

[Projeto de Lei n.º 792/XV/1.ª \(IL\)](#)

Título: Elimina a obrigatoriedade do dístico azul para a circulação na via pública dos veículos elétricos

Data de admissão: 25 de maio de 2023

Comissão de Economia, Obras Públicas, Planeamento e Habitação (6.ª)

ÍNDICE

- I. [A INICIATIVA](#)
- II. [APRECIÇÃO DOS REQUISITOS CONSTITUCIONAIS, REGIMENTAIS E FORMAIS](#)
- III. [ENQUADRAMENTO JURÍDICO NACIONAL](#)
- IV. [ENQUADRAMENTO JURÍDICO NA UNIÃO EUROPEIA E INTERNACIONAL](#)
- V. [ENQUADRAMENTO PARLAMENTAR](#)
- VI. [CONSULTAS E CONTRIBUTOS](#)
- VII. [AVALIAÇÃO PRÉVIA DE IMPACTO](#)
- VIII. [ENQUADRAMENTO BIBLIOGRÁFICO](#)

I. A INICIATIVA

A presente iniciativa visa eliminar a obrigatoriedade de afixação no para-brisas dos veículos elétricos, híbridos ou não, de um dístico identificador azul, para efeitos de circulação na via pública..

Os proponentes justificam a sua pretensão com base nos seguintes argumentos:

- (i) A ausência do dístico não tem penalizações para o condutor, porquanto este só se revela necessário para o «acesso a benefícios relacionados com o uso de um carro elétrico, como o usufruto de postos de carregamento e de lugares de estacionamento reservados a carros elétricos»¹;
- (ii) Existe um limite máximo de tempo para estacionamento de veículos elétricos em zonas de carregamento, o qual é estabelecido pelos operadores²;
- (iii) O facto de um veículo estar em carregamento numa zona para o efeito é prova bastante de que, tal veículo, é elétrico.

Os argumentos apresentados justificam não ser necessária a existência de um dístico que comprove que determinado veículo é elétrico.

Deste modo, através da iniciativa ora em apreço, pretendem alterar o artigo 3.º do [Decreto-Lei n.º 39/2010, de 26 de abril](#), impondo-se somente a afixação do dístico para efeitos de «usufruto de lugares de estacionamento reservados a veículos elétricos».

II. APRECIÇÃO DOS REQUISITOS CONSTITUCIONAIS, REGIMENTAIS E FORMAIS

▪ Conformidade com os requisitos constitucionais e regimentais

A iniciativa legislativa em apreço é apresentada pelos Deputados do Grupo Parlamentar da Iniciativa Liberal (IL), ao abrigo e nos termos do n.º 1 do artigo 167.º da [Constituição](#)

¹ De acordo com o Instituto da Mobilidade e dos Transportes (IMT), conforme consta na exposição de motivos apresentada.

² Nos termos do disposto no número 4 do artigo 7.º da [Portaria n.º 222/2016, de 11 de agosto](#), «Os operadores de pontos de carregamento deverão estabelecer limites de tempo em que, uma vez terminado o carregamento, o veículo elétrico deve ser retirado do local, de forma a estimular a disponibilidade dos pontos de carregamento, em função do período do dia em causa e da utilização de um ponto de carregamento normal ou de um ponto de carregamento rápido, respetivamente.». Este diploma encontra-se disponível para consulta no site do [Diário da República](#).

[da República Portuguesa](#)³ (Constituição) e do n.º 1 do artigo 119.º do [Regimento da Assembleia da República](#) (Regimento), que consagram o poder de iniciativa da lei. Trata-se de um poder dos Deputados, por força do disposto na alínea b) do artigo 156.º da Constituição e b) do n.º 1 do artigo 4.º do Regimento, bem como dos grupos parlamentares, por força do disposto na alínea g) do n.º 2 do artigo 180.º da Constituição e da alínea f) do artigo 8.º do Regimento.

A iniciativa toma a forma de projeto de lei, em conformidade com o disposto no n.º 2 do artigo 119.º do Regimento, encontra-se redigida sob a forma de artigos, tem uma designação que traduz sinteticamente o seu objeto principal e é precedida de uma exposição de motivos, cumprindo os requisitos formais previstos no n.º 1 do artigo 124.º do Regimento.

Observa os limites à admissão da iniciativa estabelecidos no n.º 1 do artigo 120.º do Regimento, uma vez que define concretamente o sentido das modificações a introduzir na ordem legislativa. exposição de motivos, cumprindo os requisitos formais previstos no n.º 1 do artigo 124.º do Regimento.

Observa os limites à admissão da iniciativa estabelecidos no n.º 1 do artigo 120.º do Regimento, uma vez que define concretamente o sentido das modificações a introduzir na ordem legislativa e parece não infringir princípios constitucionais.

