

## PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS

### Resolução do Conselho de Ministros n.º 81/2009

No âmbito da execução do Plano Nacional de Acção para a Eficiência Energética, aprovado pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 80/2008, de 20 de Maio, o Governo pretende posicionar o País como pioneiro na adopção de novos modelos para a mobilidade, que sejam sustentáveis do ponto de vista ambiental, que possam explorar a relação com a rede eléctrica e maximizem as vantagens da energia produzida a partir de fontes renováveis e, bem assim, se integrem mais harmoniosamente com o ritmo de funcionamento e desenvolvimento das cidades.

A produção de energia indispensável à circulação do veículo eléctrico poderá, desde logo, beneficiar do recurso às fontes renováveis, nomeadamente as que utilizam a tecnologia solar fotovoltaica ou aerogeradores eólicos. A utilização de fontes renováveis consubstancia o princípio de uma mobilidade menos poluente, potenciando, desta forma, os novos paradigmas tecnológicos no domínio dos transportes e na indústria automóvel.

A introdução do veículo eléctrico estimula também desenvolvimentos tecnológicos de modernização das redes eléctricas, no sentido da transição para redes inteligentes. Neste âmbito, há a destacar a possibilidade de interacção do veículo eléctrico com a rede eléctrica, passando a ser possível, numa lógica bidireccional, não só a compra mas também a venda de electricidade armazenada nas baterias dos veículos.

Do ponto de vista energético, está igualmente comprovado que o veículo eléctrico é mais eficiente que os veículos com outras motorizações, nomeadamente de combustão interna e híbridos.

Em ordem a propiciar o arranque da mobilidade eléctrica em Portugal e atingir os objectivos que lhe estão subjacentes, foi aprovada a Resolução do Conselho de Ministros n.º 20/2009, de 20 de Fevereiro, através da qual foi criado o Programa para a Mobilidade Eléctrica em Portugal.

O Programa para a Mobilidade Eléctrica em Portugal vai ao encontro dos objectivos nacionais de redução da dependência energética e de combate às alterações climáticas, ao promover a substituição do uso de combustíveis fósseis e a consequente redução de emissões no sector dos transportes. Do ponto de vista ambiental, os veículos eléctricos oferecem vantagens que se consubstanciam no elevado nível de eficiência energética, num maior controlo ambiental associado à fonte energética utilizada, numa maior integração de fontes de energias renováveis e no contributo para a melhoria da qualidade de vida nas aglomerações urbanas.

O Programa para a Mobilidade Eléctrica em Portugal preconiza a massificação do veículo eléctrico, através do desenvolvimento de um modelo de serviço que permita, a qualquer cidadão ou entidade: a utilização de veículos eléctricos em condições de competitividade e de conforto face ao automóvel convencional; de soluções de mobilidade proporcionadas pelos vários construtores de veículos eléctricos, o estabelecimento de uma infra-estrutura de carregamento adequada à evolução do parque de veículos eléctricos em Portugal.

Convém referir que, no âmbito da criação de condições para a massificação do veículo eléctrico, o Orçamento do Estado para 2009, aprovado pela Lei n.º 64-A/2008, de 31 de Dezembro, prevê incentivos à aquisição dos referidos veículos, como a dedução à colecta, em sede de imposto sobre o rendimento das pessoas singulares, de 30% dos

encargos com o limite de € 796 das importâncias despendidas e a isenção total do imposto sobre veículos.

Dando sequência e cumprimento ao estabelecido na referida Resolução do Conselho de Ministros n.º 20/2009, de 20 de Fevereiro, através do despacho n.º 13 897/2009, de 18 de Maio, do Ministro da Economia e da Inovação, foi criado o Gabinete para a Mobilidade Eléctrica em Portugal (GAMEP), responsável pela realização do trabalho de preparação e implementação do Programa para a Mobilidade Eléctrica.

Considerando que, no âmbito da missão atribuída ao GAMEP, lhe cabe propor, entre outras, a definição do modelo de Programa para a Mobilidade Eléctrica a implementar em Portugal nas suas diferentes componentes;

Considerando, ainda, que, desde o início do Programa para a Mobilidade Eléctrica, foram já estabelecidas parcerias nas diferentes vertentes do Programa, envolvendo actores de diversos sectores, como é comprovado pelos acordos recentemente celebrados com os municípios e com empresas de ramos de actividade desde a distribuição, os parques de estacionamento, a hotelaria e as grandes frotas:

Entende o Governo estarem reunidas as condições necessárias para aprovar as próximas metas e objectivos do Programa para a Mobilidade Eléctrica, especificamente no contexto da definição, ainda que a título parcial, do disposto nas alíneas *b)* e *c)* do n.º 2 da Resolução do Conselho de Ministros n.º 20/2009, de 20 de Fevereiro, no que diz respeito à definição daquele Programa e do respectivo plano de trabalho, actividades e prazos, actores envolvidos e responsabilidades.

