

4 — Outras atividades e formação complementar

Frequência de ações de formação nos seguintes âmbitos: segurança alimentar, elaboração e auditoria de planos HACCP, licenciamento de unidades industriais, indústrias de produtos de origem animal, avaliação de riscos alimentares, metrologia, matérias jurídicas, área das contraordenações, investigação criminal (com aproveitamento), formação pedagógica de formadores, condução de reuniões, gestão de recursos humanos.

Possui Certificado de Aptidão Profissional.

Participou em sessões de esclarecimento e em seminários no âmbito de matérias da competência da ASAE.

208831855

Gabinete de Prevenção e Investigação de Acidentes com Aeronaves

Despacho n.º 8808/2015

Nos termos e ao abrigo do disposto no n.º 2 do artigo 5.º do Decreto-Lei n.º 80/2012, de 27 de março, e no Despacho n.º 4479-B/2014, publicado no *Diário da República*, 2.ª série, n.º 60, de 26 de março de 2014:

1 — Designo Hugo Filipe Pereira Alves para exercer, em regime de comissão de serviço, pelo período de três anos, as funções de Investigador de Acidentes e Incidentes com Aeronaves Civis do Gabinete de Prevenção e Investigação de Acidentes com Aeronaves.

2 — O presente despacho produz efeitos a partir de 18 de junho de 2015.

28 de julho de 2015. — O Diretor, *Álvaro Eduardo Correia Neves*.
208831822

MINISTÉRIO DO AMBIENTE, ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO E ENERGIA

Gabinete do Ministro

Despacho n.º 8809/2015

Através da aprovação do Decreto-Lei n.º 90/2014, de 11 de junho, implementou-se uma evolução na estratégia da mobilidade elétrica, com foco no seu modelo e na potenciação da procura e utilização por parte dos cidadãos, das empresas e da Administração Pública.

Com base nas conclusões das análises efetuadas ao sistema de mobilidade elétrica existente e na experiência entretanto adquirida pelos diversos agentes, o Governo tem vindo a implementar um conjunto de medidas com vista à dinamização da mobilidade elétrica no país, num modelo melhorado que garanta a sua sustentabilidade e a oferta de novas opções que respondam às necessidades dos utilizadores de veículos elétricos, e que incentive o aumento do número de veículos elétricos, bem como a concorrência no sector em prol dos consumidores, não se prevendo que os custos de carregamento de veículos elétricos aumentem.

Importa, agora, reunir de forma consolidada as alterações que têm vindo a ser realizadas com vista à dinamização da mobilidade elétrica em Portugal nos últimos anos e densificar as medidas a ser implementadas por forma a ultrapassar os obstáculos ainda existentes. Com essa finalidade, foi elaborado o Plano de Ação para a Mobilidade Elétrica.

Este Plano deverá servir para promover perspetivas críticas e constituir um referencial aglutinador de vontades existente na sociedade portuguesa, em prol de um desígnio nacional. É um exercício de transparência e de comunicação, de carácter evolutivo. Não pretende esgotar todas as ações a encetar, mas estabelecer uma perspetiva integrada e, neste âmbito, um conjunto de prioridades, a partir das quais se possa acelerar, de forma sustentada, o desenvolvimento da mobilidade elétrica em Portugal.

Por outro lado, no panorama Europeu foi aprovada a Diretiva 2014/94/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 22 de outubro de 2014, relativa à criação de uma infraestrutura para combustíveis alternativos a qual prevê, entre outros, a obrigatoriedade dos estados membros definirem objetivos para o número de pontos de carregamento de acesso público, de forma a garantir que os veículos elétricos poderão circular com conforto nas aglomerações urbanas e suburbanas, até 31 de dezembro de 2020.

Ora, após a análise dos dados recolhidos através da tecnologia instalada nos pontos de carregamento durante a fase piloto, foram elaborados estudos por forma a aferir novas localizações para os pontos de carregamento por instalar ou para reinstalar, com vista à promoção de uma utilização mais eficiente dos mesmos, à aproximação dos utilizadores de

veículos elétricos aos pontos de carregamento, e ao alargamento da rede de mobilidade de forma sustentável a todo o território nacional.

A rede nacional contempla um total de 1200 pontos de carregamento normal e 50 pontos de carregamento rápido, estando a decorrer um processo de expansão, reforço e instalação de pontos de carregamento de acordo com a metodologia descrita. A expansão e realocação em causa permitirão que a rede de carregamento sirva 8,5 milhões de pessoas, correspondendo a cerca de 80 % de toda a população portuguesa, espalhados em 132 Municípios.