A iniciativa deu entrada em 24 de maio de 2023, tendo sido junta [a ficha de avaliação prévia de impacto de género](#). Foi admitida a 25 de maio, data em que baixou na generalidade à Comissão de Economia; Obras Públicas, Planeamento e Habitação (6.ª), por despacho do Presidente da Assembleia da República, tendo sido anunciada na reunião plenária do dia 26 de maio.

▪ **Verificação do cumprimento da lei formulário**

A Lei n.º 74/98, de 11 de novembro, alterada e republicada pela [Lei n.º 43/2014, de 11 de julho](#), de ora em diante designada como lei formulário, contém um conjunto de normas sobre a publicação, identificação e formulário dos diplomas que são relevantes

³ As ligações para a Constituição e para o Regimento são feitas para o portal oficial da Assembleia da República

em caso de aprovação da presente iniciativa, e que, por isso, deverão ser tidas em conta no decurso do processo da especialidade na comissão ou na redação final.

A presente iniciativa legislativa apresenta um título - «Elimina a obrigatoriedade do dístico azul para a circulação na via pública dos veículos elétricos» - que traduz sinteticamente o seu objeto em conformidade com o disposto no n.º 2 do artigo 7.º da lei formulário, podendo, em caso de aprovação, ser objeto de aperfeiçoamento.

Segundo o n.º 1 do artigo 6.º da lei formulário, os «diplomas que alterem outros devem indicar o número de ordem da alteração introduzida e, caso tenha havido alterações anteriores, identificar aqueles diplomas que procederam a essas alterações, ainda que incidam sobre outras normas».

Consultado o *Diário da República Eletrónico*, constata-se que o Decreto-Lei n.º 39/2010, de 26 de abril, cuja modificação é o objeto da presente iniciativa, já sofreu várias alterações. O Decreto-Lei n.º 39/2010, de 26 de abril, foi alterado pela Lei n.º 64-B/2011, de 30 de dezembro, pelos Decretos-Leis n.ºs 170/2012, de 1 de agosto, e 90/2014, de 11 de junho, e pela Lei n.º 82-D/2014, de 31 de dezembro, sendo esta, em caso de aprovação, a sua quinta alteração.

Assim, o elenco de alterações e o número de ordem da alteração devem passar a constar do artigo 1.º da iniciativa.

Em caso de aprovação em votação final global, deve ser publicada sob a forma de lei na 1.ª série do Diário da República, conforme o disposto na alínea c) do n.º 2 do artigo 3.º da lei formulário.

No que respeita ao início de vigência, o projeto de lei estabelece, no seu artigo 7.º, que a entrada em vigor ocorrerá «no dia seguinte ao da sua publicação», embora a produção de efeitos ocorra apenas com o Orçamento do Estado subsequente, estando em conformidade o n.º 1 do artigo 2.º da citada lei formulário, que prevê que os atos legislativos «entram em vigor no dia neles fixado, não podendo, em caso algum, o início da vigência verificar-se no próprio dia da publicação».

Na presente fase do processo legislativo, a iniciativa em apreço não nos parece suscitar outras questões em face da lei formulário.

▪ Conformidade com as regras de legística formal

A elaboração de atos normativos da Assembleia da República deve respeitar as regras de legística formal constantes do [Guia de legística para a elaboração de atos normativos](#)⁴, por forma a garantir a clareza dos textos normativos, mas também a certeza e a segurança jurídicas.

Segundo essas regras, o título da iniciativa, por motivos informativos, deve referir a lei a alterar. Sugere-se ainda que o artigo 1.º mencione o título do Decreto-Lei n.º 39/2010, de 26 de abril -«Estabelece o regime jurídico da mobilidade eléctrica, aplicável à organização, acesso e exercício das actividades relativas à mobilidade eléctrica, bem como as regras destinadas à criação de uma rede piloto de mobilidade eléctrica».

A iniciativa em apreço não nos suscita outras questões pertinentes no âmbito da legística formal, na presente fase do processo legislativo, sem prejuízo de análise mais detalhada a ser efetuada no momento da redação final.

III. ENQUADRAMENTO JURÍDICO NACIONAL

A [Constituição](#)⁵, enquanto parâmetro orientador de todos os domínios jurídicos presentes no direito nacional, elenca o conjunto de princípios e valores fundamentais que devem ser prosseguidos pelas normas jurídicas.

Neste sentido, é igualmente importante realçar que, além da dimensão conformadora e orientadora das normas que individualizam e descrevem os direitos, liberdades e garantias fundamentais ínsitas na Constituição direcionada a todos os domínios jurídicos infraconstitucionais, estas assumem outras características como:

- O facto de serem cláusulas abertas e indeterminadas, o que exige uma conformação legal à medida do necessário; e
- A sua direta vinculação, como decorre do n.º 1 do [artigo 18.º](#) da Constituição, a todas entidades públicas e aos privados (entidades e indivíduos).

Para o cumprimento dos direitos, liberdades e garantias fundamentais dos cidadãos reconhecidas no articulado da Constituição, ao Estado são acometidas tarefas, as quais

⁴ Documento disponível no sítio da *Internet* da Assembleia da República.

