

PLANO DE MOBILIDADE ELÉCTRICA DO  
CONCELHO DE CASTRO MARIM

# ANEXO 1. DECRETO SOBRE MOBILIDADE ELÉCTRICA



## **DECRETO SOBRE MOBILIDADES ELÉCTRICA DO CONCELHO DE CASTRO MARIM**

### ***Explicação das razões para a introdução de um Decreto Sobre Mobilidade Eléctrica***

A promoção da mobilidade eléctrica está alinhada com os objectivos definidos pelas instituições europeias para a redução das emissões de gases com efeito de estufa, pelo que a promoção de veículos eléctricos pelas instituições municipais é considerada fundamental na luta contra as alterações climáticas, devendo estas implementar as acções que consigam ultrapassar as barreiras e a relutância em alterar o modelo de mobilidade.

A promoção da mobilidade eléctrica permite alcançar os seguintes benefícios:

- *reduzir o consumo de combustíveis fósseis e melhorar a eficiência energética nos transportes,*
- *reduzir as emissões de gases de efeito estufa (GEE) e cumprir os compromissos de combate às alterações climáticas,*
- *melhorar a saúde e a qualidade de vida dos cidadãos através da redução de poluentes locais, partículas e ruído,*
- *proporcionar o armazenamento de energia e permitir uma maior incorporação de energias renováveis.*
- *gerar oportunidades para o desenvolvimento económico e a inovação.*

Por todas estas razões, a nível municipal é necessário, por um lado, estabelecer medidas que favoreçam a introdução do veículo eléctrico e, por outro, estabelecer novas regulamentações de acordo com a mudança que se procura no modelo de mobilidade.

A presente portaria está estruturada em dez capítulos.

### **CAPÍTULO I: DISPOSIÇÕES GERAIS**

#### ***Artigo 1.- Objectivo e âmbito de aplicação***

Este Decreto De Mobilidade Eléctrica visa regulamentar todos os aspectos que estão directamente relacionados com a legislação de implementação da mobilidade eléctrica no ambiente urbano. Será aplicável a toda a área do Concelho do Castro Marim.

#### ***Artigo 2.- Definição de conceitos***

- 1.- Para efeitos do presente Decreto Sobre A Mobilidade Eléctrica, a mobilidade eléctrica é definida como o movimento de pessoas por meio de veículos movidos por motores eléctricos, e todos aqueles aspectos legais urbanos relacionados com ela.
- 2.- Um veículo eléctrico é considerado como aqueles veículos que são movidos total ou parcialmente por energia eléctrica a partir de baterias que são recarregadas na rede eléctrica. Estes veículos são definidos no artigo 3. Tipos de veículos eléctricos.
- 3.- As baterias são consideradas como o elemento responsável pelo fornecimento e armazenamento da energia eléctrica necessária para o funcionamento dos veículos eléctricos.
- 4.- Consideram-se vantagens urbanas aquelas medidas aplicadas no meio urbano que discriminam positivamente os veículos eléctricos em relação aos restantes veículos motorizados envolvidos na mobilidade, promovendo assim a sua utilização quando viajam no meio urbano.

### ***Artigo 3.- Tipos de Veículos Eléctricos***

Esta Portaria aplica-se apenas a veículos com emissões 0.

Dentro da categoria de veículo 0, dependendo do sistema de propulsão eléctrica, são estabelecidos os seguintes tipos de veículos eléctricos:

Veículo eléctrico a bateria, que tem um ou mais motores de tração eléctrica e o fornecimento de energia para eles vem de baterias, sendo seu único modo de propulsão. A recarga destes dispositivos de acumulação de energia eléctrica é efectuada exclusivamente a partir da rede eléctrica, embora disponham de sistemas de recuperação de energia para a travagem ou desaceleração do próprio veículo.

Veículo híbrido plug-in, que combina um motor eléctrico com um motor de combustão interna para que ambos possam conduzir o veículo em simultâneo ou alternadamente. O motor é alimentado por baterias que são recarregadas a partir da rede eléctrica e por auto-recarregamento.

3ª.- Veículo eléctrico de gama alargada, que tem as mesmas características dos veículos eléctricos a bateria, onde a tracção é apenas eléctrica mas também tem um motor térmico a rodar a um número constante de rotações para produzir electricidade, alimentar o motor eléctrico e recarregar a bateria. A bateria tem a opção de recarregar, ligando-a à rede eléctrica e auto-carregando-a. Nestes veículos, a autonomia é muito próxima da dos veículos convencionais.

