componentes ser apresentadas pela seguinte ordem: 1. Preço por kWh, 2. Preço por minuto, 3. Preço por sessão, e 4. Quaisquer outras componentes de preço aplicável;

c) Em pontos de carregamento de 50 kW ou mais, o preço *ad hoc* deve ser em €/kWh e eventual taxa de ocupação (por minuto).

D. Disponibilização de dados nos pontos de carregamento

De acordo com o artigo 20.º, n.º 2, do AFIR, até 14 de abril de 2025, os operadores dos pontos de carregamento asseguram a disponibilização sem custos dos seguintes dados relativos à infraestrutura para combustíveis alternativos por eles operada:

a) Dados estáticos relativos aos pontos de carregamento acessíveis ao público: i) localização dos pontos de carregamento; ii) número de conectores; iii) número de lugares de estacionamento para pessoas com deficiência; iv) dados de contacto do proprietário e do operador da estação de carregamento e abastecimento; v) horas de abertura.

b) Dados estáticos suplementares relativos aos pontos de carregamento acessíveis ao público operados por eles: i) códigos de identificação únicos, pelo menos do operador do ponto de carregamento; ii) tipo de conector; iii) tipo de corrente (CA/CC); iv) potência máxima (kW) da estação de carregamento, v) potência máxima (kW) do ponto de carregamento; vi) compatibilidade com o modelo de veículo.

c) Dados dinâmicos relativos aos pontos de carregamento acessíveis ao público: i) estado operacional (operacional/fora de serviço); ii) disponibilidade (em utilização/disponível); iii) preço ad hoc; iv) a eletricidade fornecida é 100 % renovável (sim/não).

E. Criação de uma Organização de Registo de Identificadores (ODRI)

De acordo com o Considerando 70 do AFIR, *“é fundamental que todos os intervenientes no setor da eletromobilidade possam interagir facilmente através de meios digitais para prestar o melhor serviço aos utilizadores finais”*.

Surge assim um novo interveniente na mobilidade elétrica, sendo que todos os Estados-membros passam a ter de criar uma entidade com este formato de maneira a ser possível identificar os diferentes OPCs e CEMES. No entanto, atendendo ao papel desempenhado atualmente pela MOBI.E enquanto EGME, é expectável que esta também venha a assumir estas novas obrigações.

Cada ODRI deverá recolher informações sobre os códigos de identificação únicos de eletromobilidade já utilizados no seu Estado-Membro, de modo a permitir o intercâmbio e a verificação da unicidade destes códigos, eventualmente através de um futuro repositório de registo de identificadores comum no âmbito da União.

Para qualquer dúvida ou questão relativamente a este assunto, não hesite em contactar a equipa de Direito do Ambiente, Energia e Recursos Naturais da pbbr – Sociedade de Advogados, SP, RL.

Contacto:

Tânia Ferreira Osório – tania.osorio@pbbr.pt

Marco Gamaliel Alves – marco.alves@pbbr.pt