⁵ Todas as referências à Constituição são feitas para o sítio da *Internet* da Assembleia da República. Consultado a 6/06/2023.

encontram-se delimitadas no [artigo 9.º](#), designadamente as alíneas *b)*, *d)* e *e)*, que estatuem o seguinte:

- «Garantir os direitos e liberdades fundamentais e o respeito pelos princípios do Estado de direito democrático»;
- «Promover o bem-estar e a qualidade de vida do povo e a igualdade real entre os portugueses, bem como a efetivação dos direitos económicos, sociais, culturais e ambientais, mediante a transformação e modernização das estruturas económicas e sociais»; e
- «Proteger e valorizar o património cultural do povo português, defender a natureza e o ambiente, preservar os recursos naturais e assegurar um correto ordenamento do território».

Sustenta Jorge Miranda que «As *tarefas* mais não são do que fins ou grandes metas a atingir pelo Estado; as *incumbências*, conexas com as funções como atividades típicas (política, legislativa, administrativa, jurisdicional), correspondem a especificações das tarefas ao serviço de direitos e interesses a salvaguardar ou promover⁶», o que significa que estas podem resultar em prestações negativas, ou melhor, o dever de não intervir no exercício dos direitos dos cidadãos e, em prestações positivas, isto é, o imperativo de atuar e de garantir a salvaguarda da titularidade e, por conseguinte, do gozo dos direitos, liberdades e garantias fundamentais quando estas, por alguma forma, são restringidas.

Destaca o mesmo autor que «A **referência ao Estado** significa aqui, precipuamente, o Estado – poder central, manifestado, primeiro, através dos órgãos de soberania e, depois, através de outros órgãos e até de pessoas coletivas em que, por razões funcionais, se desdobra⁷».

Jorge Miranda entende, ainda, que «A importância da defesa da natureza e do ambiente já estava reconhecida, no âmbito das tarefas fundamentais do Estado, na alínea *e)* desde a revisão constitucional de 1982. A revisão de 1997 enfatizá-la-ia ao falar em “direitos ambientais” na alínea *d)*, mas a designação não se oferece totalmente correta,

⁶ *In*: MIRANDA, Jorge; MEDEIROS, Rui - **Constituição Portuguesa Anotada - Volume I**. 2.ª edição revista, Lisboa: Universidade Católica Editora, 2017, 3 volumes. ISBN 9789725405413 (Volume I), pág. 140 (itálicos do autor).

⁷ *Idem*, pág. 140 (negritos do autor).

pois essa defesa suscita tanto verdadeiros direitos como, sobretudo, interesses difusos [artigos 66.º e [52.º, n.º 3, alínea a\)](#)]; e aqueles direitos aproximam-se, uns, de direitos, liberdades e garantias e, outros, de direitos económicos, sociais e culturais⁸.

«O respeito dos princípios do Estado de Direito democrático é condição *sine qua non* de defesa dos direitos e liberdades e da própria efetivação dos direitos económicos, sociais e culturais⁹».

Relativamente ao regime de proteção e defesa do ambiente e qualidade de vida, este encontra-se concretizado no [artigo 66.º](#) da Constituição, concretamente o n.º 1 refere que, todos têm direito a um ambiente de vida humano, sadio e ecologicamente equilibrado e o dever de o defender, e o n.º 2 dita, que para assegurar o direito ao ambiente, no quadro de um desenvolvimento sustentável, incumbe ao Estado, por meio de organismos próprios e com o envolvimento e a participação dos cidadãos, destacamos em particular:

- «Prevenir e controlar a poluição e os seus efeitos e as formas prejudiciais de erosão» [alínea a)];
- «Promover o aproveitamento racional dos recursos naturais, salvaguardando a sua capacidade de renovação e a estabilidade ecológica, com respeito pelo princípio da solidariedade entre gerações [alínea d)];
- «Promover a integração de objetivos ambientais nas várias políticas de âmbito sectorial» [alínea f)]; e
- «Promover a educação ambiental e o respeito pelos valores do ambiente» [alínea g)].

Maria da Glória Garcia e Gonçalo Matias afirmam que «O reconhecimento constitucional do *direito a um ambiente sadio e ecologicamente equilibrado* é fruto de uma **conceção de fundo antropocêntrico mitigado, não utilitarista**, e a sua consagração no quadro dos direitos económicos, sociais e culturais (*Título III da Parte I da Constituição*) torna-

⁸ *In*: MIRANDA, Jorge; MEDEIROS, Rui - **Constituição Portuguesa Anotada - Volume I**. 2.ª edição revista, Lisboa: Universidade Católica Editora, 2017, 3 volumes. ISBN 9789725405413 (Volume I), pág. 143 (itálicos do autor).

⁹ *Idem*, pág. 144 (negritos e itálicos do autor).

o beneficiário de uma proteção vasta e com implicações em outras normas constitucionais¹⁰».

