

**PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA****Decreto do Presidente da República n.º 56/2016**

de 10 de agosto

O Presidente da República decreta, nos termos do artigo 135.º, alínea *a*) da Constituição, o seguinte:

É exonerado, sob proposta do Governo, o embaixador Jorge Tito de Vasconcelos Nogueira Dias Cabral do cargo de Embaixador de Portugal em Ancara.

Assinado em 9 de agosto de 2016.

Publique-se.

O Presidente da República, MARCELO REBELO DE SOUSA.

Referendado em 9 de agosto de 2016.

O Primeiro-Ministro, *António Luís Santos da Costa*. — O Ministro dos Negócios Estrangeiros, *Augusto Ernesto Santos Silva*.

**Decreto do Presidente da República n.º 57/2016**

de 10 de agosto

O Presidente da República decreta, nos termos do artigo 135.º, alínea *a*) da Constituição, o seguinte:

É exonerado, sob proposta do Governo, o embaixador Francisco Maria de Sousa Ribeiro Telles do cargo de Embaixador de Portugal em Brasília.

Assinado em 9 de agosto de 2016.

Publique-se.

O Presidente da República, MARCELO REBELO DE SOUSA.

Referendado em 9 de agosto de 2016.

O Primeiro-Ministro, *António Luís Santos da Costa*. — O Ministro dos Negócios Estrangeiros, *Augusto Ernesto Santos Silva*.

**Decreto do Presidente da República n.º 58/2016**

de 10 de agosto

O Presidente da República decreta, nos termos do artigo 135.º, alínea *a*) da Constituição, o seguinte:

É nomeado, sob proposta do Governo, o embaixador Jorge Tito de Vasconcelos Nogueira Dias Cabral para o cargo de Embaixador de Portugal em Brasília.

Assinado em 9 de agosto de 2016.

Publique-se.

O Presidente da República, MARCELO REBELO DE SOUSA.

Referendado em 9 de agosto de 2016.

O Primeiro-Ministro, *António Luís Santos da Costa*. — O Ministro dos Negócios Estrangeiros, *Augusto Ernesto Santos Silva*.

**Decreto do Presidente da República n.º 59/2016**

de 10 de agosto

O Presidente da República decreta, nos termos do artigo 135.º, alínea *a*) da Constituição, o seguinte:

É nomeado, sob proposta do Governo, o embaixador Francisco Maria de Sousa Ribeiro Telles para o cargo de Embaixador de Portugal em Roma.

Assinado em 9 de agosto de 2016.

Publique-se.

O Presidente da República, MARCELO REBELO DE SOUSA.

Referendado em 9 de agosto de 2016.

O Primeiro-Ministro, *António Luís Santos da Costa*. — O Ministro dos Negócios Estrangeiros, *Augusto Ernesto Santos Silva*.

**Decreto do Presidente da República n.º 60/2016**

de 10 de agosto

O Presidente da República decreta, nos termos do artigo 135.º, alínea *a*) da Constituição, o seguinte:

É nomeado, sob proposta do Governo, o ministro plenipotenciário de 1.ª classe Ricardo Eduardo Vaz Pereira Pracana para o cargo de Embaixador de Portugal em Harare.

Assinado em 9 de agosto de 2016.

Publique-se.

O Presidente da República, MARCELO REBELO DE SOUSA.

Referendado em 9 de agosto de 2016.

O Primeiro-Ministro, *António Luís Santos da Costa*. — O Ministro dos Negócios Estrangeiros, *Augusto Ernesto Santos Silva*.

**PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS,  
ECONOMIA E AMBIENTE****Portaria n.º 220/2016**

de 10 de agosto

A Portaria n.º 252/2011, de 27 de julho, veio estabelecer algumas regras técnicas a que devem satisfazer as instalações elétricas para a alimentação de veículos elétricos. No entanto, tendo-se verificado uma grande evolução na harmonização das regras técnicas aplicáveis a este tipo de instalações, a nível internacional, com a publicação do Documento de Harmonização HD 60364-7-722 do CENELEC — Comité Europeu de Normalização Eletrotécnica e da Norma IEC 60364-7-722 da Comissão Eletrotécnica Internacional, foi elaborada a secção 722 das RTIEBT — Regras Técnicas das Instalações Elétricas de Baixa Tensão, que reproduz integralmente a Norma da IEC e o HD do CENELEC. Esta secção foi aprovada pela Portaria n.º 252/2015, de 19 de agosto, diploma que procede à alteração da Portaria n.º 949-A/2006, de 11 de setembro, a qual foi objeto da notificação à CE com a Ref.ª 2013/664/P.

Com efeito, as normas técnicas estabelecidas pela Portaria n.º 252/2011, de 27 de julho, encontram-se de-

satualizadas, não se justificando a sua existência na sua formulação atual.

Por outro lado, o Decreto-Lei n.º 39/2010, de 26 de abril, alterado pelo Decreto-Lei n.º 170/2012, de 1 de agosto e pelo Decreto-Lei n.º 90/2014, de 11 de junho, que veio estabelecer a organização, o acesso e o exercício das atividades de mobilidade elétrica, bem como as condições jurídicas indispensáveis para o estabelecimento de uma rede piloto de mobilidade elétrica, de forma a facilitar a massificação da utilização do veículo elétrico em Portugal, tem vindo a ser objeto de alterações para ser adaptado às condições atuais do projeto de mobilidade elétrica.