4ª.- Veículos a pilhas de combustível São veículos que têm uma célula de combustível para produzir energia eléctrica que alimenta o motor eléctrico. Estes incluem veículos que utilizam células de hidrogénio.

### ***Artigo 4. - Locais autorizados para a realização de Operações de Recarga de Veículos Eléctricos***

Os veículos eléctricos dos tipos 1 a 3 podem ser recarregados nos locais reservados para o efeito nas estradas do centro da cidade e, além disso, em qualquer outro local onde seja autorizado, em conformidade com as demais regulamentações contidas neste diploma. Estes pontos autorizados devem ter a infra-estrutura regulamentar de recarga, assim como a sinalização do local reservado aos veículos eléctricos.

Os locais habilitados para recarga de veículos eléctricos nos estacionamento devem estar localizados em locais de maior preferência.

Os veículos a pilhas de combustível devem utilizar postos de serviço equipados para o efeito.

## **CAPÍTULO II: TRIBUTAÇÃO MUNICIPAL ASSOCIADA AO VEÍCULO ELÉCTRICO**

### ***Artigo 5.º - Benefícios fiscais sobre o Impuesto de Sociedades***

As atividades iniciadas e que têm como finalidade exclusiva a manutenção e conservação de veículos equipados com motores eléctricos, assim como a manutenção, conservação, reparação, substituição, reciclagem e descontaminação dos sistemas de recarga dos mesmos, gozarão de um bônus de 50% da cota líquida das taxas de licença ambiental.

O bônus acima mencionado também será aplicável quando a atividade descrita acima for solicitada como uma extensão a um estabelecimento já autorizado.

Da mesma forma, as empresas que possuam frotas de veículos em que pelo menos 50%

deles sejam eléctricos terão direito a um desconto de 20% no Imposto de Sociedades.

**Artigo 6.- Descontos nos serviços de táxi**

Os táxis classificados como 0 veículos serão isentos da taxa correspondente para a concessão de licença e autorização administrativa, bem como para as revisões regulares e extraordinárias subsequentes necessárias para esses veículos.

**Artigo 7.- Licenças para obras em pontos de recarga.**

As obras relacionadas com a instalação de um ponto de recarga da iniciativa privada estarão isentas do imposto sobre construções, instalações e obras, bem como do Imposto Municipal sobre Imóveis.

### CAPÍTULO III: INFRA-ESTRUTURA DE RECARGA

**Artigo 8. - Pontos de recarga em estacionamentos públicos**

Será obrigatório que todos os estacionamentos públicos autorizados tenham um ponto de recarga para cada 40 vagas de estacionamento. Esta deve ser uma carga semi-rápida com uma potência mínima de 22 kw.

Da mesma forma, estes lugares de estacionamento devem estar localizados nos lugares preferenciais.

Os estacionamentos públicos existentes terão um período de dois anos a partir da aprovação da Decreto Sobre Mobilidade Elétrica para realizar a adaptação de suas instalações.

**Artigo 9.- Pontos de recarga em empreendimentos urbanos**

No caso de novos desenvolvimentos urbanos, pelo menos um dos seguintes rácios deve ser cumprido:

- Um ponto de recarga lento com uma potência de 7,2 kw para cada 40 vagas de estacionamento.
- - Um ponto de recarga semi-rápido com uma potência mínima de 22 kw para cada 70 vagas de estacionamento.

**Artigo 10.- Pontos de recarga nas Garagens Comunitárias**

Se se trata de instalar um ponto de recarga para veículos eléctricos para uso privado no parque de estacionamento de um edifício comunitário, desde que esteja localizado num espaço de garagem individual, o único requisito é informar previamente a comunidade de que o mesmo será instalado. O custo desta instalação será totalmente coberto pela comunidade ou por aqueles interessados nela. Este artigo segue os requisitos do Plano de Acção Nacional de Eficiência Energética (PNAEE) para a eficiência energética dos edifícios.