Continuam os mesmos autores que «Como **direito fundamental ao ambiente**, tanto exige do Estado prestações positivas (*direito positivo*), isto é, concretas atividades de promoção de um ambiente sadio e ecologicamente equilibrado ou de controlo de ações capazes de o degradar, como impõe limites ou travões à ação estadual, impedindo o Estado, no limite, de agir, se essa ação puser em causa o referido ambiente sadio e ecologicamente equilibrado (*direito negativo*)¹¹».

«Assim, o *direito fundamental a um ambiente sadio e ecologicamente equilibrado* caracteriza-se por não ser um puro direito perante o Estado ou dirigido ao Estado. O *direito coenvolve o dever* de todos contribuírem para o que do Estado solicitam, isto é, em concreto, a defesa do ambiente sadio e ecologicamente equilibrado, o que abre espaço para a *dimensão autorreflexiva do direito*.

O dever de todos defenderem o ambiente aproxima o cidadão do Estado, na tarefa de proteção ambiental que a este está cometida, ao mesmo tempo que se torna o contraponto do direito de todos exigirem do Estado a defesa do ambiente, de tudo resultando a *criação de uma teia de empenhamentos, confianças e solidariedades para o envolvimento e a participação* na definição e acompanhamento das diferentes políticas públicas ambientais, consagradas no corpo do n.º 2¹²».

«O Estado de Direito encontra na forma como o direito fundamental ao ambiente está consagrado na Constituição (*direito/dever* ou *direito circular*), entrelaçado com uma tarefa fundamental do Estado, força para se reinventar, interna e externamente, numa nova modernidade, geradora de criatividade para novos instrumentos de o poder se exercer e consolidar¹³».

¹⁰ In: MIRANDA, Jorge; MEDEIROS, Rui - **Constituição Portuguesa Anotada - Volume I**. 2.ª edição revista. Lisboa: Universidade Católica Editora, 2017. 3 volumes. ISBN 9789725405413 (vol. 1), pág. 971 (itálicos e negritos dos autores).

¹¹ *Idem*, pág. 971 (negritos e itálicos dos autores).

¹² In: MIRANDA, Jorge; MEDEIROS, Rui - **Constituição Portuguesa Anotada - Volume I**. 2.ª edição revista. Lisboa: Universidade Católica Editora, 2017. 3 volumes. ISBN 9789725405413 (vol. 1), págs. 971 e 972 (itálicos dos autores).

¹³ *Idem*, pág. 973 (itálicos dos autores).

A mobilidade elétrica no nosso país teve como impulso [as Resoluções do Conselho de Ministros n.ºs 80/2008, de 20 de maio](#)^{14,15}, que aprova o Plano Nacional de Ação para Eficiência Energética (2008-2015), a [20/2009, de 20 de fevereiro](#), que cria o Programa para a Mobilidade Elétrica em Portugal, dirigido por um gabinete constituído no âmbito do Ministério da Economia e da Inovação¹⁶, e a [81/2009, de 7 de setembro](#), que estabelece os objetivos e novas medidas do Programa para a Mobilidade Elétrica em Portugal e aprova o modelo da mobilidade elétrica.

Neste domínio jurídico, foi aprovado e publicado o [Decreto-Lei n.º 39/2010, 26 de abril](#), que concretiza o regime jurídico da mobilidade elétrica, aplicável à organização, acesso e exercício das atividades relativas à mobilidade elétrica, bem como as regras destinadas à criação de uma rede piloto de mobilidade elétrica.

As normas jurídicas que compõem este ato legislativo disciplinam todas as matérias intrínsecas a este assunto como: Capítulo I – Disposições gerais ([artigos 1.º a 6.º](#)); Capítulo II – Atividades de mobilidade elétrica ([artigos 7.º a 24.º](#)); Capítulo III – Pontos de carregamento ([artigos 25.º a 33.º](#)); Capítulo IV – Programa para a mobilidade elétrica ([artigo 37.º](#)); Capítulo VI – Regulação da atividade de gestão de operações da rede de mobilidade elétrica ([artigos 42.º a 44.º](#)); Capítulo VII – Regime contraordenacional ([artigos 45.º a 47.º](#)); Capítulo VIII – Disposições finais e transitórias ([artigos 48.º a 57.º](#)); Anexo I ([a que se refere o n.º 4 do artigo 3.º](#)¹⁷), e Anexo II ([a que se refere o n.º 5 do artigo 25.º e o n.º 2 do artigo 55.º](#)¹⁸).

No que concerne ao objeto da iniciativa legislativa *sub judice* visa a alteração do n.º 4 do [artigo 3.º](#) deste decreto-lei. Recorde-se o teor deste artigo, atualmente, em vigor:

¹⁴ Diploma retirado do sítio da *Internet* do [Diário da República Eletrónico](#). Todas as referências legislativas são feitas para este portal oficial, salvo indicação em contrário. Consultado a 7/06/2023.