Assim:

Nos termos da alínea *g)* do artigo 199.º da Constituição, o Conselho de Ministros resolve:

1 — Estabelecer os seguintes objectivos estratégicos do Programa para a Mobilidade Eléctrica:

*a)* A implementação do Programa para a Mobilidade Eléctrica deve acelerar o processo de adopção de veículos eléctricos e permitir a gradual conversão do parque automóvel;

*b)* O Programa para a Mobilidade Eléctrica deve incentivar a criação de condições atractivas ao investimento, em Portugal, de actividades de produção e desenvolvimento de produtos relacionados com a Mobilidade Eléctrica, promovendo tecnologias e inovações portuguesas;

*c)* O Programa para a Mobilidade Eléctrica deve assegurar a contribuição para o cumprimento dos objectivos do Protocolo de Quioto, ao fomentar a utilização de energias renováveis na mobilidade.

2 — Definir como princípios fundamentais subjacentes ao Programa para a Mobilidade Eléctrica os seguintes:

*a)* O modelo de mobilidade eléctrica terá particular enfoque no utilizador, garantindo-lhe equidade e universalidade no acesso ao carregamento, independentemente do comercializador escolhido e assegurando as condições técnicas de interoperabilidade entre as diversas marcas e modelos de veículos, baterias e sistemas de carregamento;

*b)* O mercado da mobilidade eléctrica deve garantir condições atractivas para a entrada de várias empresas no mercado, promovendo a livre concorrência;

*c)* Será privilegiada a utilização de energia de fontes renováveis, nomeadamente através do aproveitamento da capacidade eólica em períodos de baixo consumo, beneficiando dos mecanismos de produção descentralizada em meios urbanos, e antecipando a integração com redes inteligentes de energia na lógica de bidireccionalidade.

3 — Aprovar o modelo da mobilidade eléctrica, em anexo à presente resolução, da qual faz parte integrante.

4 — Definir e aprovar as seguintes fases do Programa para a Mobilidade Eléctrica:

a) Fase piloto: em curso e até ao final de 2011, que inclui a construção de uma infra-estrutura mínima experimental de mobilidade eléctrica a nível nacional, abrangendo 25 municípios e os principais eixos viários, a qual permitirá testar soluções de carregamento;

b) Fase de crescimento: terá início em 2012 e implicará o alargamento da infra-estrutura experimental, com adopção das soluções testadas com sucesso na fase piloto, em particular no domínio da rede de carregamento;

c) Fase de consolidação: terá início logo que a procura de veículos eléctricos atingir um nível sustentado e, simultaneamente, estiverem criadas as condições para a introdução de um sistema de bidireccionalidade de carregamento.

5 — Definir, para além das medidas que já constam do Orçamento do Estado para 2009, aprovado pela Lei n.º 64-A/2008, de 31 de Dezembro, medidas destinadas a incentivar o Programa para a Mobilidade Eléctrica na fase piloto e promover a massificação do uso do veículo eléctrico, através da:

a) Criação de um subsídio de € 5000 à aquisição, por particulares, de veículos automóveis eléctricos, o qual poderá atingir os € 6500 no caso de haver simultaneamente abate de veículo automóvel de combustão interna, sujeito às condições actualmente vigentes em matéria de abate de veículos. Este subsídio será atribuído na compra dos primeiros 5000 veículos automóveis eléctricos e vigorará até ao final de 2012;

b) Fixação de majoração de custo até 50% em sede de IRC, em aquisições de frotas de veículos eléctricos pelas empresas, logo que seja fixada uma regressão faseada nos valores à medida que haja expansão no mercado, contendo a perda de receita associada;

c) Aquisição anual de 20% de viaturas automóveis eléctricas em processos de renovação da frota da administração central;

d) Aquisição de 20 veículos automóveis eléctricos pelo Governo, para efeitos de divulgação e demonstração, a disponibilizar nalguns pontos de carregamento;

e) Promoção da prioridade à circulação de veículos eléctricos em vias de alta ocupação e criação de zonas preferenciais de estacionamento nos centros urbanos;

f) Implementação da infra-estrutura experimental de carregamento, fixando como metas a criação de 320 pontos de carregamento em 2010 e de 1350 em 2011;

g) Implementação em Portugal de uma plataforma de investigação, desenvolvimento e teste de sistemas de gestão da mobilidade eléctrica.