**Artigo 11.- Recarga de pontos em estacionamentos coletivos recém-construídos.**

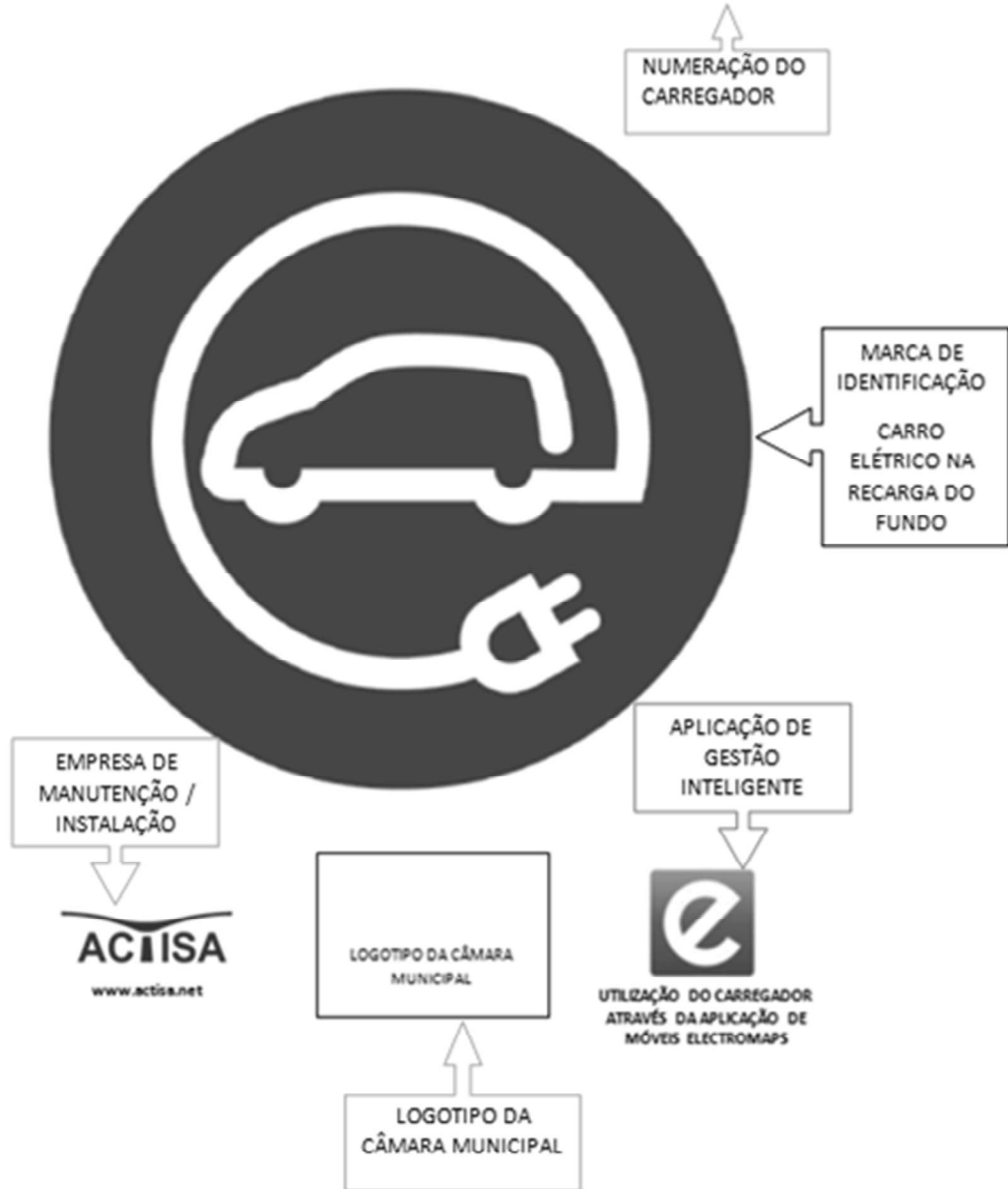
O dimensionamento da instalação elétrica dos estacionamentos coletivos recém-construídos será necessário, considerando que pelo menos um de cada cinco vagas de estacionamento exigirá a instalação de um carregador de energia de 7,2 kw.