¹⁵ Este instrumento foi revogado pela [Resolução do Conselho de Ministros n.º 20/2013, de 10 de abril](#), e esta pela [Resolução do Conselho de Ministros n.º 53/2020, de 10 de julho](#), que, à presente data, materializa o Plano Nacional Energia e Clima 2030 (PNEC 2030).

¹⁶ O [artigo 37.º](#) do Decreto-Lei n.º 39/2010, de 26 de abril estatui que o Gabinete para a Mobilidade Elétrica em Portugal (GAMEP) tem a natureza de um grupo de trabalho que atua na dependência do membro do Governo responsável pela área da energia, cabendo-lhe a preparação e implementação do Programa para a Mobilidade Elétrica, bem como elenca as tarefas deste gabinete e as várias tipologias de apoio - consulta, logístico e administrativo ao mesmo.

Atualmente, a direção do GAMEP é, de acordo com a [alínea b\) do n.º 2 do artigo 26.º do Decreto-Lei n.º 32/2022, de 9 de maio](#), que aprova o regime de organização de funcionamento do XXIII Governo Constitucional), exercida pelo Ministro do Ambiente e da Ação Climática.

¹⁷ Aditado pelo artigo 4.º do [Decreto-Lei n.º 90/2014, de 11 de junho](#). Este anexo apresenta as características do dístico identificativo dos veículos elétricos (págs. 3106, 3120 e 3121 do Diário da República)

¹⁸ Renumerado pelo artigo 4.º e republicado pelo artigo 7.º do [Decreto-Lei n.º 90/2014, de 11 de junho](#) (pág. 3121 do Diário da República)

«Veículos eléctricos

- 1- Consideram-se «veículos eléctricos o automóvel», o motociclo, o ciclomotor, o triciclo ou o quadriciclo, dotados de um ou mais motores principais de propulsão elétrica que transmitam energia de tração ao veículo, incluindo os veículos híbridos eléctricos, cuja bateria seja carregada mediante ligação à rede de mobilidade elétrica ou a uma fonte de eletricidade externa, e que se destinem, pela sua função, a transitar na via pública, sem sujeição a carris.
- 2- Os veículos eléctricos estão sujeitos, em função da respectiva categoria, às regras previstas no Código da Estrada e demais legislação aplicável.
- 3- É autorizada, mediante aprovação do [Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I. P. \(IMT, I. P.\)](#)¹⁹, a conversão de veículos com motor de combustão interna em veículos eléctricos, nos termos e condições seguintes:
 - a) A transformação deve assegurar as condições de segurança na circulação e no carregamento eléctrico das baterias do veículo;
 - b) A unidade de carregamento deve ser compatível com os sistemas de abastecimento dos pontos de carregamento;
 - c) A adaptação da propulsão ao modo eléctrico deve assegurar o correto funcionamento de todos os demais sistemas com os quais o veículo foi inicialmente aprovado.
- 4- Os veículos eléctricos devem afixar, para efeitos de circulação nas vias públicas ou equiparadas, o dístico identificativo que consta do anexo I ao presente decreto-lei, que dele faz parte integrante, sendo este o elemento identificativo a nível nacional para efeitos de identificação e usufruto de mecanismos de discriminação positiva de veículos eléctricos, designadamente para efeitos de estacionamento.

¹⁹ Hodiernamente, a sua orgânica é regulada pelo [Decreto-Lei n.º 236/2012, de 31 de outubro](#), com as introduzidas pelos artigos 15.º e 17.º do [Decreto-Lei n.º 44/2014, de 20 de março](#), pelo artigos 2.º e 4.º e anexo (republicação do Decreto-Lei n.º 236/2012, de 31 de outubro) do [Decreto-Lei n.º 77/2014, de 14 de maio](#), este diploma foi retificado pela [Declaração de Retificação n.º 31/2014, de 23 de junho](#), pela alínea c) do artigo 17.º do [Decreto-Lei n.º 83/2015, de 21 de maio](#) e pela alínea a) do artigo 1.º e pelo artigo 3.º do [Decreto-Lei n.º 79/2016, de 23 de novembro](#).

O IMT, I. P. é, nos termos dos n.ºs 1 dos artigos 1.º e 2.º do Decreto-Lei n.º 236/2012, de 31 de outubro, na redação atual, um instituto público integrado na administração indireta do Estado, dotado de autonomia administrativa e financeira e património próprio, e um organismo central com jurisdição sobre todo o território nacional.

5- Compete ao IMT, I. P., a emissão do dístico referido no número anterior».