6 — Estabelecer que a elaboração do quadro legislativo e regulamentar necessário para a aplicação do Programa para a Mobilidade Eléctrica em Portugal, nas suas diversas componentes, será concluída no prazo de 90 dias a contar da data de aprovação da presente resolução.

7 — Determinar que a presente resolução produz efeitos desde a data da sua aprovação.

Presidência de Conselho de Ministros, 20 de Agosto de 2009. — O Primeiro-Ministro, *José Sócrates Carvalho Pinto de Sousa*.

## ANEXO

(a que se refere o n.º 3)

### Modelo da mobilidade eléctrica

#### 1 — Definições e componentes do modelo

As componentes do modelo de mobilidade eléctrica envolvem:

Veículos — componente de mobilidade que deverá possuir capacidades de interacção com a rede eléctrica;

Baterias — componentes que armazenam energia eléctrica e permitem a operação dos veículos;

Pontos de carregamento — infra-estrutura que permite o interface entre a rede eléctrica e os veículos, carregando as suas baterias;

Comercializador de electricidade para a mobilidade eléctrica: o agente legalmente habilitado para tal;

Serviços — para além do serviço base — carregamento — existem outros serviços potenciais como o estacionamento, soluções de financiamento, *leasing* de veículos e de baterias;

Sistema de gestão — efectua a gestão dos diversos fluxos (informação, energia e financeiros) associados ao carregamento de veículos, garantindo a compatibilização tecnológica entre as diversas infra-estruturas e serviços de mobilidade eléctrica e assegurando uma rede nacional de carregamento acessível a qualquer utilizador de veículos eléctricos.

#### 2 — Serviços — Cadeia de valor

A cadeia de valor da mobilidade eléctrica engloba as seguintes tipologias de actividades: *i*) instalação e operação da rede; *ii*) serviço de carregamento; *iii*) comercialização de electricidade para a mobilidade eléctrica, e *iv*) prestação de outros serviços associados à mobilidade eléctrica.

Esta cadeia de valor reflecte-se nos seguintes tipos de serviços:

Disponibilização de infra-estruturas e sistemas de informação que permitam o carregamento de veículos eléctricos, abrangendo: *i*) pontos de carregamento normal que permitem o carregamento de uma bateria em cerca de oito horas, e *ii*) pontos de carregamento rápido que permitem o carregamento em cerca de vinte a trinta minutos;

Serviço de carregamento — relacionado com a disponibilização de electricidade para a mobilidade eléctrica, bem como com a operação e manutenção da infra-estrutura necessária;

Outros serviços — actividades várias, de valor acrescentado, associadas a serviços relacionados com a cadeia de valor da mobilidade eléctrica (estacionamento, *leasing*, entre outros).

#### 3 — Actores

Sem prejuízo da definição futura das funções a desempenhar em legislação específica, admite-se a seguinte tipologia de actores no mercado da mobilidade eléctrica:

Operadores de pontos de carregamento: responsáveis pela operação e manutenção de pontos de carregamento;

Comercializadores de electricidade para a mobilidade eléctrica: os intermediários entre os operadores de pontos de carregamento e os clientes finais do serviço de carregamento;

Gestor de operações da rede de mobilidade eléctrica: efectua a gestão dos diversos fluxos (informação, energia e financeiros) associados ao carregamento de veículos, garantindo a compatibilização tecnológica entre as diver-

nas infra-estruturas e serviços de mobilidade eléctrica e assegurando uma rede nacional de carregamento acessível a qualquer utilizador de veículos eléctricos.

#### 4 — Rede de carregamento: infra-estrutura e características técnicas

i) Tipologia: espaços públicos ou privados de acesso público; espaços privados de acesso privado

A infra-estrutura de carregamento para veículos eléctricos contempla as seguintes tipologias de espaço no que se refere à acessibilidade dos mesmos:

Espaços públicos de acesso público: neste domínio, consideram-se os pontos de carregamento disponíveis na via pública e os parques de estacionamento públicos explorados ou não por entidades privadas;

Espaços privados de acesso público: consideram-se neste caso os lugares que, sendo privados, têm acesso público, distinguindo-se nomeadamente os parques de estacionamento privados, os centros comerciais e as áreas de serviço;

Espaços privados de acesso privado: estão aqui contemplados os estacionamentos em garagens de habitação (condomínios ou privadas) e empresas.

ii) Tipo de carregamento: normal e rápido

Nos tipos de carregamento a disponibilizar, estão incluídos:

Pontos de carregamento normal — geralmente localizados na via pública e em zonas ou parques de estacionamento públicos ou privados de acesso público, para além dos localizados em habitações e em empresas, permitindo o carregamento de uma bateria tipicamente em cerca de oito horas;

Pontos de carregamento rápido — geralmente localizados em estações de serviço ao longo dos principais eixos viários e noutras localizações estratégicas, permitem o carregamento em cerca de vinte a trinta minutos.

iii) Fases do Programa da Mobilidade Eléctrica

##### Fase piloto

A rede piloto de carregamento tem um âmbito experimental e procura validar soluções tecnológicas, de serviço e de negócio, de forma a atrair construtores para teste de veículos, diferentes motorizações, meios de armazenamento e carregamento de energia.

Na rede piloto terá particular incidência o papel das autarquias locais, em particular na promoção da instalação e progressivo crescimento da infra-estrutura da sua área de influência, a integrar com a rede dos municípios vizinhos.

Nesta fase, as soluções técnicas existentes deverão ser diversas, de acordo com as opções disponibilizadas pelo mercado, sobretudo no que se refere à via pública. Neste domínio, serão privilegiadas soluções de carregamento normal.

As soluções técnicas deverão garantir as funcionalidades, as normas de segurança e de operação especificadas em caderno de encargos tipo, assegurando em particular:

O acesso a múltiplos comercializadores de electricidade para a mobilidade eléctrica;

A integração entre a rede piloto da mobilidade eléctrica e as redes de distribuição de electricidade.

##### Fase de crescimento e fase de consolidação

Após a validação de soluções e de modelos, a fase de crescimento e a fase de consolidação procuraram responder às diferentes solicitações de mercado, alargando a cobertura territorial da rede e integrando progressivamente as tendências de bi-direccionalidade associadas às redes inteligentes.

Nestas fases, pressupõe-se que a infra-estrutura terá capacidade de integração das diversas componentes, permitindo a existência de uma rede integrada de infra-estruturas de carregamento a nível nacional.

Com a emergência das redes inteligentes e de tecnologias de carregamento bi-direccional, prevê-se que, tanto ao nível dos espaços públicos como nos espaços privados, estas opções sejam adoptadas, possibilitando assim, através dos V2G (*vehicle-to-grid*), não só a compra mas também a venda de electricidade armazenada nas baterias dos veículos.

##### 5 — Operacionalização da fase piloto

A rede piloto abrangerá a instalação de, pelo menos:

300 pontos de carregamento normal e 20 pontos de carregamento rápido até final de 2010;

1300 pontos de carregamento lento e 50 de carregamento rápido em 2011.

A rede piloto de carregamento inclui 25 municípios, que se encontram identificados no final do presente anexo.

Os postos de carregamento normais serão instalados sobretudo nas principais capitais de distrito e nos concelhos das áreas metropolitanas de Lisboa e do Porto, tal como decorre do protocolo assinado em 29 de Junho de 2009, entre o Governo e os municípios abaixo identificados.

Os postos de carregamento rápido serão disponibilizados ao longo dos principais eixos viários, com particular incidência para as auto-estradas A 1 e A 2 e em localizações de conveniência a definir.

Durante os anos de 2009 e 2010, o Governo estabelecerá com as autarquias protocolos para lançamento de concursos de licenciamento ou concessão de áreas para instalação de infra-estruturas de carregamento em espaços públicos.

Em matéria de locais de carregamento, a fase piloto prevê o seguinte:

Espaços públicos de acesso público: a implementação da rede no espaço público seguirá um modelo de introdução através de investimentos liderados pelos diferentes municípios, de acordo com os pressupostos definidos no acordo entre estes e o Ministério da Economia e da Inovação;

Espaços privados de acesso privado (casas particulares e empresas): no que respeita ao carregamento nestes espaços, será criado o enquadramento legislativo e regulamentar para a introdução e operação de pontos de carregamento em edifícios novos e existentes. Será privilegiado o carregamento nocturno, podendo considerar-se, numa fase posterior, a evolução para um sistema de contagem inteligente com autenticação do veículo para disponibilização de funcionalidades e separação de fluxos.