**Artigo 12.- Sinalização do Ponto de Recarga**

Os seguintes elementos serão incluídos na normalização da sinalização dos pontos de carregamento e os critérios descritos abaixo serão seguidos:

- Assine identificando o ponto de recarregamento. Cada ponto de carga será identificado por um sinal metálico de 900 x 600 mm. Este cartaz também pode incluir informações sobre a aplicação de gestão inteligente móvel, a empresa de manutenção e o logotipo da Câmara Municipal. Incluirá o sinal de carro eléctrico em recarga com fundo vermelho, conforme detalhado na imagem anexa.
- Sinal de proibição de estacionamento. Haverá sinais de proibição de estacionamento, incluindo uma placa indicando "excepto para veículos eléctricos em recarga".
- Sinais para estacionar carros e motocicletas para recarregamento. Os lugares de estacionamento para carros e motos serão marcados. Para os postos de recarga com fichas Schuko adicionais, além dos lugares de estacionamento para recarga de carros, será deixado um lugar de estacionamento para motos ao lado do posto. A dimensão do espaço de estacionamento da motocicleta deve ter pelo menos um metro de largura entre as marcações da estrada. Os estacionamentos terão 5 m de comprimento e a largura correspondente à disponível na rua, sendo recomendado um valor de 2,4 m. As linhas de marcação horizontais devem ser brancas e de 10 cm de largura. Quando os postes recarregáveis são fornecidos exclusivamente para motocicletas, as áreas de estacionamento para recarregar motocicletas podem ser organizadas em grupos com acesso independente aos postes. Neste caso, não será necessário ter uma área de estacionamento de motocicletas entre os estacionamentos para recarga.
- Arranjo da estação de recarga. Os postos de carga dupla devem ser localizados para prestar serviço ao longo de um dos lados de cada um dos estacionamentos eléctricos.
- Quando um estacionamento de motocicletas eléctricas estiver incluído entre os de carros eléctricos, o pólo deve estar localizado centrado com o estacionamento de motocicletas eléctricas. Devem ser colocados a 40 cm da borda externa da calçada.
- Arranjo do nicho com painel geral e contador. Em geral, apenas um nicho por poste de carga deve ser preferido e deve incluir o contador e o painel de protecção geral. É recomendado que o nicho seja localizado para evitar a redução da pegada na calçada. Por este motivo, estes nichos nunca devem ser localizados directamente em frente à estação de recarga.
- Estacionamento em linha, bateria ou bateria em ângulo. Tanto o estacionamento em linha como o estacionamento com bateria terão lugares de estacionamento para motos eléctricas entre os lugares de estacionamento quando o carregador estiver equipado com fichas Schuko. Nos estacionamentos de baterias e nos estacionamentos inclinados, os estacionamentos de motocicletas para recarga serão agrupados.

**REDE DE CARREGADORES DE VEÍCULOS ELÉTRICOS EM (NOME DA CÂMARA MUNICIPAL).  
POSTE DE RECARGA NÚMERO XX**





#### **CAPÍTULO IV: VANTAGENS URBANAS**

##### ***Artigo 13.- Estacionamento em estacionamentos regulamentados.***

Os proprietários de veículos da Classe 0 com o Cartão de Mobilidade Elétrica estarão isentos da taxa de estacionamento e não terão limite de tempo de estacionamento. Este artigo entrará em vigor quando o contrato de gestão dos estacionamentos regulamentados previr esta circunstância.

##### ***Artigo 14.- Preferência de circulação***

Os veículos eléctricos terão preferência pela circulação em estradas urbanas, nas quais :

- 1.- Poderão circular nas faixas reservadas aos transportes públicos (faixas BUS, quando existirem).
- 2.- Poderão circular nas faixas reservadas aos veículos de alta ocupação (faixas VAO quando existam) sem a necessidade de cumprir com a exigência de um número mínimo de passageiros.
- 3.- Serão permitidos acessos a áreas restritas ao tráfego por razões ambientais, delimitadas pela Câmara Municipal e sinalizadas, sem ter que cumprir com os requisitos de tempo mínimo.

##### ***Artigo 15.- Uso das áreas de carga e descarga.***

Os proprietários de veículos da Classe 0 com o Cartão de Mobilidade Eléctrico podem utilizar as áreas de carga e descarga para estacionamento por um período máximo de uma hora.

#### **CAPÍTULO V: RENOVAÇÃO E AQUISIÇÃO DE FROTAS MUNICIPAIS**

##### ***Artigo 16. - Directrizes para a Aquisição de Novos Veículos Municipais***

Qualquer frota municipal que vá adquirir um veículo novo deve priorizar a presença do veículo eléctrico, de acordo com a Directiva 2009/33/CE de 23 de Abril de 2009, relativa à promoção de veículos de transporte rodoviário não poluentes e energeticamente eficientes. Esta é a estrutura:

- 1.- Autoridades ou entidades adjudicantes.
- 2.- Operadores que cumprem obrigações de serviço público no âmbito de um contrato de serviço público.