Cumpre, ainda, referir outros atos legislativos relacionados com a matéria vertida no presente projeto-lei:

- A [Resolução A/RES/70/1](#) da Assembleia Geral da Organização das Nações Unidas (ONU) adotada, no dia 25 de setembro de 2015, - Transformando o nosso mundo: a Agenda 2030 para o Desenvolvimento Sustentável (em inglês «*Transforming our world: the 2030 Agenda for Sustainable Development*»^{20,21}), *in casu* os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável 7 e 13, cujas epígrafes são, respetivamente, «Energias Renováveis e Acessíveis» e «Ação Climática»;
- A [Lei n.º 19/2014, de 14 de abril, diploma que, no seu articulado,](#) enuncia as bases da política de ambiente como o seu âmbito, objetivos e princípios gerais;
- A [Lei n.º 98/2021, de 31 de dezembro,](#) Lei de Bases do Clima, em particular a alínea f) do n.º 2 do artigo 39.º, cuja epígrafe é «Política energética», esta norma versa sobre a descarbonização da mobilidade, sendo que esta deve privilegiar o sistema de mobilidade em transporte coletivo, os modos ativos de transporte, a mobilidade elétrica e outras tecnologias de zero emissões, a par da redução da intensidade carbónica dos transportes marítimos e aéreos;
- O [Decreto-Lei n.º 42-A/2016, de 12 de agosto,](#) que cria o Fundo Ambiental, estabelecendo as regras para a respetiva atribuição, gestão, acompanhamento e execução e extingue o Fundo Português de Carbono, o Fundo de Intervenção Ambiental, o Fundo de Proteção dos Recursos Hídricos e o Fundo para a Conservação da Natureza e da Biodiversidade;
- O [Decreto-Lei n.º 64/2020, de 10 de setembro,](#) que estabelece disposições em matéria de eficiência energética, transpondo a [Diretiva \(UE\) 2018/2002 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de dezembro de 2018](#)²², que altera a Diretiva 2012/27/UE relativa à eficiência energética;

²⁰ Disponível em <https://undocs.org/en/A/RES/70/1> e [noutras línguas](#) como o francês, espanhol e alemão, consultada no dia 7/06/2023.

²¹ Os 17 Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS) e as suas 169 metas encontram-se acessíveis em português em <https://globalcompact.pt/index.php/pt/agenda-2030>.

²² Os atos jurídicos da União Europeia são divulgados na página eletrónica da [Eur-Lex](#), acessível em <https://eur-lex.europa.eu/homepage.html?locale=pt>, consultada a 9/06/2023.

- O [Decreto-Lei n.º 5/2023, de 25 de janeiro](#), que estabelece o modelo de governação dos fundos europeus para o período de programação 2021-2027. Como resulta do artigo 2.º, a governação do Portugal 2030 e dos respetivos programas devem obedecer aos princípios orientadores aí identificados, e da subalínea *iii)* da alínea *a)* do artigo 4.º, um dos quatro programas temáticos do Portugal 2030 corresponde à «Ação Climática e Sustentabilidade» e Capítulos II a VII;
- A [Portaria n.º 468/2010, de 7 de julho](#), que estabelece os termos em que são concedidos os incentivos financeiros à aquisição de veículos novos exclusivamente eléctricos previstos no artigo 38.º do Decreto-Lei n.º 39/2010, de 26 de abril;
- A [Portaria n.º 57-B/2015, de 27 de fevereiro](#), que adota o Regulamento Específico Sustentabilidade e Eficiência no Uso de Recursos;
- A [Portaria n.º 220/2016, de 10 de agosto](#), que delimita as potências mínimas e as regras técnicas a que devem satisfazer as instalações de carregamento de veículos eléctricos em edifícios e outras operações urbanísticas;
- A [Portaria n.º 221/2016, de 10 de agosto](#), que estabelece as regras, em matéria técnica e de segurança, aplicáveis à instalação e ao funcionamento dos pontos de carregamento de baterias de veículos eléctricos;
- A [Portaria n.º 222/2016, de 11 de agosto](#), que prevê os termos aplicáveis às licenças de utilização privativa do domínio público, para a instalação de pontos de carregamento de baterias de veículos eléctricos em local público de acesso público no domínio público;
- A [Resolução da Assembleia da República n.º 263/2021, de 26 de outubro](#), que recomenda ao Governo medidas para reforçar a mobilidade eléctrica e suave;
- A [Resolução do Conselho de Ministros n.º 56/2015, de 30 de julho](#), que aprova o Quadro Estratégico para a Política Climática, o Programa Nacional para as Alterações Climáticas e a Estratégia Nacional de Adaptação às Alterações Climáticas, determina os valores de redução das emissões de gases com efeito de estufa para 2020 e 2030 e cria a Comissão Interministerial do Ar e das