Lista dos 25 municípios que subscreveram o acordo de cooperação com o Governo para a elaboração de um plano municipal para a mobilidade eléctrica até ao final de 2010:

Município de Lisboa;  
Município de Loures;

Município de Cascais;  
 Município de Almada;  
 Município de Braga;  
 Município de Leiria;  
 Município de Viana do Castelo;  
 Município de Guimarães;  
 Município de Torres Vedras;  
 Município de Santarém;  
 Município de Setúbal;  
 Município do Porto;  
 Município de Vila Nova de Gaia;  
 Município de Sintra;  
 Município de Castelo Branco;  
 Município da Guarda;  
 Município de Évora;  
 Município de Beja;  
 Município de Faro;  
 Município de Coimbra;  
 Município de Aveiro;  
 Município de Portalegre;  
 Município de Vila Real;  
 Município de Viseu;  
 Município de Bragança.

## MINISTÉRIO DOS NEGÓCIOS ESTRANGEIROS

### Aviso n.º 82/2009

Por ordem superior se torna público que, por notificação de 10 de Abril de 2007, o Ministério dos Negócios Estrangeiros do Reino dos Países Baixos notificou ter a República do Montenegro realizado uma declaração à Declaração Proibindo o Emprego de Balas Que Se Expandem ou Achatam no Corpo Humano, adoptada na Haia em 29 de Julho de 1899.

### Declaração de sucessão

Montenegro, 1 de Março de 2007.

[...] o Governo da República do Montenegro sucede à (Declaração relativa à proibição do uso de balas que rapidamente se podem expandir ou alterar a sua forma no interior do corpo humano como balas com um revestimento rígido o que não reveste completamente o núcleo ou contendo indentações, concluída na Haia em 29 de Julho de 1899) e assume solenemente executar e desempenhar as disposições nela constantes a partir de 3 de Junho de 2006, data em que a República do Montenegro assumiu a responsabilidade pelas suas relações internacionais.

A República Portuguesa é Parte na mesma Declaração, à qual aderiu em 27 de Agosto de 1907, de acordo com o publicado em *Nova Colecção de Tratados, Convenções, Contratos e Actos Públicos*, Imprensa da Universidade, Coimbra, 1915, pp. 119-122.

Departamento de Assuntos Jurídicos, 17 de Agosto de 2009. — O Director, *Miguel de Serpa Soares*.

## MINISTÉRIO DAS FINANÇAS E DA ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA

### Portaria n.º 986/2009

de 7 de Setembro

O Decreto-Lei n.º 158/2009, de 13 de Julho, veio aprovar o Sistema de Normalização Contabilística (SNC), no qual se previu a publicação em portaria dos modelos de demonstrações financeiras. Estes instrumentos contabilísticos, embora inseridos no contexto do SNC, de aplicação obrigatória para as entidades sujeitas ao SNC, poderão, também, ser utilizados pelas entidades que, nos termos do artigo 4.º do citado decreto-lei, apliquem as normas internacionais de contabilidade, atentos os evidentes benefícios que daí advirão para a comparabilidade das demonstrações financeiras.

Assim:

Manda o Governo, pelo Ministro de Estado e das Finanças, ao abrigo do disposto nos n.ºs 3.1 e 4.1 do anexo ao Decreto-Lei n.º 158/2009, de 13 de Julho, o seguinte:

#### Artigo 1.º

São aprovados os modelos em anexo à presente portaria, para as seguintes demonstrações financeiras:

- a) Anexo n.º 1: balanço;
- b) Anexo n.º 2: demonstração dos resultados por naturezas;
- c) Anexo n.º 3: demonstração dos resultados por funções;
- d) Anexo n.º 4: demonstração das alterações no capital próprio;
- e) Anexo n.º 5: demonstração dos fluxos de caixa — método directo;
- f) Anexo n.º 6: anexo.

#### Artigo 2.º

Para as entidades que, nos termos do artigo 9.º do Decreto-Lei n.º 158/2009, de 13 de Julho, apliquem a «Norma contabilística e de relato financeiro para pequenas entidades» (NCRFPE), são aprovados os seguintes modelos reduzidos de demonstrações financeiras, anexos à presente portaria:

- a) Anexo n.º 7: balanço, modelo reduzido;
- b) Anexo n.º 8: demonstração dos resultados por naturezas, modelo reduzido;
- c) Anexo n.º 9: demonstração dos resultados por funções, modelo reduzido;
- d) Anexo n.º 10: anexo, modelo reduzido.

#### Artigo 3.º

A Comissão de Normalização Contabilística divulga, no respectivo sítio electrónico, notas explicativas ou de esclarecimento sobre os modelos aprovados pela presente portaria.

#### Artigo 4.º

A presente portaria entra em vigor na data de início da vigência do Decreto-Lei n.º 158/2009, de 13 de Julho.

Pelo Ministro de Estado e das Finanças, *Carlos Manuel Baptista Lobo*, Secretário de Estado dos Assuntos Fiscais, em 14 de Agosto de 2009.