As alterações preconizadas pelo Decreto-Lei n.º 90/2014, de 11 de junho, procederam à alteração do paradigma do carregamento dos veículos elétricos, atribuindo especial relevância ao carregamento através de pontos de carregamento de acesso privativo, com base na experiência adquirida no que respeita à prática de carregamento dos utilizadores de veículos elétricos.

O artigo 28.º do Decreto-Lei n.º 90/2014, de 11 de junho, prevê que as potências mínimas a considerar no dimensionamento das instalações de carregamento de veículos elétricos, bem como as normas técnicas a aplicar nestas instalações, serão as definidas em portaria dos membros do Governo responsáveis pelas áreas das autarquias locais, da energia e das obras públicas, dos transportes e da habitação.

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

Atendendo à importância que os pontos de carregamento de acesso privativo virão a assumir na massificação da utilização de veículos elétricos, considera-se da maior importância que, no seguimento da aprovação secção 722 das RTIEBT, seja aprovado um Guia Técnico das Instalações Elétricas para Alimentação de Veículos Elétricos com carácter informativo e orientador, para os projetistas, instaladores e exploradores deste tipo de instalações.

Esse guia deve aplicar e pormenorizar as regras técnicas das instalações de carregamento de veículos elétricos, e incluir um conjunto de exemplos de esquemas-tipo que facilite a escolha das soluções que melhor se adaptam a cada situação.

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

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

Assim:

Nos termos e ao abrigo do disposto nos n.ºs 2 e 4 do artigo 28.º do Decreto-Lei n.º 39/2010, com as alterações introduzidas pelo Decreto-Lei n.º 170/2012, de 1 de agosto e pelo Decreto-Lei n.º 90/2014, de 11 de junho, manda o Governo,

pelo Secretário de Estado das Autarquias Locais, no uso das competências delegadas pelo Despacho n.º 1046/2016, de 5 de janeiro, publicado no *Diário da República*, 2.ª série, n.º 15, de 22 de janeiro de 2016, pelo Secretário de Estado da Energia, no uso da competência delegada pelo Despacho n.º 2983/2016, de 17 de fevereiro, publicado no *Diário da República*, 2.ª série, n.º 40, de 26 de fevereiro de 2016 e pelo Secretário de Estado Adjunto e do Ambiente, no uso da competência delegada pelo Despacho n.º 489/2016, de 29 de dezembro, publicado no *Diário da República*, 2.ª série, n.º 7, de 12 de janeiro de 2016, o seguinte:

#### Artigo 1.º

##### Objeto

A presente portaria estabelece as potências mínimas e as regras técnicas a que devem satisfazer as instalações de carregamento de veículos elétricos em edifícios e outras operações urbanísticas, que disponham de locais de estacionamento abrangidos pelo disposto no artigo 28.º do Decreto-Lei n.º 39/2010, de 26 de abril, com as alterações introduzidas pelo Decreto-Lei n.º 170/2012, de 1 de agosto e pelo Decreto-Lei n.º 90/2014, de 11 de junho.

#### Artigo 2.º

##### Potências mínimas

1 — A potência a considerar por ponto de conexão de veículo elétrico não deve ser inferior a 3 680 VA.

2 — Nos parques de estacionamento de veículos, a potência mínima a disponibilizar para o carregamento de veículo elétrico não deve ser inferior à indicada nas alíneas seguintes, consoante o caso:

a) Para prédios de habitação multifamiliar a que resulta da multiplicação do número total de lugares de estacionamento previsto, pela potência unitária indicada no n.º 1, aplicando um fator de simultaneidade ( $K_s$ ), obtido pela seguinte expressão:

$$K_s = 0,2 + \frac{0,8}{n}$$

em que ( $n$ ) é o número de lugares de estacionamento total do parque, excluindo os integrados em boxes alimentadas diretamente das frações;

b) Para as situações não abrangidas pela alínea a), em que o carregamento dos veículos elétricos seja efetuado em zona dedicada, a que resulta da multiplicação do número total de lugares de estacionamento destinados ao carregamento de veículos elétricos ( $N$ ) pela potência unitária considerada para os pontos de carregamento, nos termos do n.º 1, onde  $N$  é obtido pela aplicação da expressão abaixo indicada, com arredondamento, para cima, ao número inteiro mais próximo,

$$N = [0,9 + 0,1 \times n]$$

em que ( $n$ ) é o número de lugares de estacionamento total do parque.

3 — Nas instalações de carregamento de veículos elétricos indicadas na alínea a) do n.º 2 deve ser previsto um sistema de controlo da carga (SCC) da instalação elétrica (de utilização) que alimenta as instalações de carregamento de veículos elétricos devendo o SCC possibilitar o desligar das cargas, ou, no caso de serem utilizados os modos de

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

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

### Artigo 3.º

#### Regras técnicas das instalações de carregamento

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

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

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

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

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

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

### Artigo 4.º

#### Responsabilidade pela instalação

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

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

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

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

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

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

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

### Artigo 5.º

#### Legislação revogada

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

### Artigo 6.º

#### Entrada em vigor

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

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

## ECONOMIA E AMBIENTE

### Portaria n.º 221/2016

de 10 de agosto

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

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