- Alterações Climáticas, com a correção introduzida pela [Declaração de Retificação n.º 41/2015, de 17 de setembro](#);
- A [Resolução do Conselho de Ministros n.º 49/2016, de 1 de setembro](#), que estabelece as 1.ª e 2.ª Fases da Rede Piloto MOBI.E.;
 - A [Resolução do Conselho de Ministros n.º 107/2019, de 1 de julho](#), que aprova o Roteiro para a Neutralidade Carbónica 2050 (RNC2050);
 - A [Resolução do Conselho de Ministros n.º 53/2020, de 10 de julho](#), que aprova e publica em anexo o Plano Nacional Energia e Clima 2030 (PNEC 2030);
 - A [Resolução do Conselho de Ministros n.º 98/2020, de 13 de novembro](#), que aprova e publica em anexo a Estratégia Portugal 2030, especificamente a Agenda temática 3 – Transição climática e sustentabilidade dos recursos;
 - A [Resolução do Conselho de Ministros n.º 5/2023, de 23 de janeiro](#), que estabelece um modelo de coordenação e acompanhamento da implementação dos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável;
 - A [Resolução do Conselho de Ministros n.º 56/2023, de 9 de junho](#), que institui o dia 25 de setembro como o Dia Nacional da Sustentabilidade
 - O [Despacho n.º 8809/2015, de 10 de agosto, do Gabinete do Ministro do Ambiente, Ordenamento do Território e Energia](#), que aprova e publica no Anexo I o Plano de Ação para a Mobilidade Elétrica;
 - O [Despacho n.º 14724-A/2022, de 27 de dezembro, do Gabinete do Ministro do Ambiente e da Ação Climática](#), que fixa o apoio financeiro a financiar pelo Fundo Ambiental aos Comercializadores de Eletricidade para a Mobilidade Elétrica (CEME) para a cobertura parcial dos custos associados ao carregamento de veículos elétricos, durante o ano de 2023. Este apoio traduz-se no desconto aplicável ao custo de cada carregamento registado na rede de mobilidade elétrica nacional; e
 - O [Despacho n.º 5126/2023, de 3 de maio, do Gabinete do Ministro do Ambiente e da Ação Climática](#), que aprova e publica em anexo o regulamento de atribuição do incentivo pela introdução no consumo de veículos de emissões nulas no ano de 2023.

A página eletrónica do IMT, I. P. divulga esclarecimentos sobre os [veículos elétricos](#)²³ como o seu dístico identificativo, os documentos necessários e os apoios financeiros à aquisição desta tipologia de veículos.

A DECO PROTESTE - Defesa do Consumidor publica diversas notícias sobre veículos elétricos como o [Futuro da mobilidade em entrevista \(1 de junho de 2021\)](#)²⁴, o seu [dístico identificativo \(18 de fevereiro de 2022\)](#)²⁵ e os [incentivos para a sua compra \(4 de maio de 2023\)](#)²⁶.

O sítio da *Internet* da [Mobilidade Elétrica - Mobi.E](#)²⁷ apresenta um conjunto de informações como [o que é a rede Mobi.E](#), [utilizar a rede](#), [aderir à rede](#), [estrutura tarifária da rede Mobi.E](#), [quer ser Comercializador?](#), as [vantagens dos veículos elétricos](#), os [incentivos e benefícios fiscais à mobilidade elétrica](#), entre outras.

A Associação Portuguesa do Veículo Elétrico (APVE) revela na sua página eletrónica a [legislação](#)²⁸ que regulamenta os diversos temas como a mobilidade elétrica em Portugal, os postos de carregamentos, o Código da Estrada, os incentivos à aquisição destes veículos, os impostos e isenções de aquisição e circulação e outros apoios.

Por último, a [UVE - Associação de Utilizadores de Veículos Elétricos](#)²⁹ também difunde no seu sítio da *Internet* várias informações sobre o veículo elétrico como as [formas de carregamento](#), o [carregamento em condomínio](#), [carregamento em Portugal](#), [carregamento na Europa](#), os [incentivos à sua aquisição](#), o [manual da mobilidade elétrica](#), entre outras.

²³ Em <https://www.imt-ip.pt/sites/IMTT/Portugues/Veiculos/VeiculosElectricos/Paginas/VeiculosElectricos.aspx>, consultados a 9/06/2023.

²⁴ Em <https://www.deco.proteste.pt/auto/carros-eletricos/noticias/entrevista-veiculos-eletricos-investigadores-iscte>, consultada a 9/06/2023.

²⁵ Em <https://www.deco.proteste.pt/auto/carros-eletricos/noticias/carros-eletricos-devem-ter-distico-identificativo>.

²⁶ Em <https://www.deco.proteste.pt/auto/carros-eletricos/noticias/incentivos-quais-apoios-estado-compra-carros-eletricos>.

²⁷ Acessíveis em <https://www.mobie.pt/>, consultadas a 9/06/2023.

²⁸ Em <https://apve.pt/legislacao/>.

²⁹ Em <https://www.uve.pt>.

IV. ENQUADRAMENTO JURÍDICO NA UNIÃO EUROPEIA E INTERNACIONAL

▪ Âmbito internacional

Países analisados

O enquadramento internacional é apresentado para os seguintes países da União Europeia (UE): Espanha e França.

ESPAÑA

Em Espanha, a [Orden PCI/810/2018, de 27 de julio³⁰](#), por la que se modifican los anexos II, XI y XVIII del Reglamento General de Vehículos, aprobado por [Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre](#) (consolidado), incorpora na legislação o dístico ambiental no registo automóvel para veículos elétricos: 0 emissões, ECO, C e B, estipulando que compete à Administração competente estabelecer a obrigatoriedade de afixação do distintivo no veículo, mediante inclusão expressa no instrumento regulamentar que corresponda à sua competência.