Neste contexto, a carga rápida constitui um domínio muito particular face aos elevados requisitos de potência e custos associados, que levam a que se situe fora da esfera das instalações de carregamento em locais tradicionais (edifícios ou via pública) necessitando de instalações dedicadas. Para além disso, há ainda a considerar as diferentes situações que requerem (e dimensionam) a rede de carregamento rápido, nomeadamente, o carregamento de conveniência/emergência em localizações estratégicas de maior tráfego (geralmente nas grandes cidades) de modo a acomodar rapidamente necessidades imediatas de deslocamentos mais longos não programados e os carregamentos em longas distâncias para assegurar e viabilizar as viagens mais longas em todo o país.

De acordo com o disposto nos n.º 2 e 4 do artigo 5.º do Decreto-Lei n.º 90/2014, de 11 de junho, “*devem ser estabelecidas todas as relações jurídicas e realizadas todas as ações necessárias para garantir a conclusão da rede piloto da mobilidade elétrica e garantir a transição para o novo modelo de mobilidade...*”, sendo que, “*os pontos de carregamento da rede piloto da mobilidade elétrica devem ser mantidos em operação durante um prazo mínimo de seis anos após a entrada em vigor do presente decreto-lei.*” Ou seja, para conclusão desta fase importa, ainda, proceder à alteração do regime de propriedade e de operação dos pontos de carregamento da Rede Piloto.

O financiamento dos pontos de carregamento da rede piloto de mobilidade elétrica foi realizado com o objetivo final de a titularidade dos pontos de carregamento ser transmitida aos Municípios, logo que concluída a fase piloto. Para tanto, importa garantir que os Municípios nos quais se encontrem localizados pontos de carregamento (instalados ou a instalar) assumam, diretamente ou mediante concessão a terceiro operador de pontos de carregamento de veículos elétricos, a responsabilidade da operação e manutenção dos referidos pontos. Da mesma forma, importa garantir que os pontos de carregamento sejam transmitidos para os Municípios em condições de operabilidade sendo que para tanto será sempre necessária a realização de operações de manutenção e correção de avarias.

Neste contexto, com vista a assegurar a evolução para o referido regime de mobilidade, nos termos do n.º 10 do artigo 5.º do Decreto-Lei n.º 90/2014, de 11 de junho, foi estabelecido que a sociedade Mobi.E, S. A. continuaria a assegurar a gestão da rede de mobilidade elétrica, até 12 de junho de 2018, renovável por períodos mínimos de um ano, pela sociedade indicada no n.º 10 do artigo 5.º do Decreto-Lei n.º 90/2014, de 11 de junho, nos termos do artigo 20.º e seguintes do Decreto-Lei n.º 39/2010, de 26 de abril, alterado pela Lei n.º 64-B/2011, de 30 de dezembro, pelo Decreto-Lei n.º 170/2012, de 1 de agosto, e pelo Decreto-Lei n.º 90/2014, de 11 de junho, mediante o Despacho do Senhor Secretário de Estado da Energia n.º 6826/2015, publicado no *Diário da República* n.º 117/2015, série II, de 18 de junho de 2015.

Adicionalmente, nos termos da alínea *a*) do n.º 2 do artigo 21.º do Decreto-Lei n.º 39/2010, de 26 de abril, alterado pela Lei n.º 64-B/2011, de 30 de dezembro, pelo Decreto-Lei n.º 170/2012, de 1 de agosto, e pelo Decreto-Lei n.º 90/2014, de 11 de junho, a entidade gestora da mobilidade elétrica tem como função o acompanhamento da execução da fase de crescimento da mobilidade elétrica de acordo com as orientações definidas pelo Gabinete para a Mobilidade Elétrica em Portugal (“GAMEP”).

Ora, verificada a necessidade de realização de operações de manutenção e correção de avarias com vista ao bom funcionamento dos pontos de carregamento da rede piloto, será fundamental canalizar para esta entidade gestora da mobilidade elétrica verbas que permitam o cumprimento dos referidos objetivos de manutenção dos pontos de carregamento, colocando-os em pleno funcionamento.

Para esse efeito, a entidade gestora da mobilidade elétrica terá acesso a financiamento do PO SEUR, nos termos do Aviso-Convite à MOBE para Atualização Tecnológica e melhorias na Mobilidade Elétrica PO SEUR 06-2015-05, sendo que para a efetivação da referida candidatura deverá ser proprietária dos pontos de carregamento da rede piloto da mobilidade elétrica.

Considerando que o referido apoio permitirá a utilização da rede de mobilidade elétrica sem onerar os operadores e utilizadores, fomentando, assim, o aumento do número de veículos elétricos.

Considerando que nos termos do n.º 5 do artigo 22.º do Decreto-Lei n.º 39/2010, de 26 de abril, alterado pela Lei n.º 64-B/2011, de 30 de dezembro, pelo Decreto-Lei n.º 170/2012, de 1 de agosto, e pelo Decreto-Lei n.º 90/2014, de 11 de junho, a entidade gestora da mobilidade