Assim, se o veículo estiver equipado com um para-brisas dianteiro, o autocolante azul deve ser colocado no canto inferior direito do para-brisas, na parte interior. Caso o veículo não esteja equipado com um para-brisas, o autocolante deve ser afixado num local claramente visível.

Assim, e a título exemplificativo, em Madrid, de acordo com o n.º 5 do [artículo 6 da Ordenanza de Movilidad Sostenible de 2018](#), qualquer veículo que circule ou estacione nas vias públicas urbanas do município de Madrid quando estiver classificado ambientalmente de acordo com o seu potencial poluente, no Registo de Veículos da Direcção-Geral de Viação, numa categoria que tenha o autocolante ambiental correspondente, deve exibi-lo durante a sua circulação e estacionamento nos termos previstos no Regulamento Geral de Veículos, aprovado pelo Real Decreto 2822/1998, de 23 de Dezembro.

³⁰ Texto consolidado retirado do sítio da Internet Boe.es. Todas as ligações eletrónicas a referências legislativas referentes a Espanha são feitas para o referido portal, salvo referência em contrário. Consultas efetuadas a 14.06.2023.

FRANÇA

Neste país, o [autocolante Crit'Air](#)³¹ (certificado de qualidade do ar) afixado no para-brisas dos automóveis indica o seu nível de poluição, com o objetivo de permitir que as autoridades locais regulem o tráfego e o estacionamento, a fim de melhorar a qualidade do ar ([Article R318-2](#)³² do [Code de la route](#)), obtendo os veículos elétricos a melhor classificação.

De acordo com o [article 3 do Arrêté du 29 juin 2016 relatif aux modalités de délivrance et d'apposition des certificats qualité de l'air](#), este certificado em forma de autocolante é afixado na parte da frente do veículo de forma a poder ser lido pelos agentes de controlo a partir do exterior. Assim, e para automóveis, veículos comerciais ligeiros, veículos pesados de mercadorias, autocarros e camionetas de passageiros, é afixado no interior do veículo, num lado visível do exterior, na parte inferior direita do pára-brisas e para os veículos motorizados de duas rodas, triciclos e quadriciclos, é afixado, numa face visível do exterior, em qualquer superfície situada à frente.

O certificado de qualidade do ar é obrigatório para:

- Os veículos que circulam e estacionam nas zonas de mobilidade de baixas emissões criadas pelas coletividades locais,
- Veículos que circulem ao abrigo das regras de circulação diferenciadas estabelecidas pelos prefeitos durante episódios de poluição ([Code de la route : articles R411-17 à R411-24](#)).

As autarquias locais com problemas graves de poluição podem criar zonas de mobilidade com baixas emissões, utilizando os certificados Crit'air para adaptar os fluxos de tráfego e melhorar a qualidade do ar a longo prazo. Nestas zonas, o certificado torna-se indispensável para conduzir.

É com base na classificação *Crit'Air* que as [Zonas de Mobilidade de Baixas Emissões](#)³³ (ZFE-m) estabelecidas em França pelo [Décret n° 2020-1138 du 16 septembre 2020](#)

³¹ Informação retirada do site oficial, disponível aqui: <https://www.certificat-air.gouv.fr/>. Consultas efetuadas a 14.06.2023.

³² Texto consolidado retirado do sítio da Internet Legifrance.fr. Todas as ligações eletrónicas a referências legislativas referentes a Espanha são feitas para o referido portal, salvo referência em contrário. Consultas efetuadas a 14.06.2023.

³³ Informação retirada do site oficial, disponível aqui: <https://www.service-public.fr/particuliers/actualites/A14587>. Consultas efetuadas a 14.06.2023.

relatif au non-respect de manière régulière des normes de la qualité de l'air donnant lieu à une obligation d'instauration d'une zone à faibles émissions mobilité, que determinam as suas restrições de circulação. Por este motivo, o autocolante *Crit'Air* é obrigatório para circular numa ZFE.

Nestes casos, a sua não afixação é sujeita a coimas.

V. ENQUADRAMENTO PARLAMENTAR

▪ **Iniciativas pendentes (iniciativas legislativas e petições)**

Efetuada uma pesquisa à base de dados da atividade parlamentar (AP), não se verificou a existência, neste momento, de qualquer iniciativa ou petição pendente versando diretamente sobre matéria idêntica à da presente iniciativa.

▪ **Antecedentes parlamentares (iniciativas legislativas e petições)**

De igual modo, após consulta à AP, não foram encontrados antecedentes parlamentares sobre matéria idêntica à da iniciativa em análise.

VI. CONSULTAS E CONTRIBUTOS

▪ **Consultas facultativas**

Atenta a matéria objeto da iniciativa, a 6.^a Comissão pode, se assim o deliberar, solicitar parecer, nomeadamente, ao IMT, I.P.