Tanto os contratos quanto os documentos do concurso devem levar em conta os impactos energético e ambiental do uso dos veículos, considerando o consumo de energia e as emissões de CO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub>, NMHC e partículas. Para este efeito, as especificações técnicas de natureza energética e ambiental podem ser incluídas na documentação relativa à aquisição de veículos.

Nos procedimentos de contratação pública, deve ser aplicada a avaliação dos impactos derivados das soluções propostas como critério de adjudicação.



## **CAPÍTULO VI: PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS URBANOS ATRAVÉS DE FROTAS DE TRANSPORTE**

### ***Artículo 17.- Pautas para la Prestación de Servicios Urbanos***

Na prestação de serviços urbanos através de frotas de transporte, deve ser dada prioridade e incentivada a presença de veículos eléctricos, em conformidade com a Directiva 2009/33/CE, de 23 de Abril de 2009, relativa à promoção de veículos de transporte rodoviário não poluentes e energeticamente eficientes. Esta é a estrutura:

1.- Operadores que cumprem obrigações de serviço público no âmbito de um contrato de serviço público.

Os contratos e documentos de concurso devem levar em conta os impactos energético e ambiental da utilização dos veículos, considerando o consumo de energia e as emissões de CO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub>, NMHC e partículas.

Para incluir os critérios acima, será possível:

1.- Estabelecer especificações técnicas de desempenho energético e ambiental na documentação relativa aos veículos que irão prestar os serviços urbanos, para cada um dos impactos considerados, bem como para qualquer outro impacto ambiental adicional.

2.- Incluir os impactos energético e ambiental na prestação de serviços urbanos, de modo que, nos casos em que seja realizado um procedimento de contratação pública, esses impactos sejam aplicados como critérios de adjudicação.

## **CAPÍTULO VII: INFORMAÇÃO E COMUNICAÇÃO**

### ***Artigo 18.- Responsabilidades dos Gabinetes Municipais para informar e gerir a comunicação com e para os cidadãos sobre a Mobilidade Eléctrica do Município***

Em geral, os departamentos municipais responsáveis pela integração da mobilidade eléctrica no ambiente urbano do município serão responsáveis pela promoção e gestão do Gabinete de Mobilidade Eléctrica, que assistirá a todas as consultas relacionadas com medidas municipais, regionais e estatais que favoreçam o desenvolvimento deste tipo de mobilidade, um Fórum da Mobilidade Eléctrica como ponto de encontro para todos os agentes envolvidos.

As consultas dos cidadãos relacionadas com a mobilidade eléctrica serão geridas pessoalmente na Câmara Municipal de Castro Marim ou através do site do Gabinete do Veículo Eléctrico, que será responsável pela adopção de acções específicas dirigidas aos cidadãos, aos sectores envolvidos e aos centros urbanos da área municipal, tais como acções informativas e de comunicação para a sensibilização do público a favor da mobilidade eléctrica e funcionará como um centro de recolha de dados de potenciais utilizadores, particulares e profissionais, através de uma análise exaustiva das suas necessidades e preferências.

Da mesma forma, o Escritório de Veículos Eléctricos será responsável pelo processamento do Cartão de Mobilidade Eléctrica para os proprietários de veículos eléctricos, que oferece benefícios de estacionamento nas áreas de pagamento municipal.

***Artigo 19.- Procedimento para a obtenção do Cartão de Mobilidade Eléctrica***

Os titulares de veículos da Classificação 0 podem obter, gratuitamente, o cartão de mobilidade eléctrica da Câmara Municipal, certificando que o veículo é de emissão zero, para que, exibindo-o no veículo, possam estacionar em lugares de estacionamento regulamentados sem qualquer limite de tempo, desde que tal não seja proibido por qualquer regulamento geral ou particular, e sem quaisquer taxas de estacionamento.

O cartão pode ser solicitado:

1. A pessoa física ou jurídica proprietária do veículo
2. O empregado da empresa proprietária a quem foi atribuído o uso do veículo
3. e, além disso, no caso de um veículo com contrato de aluguer/locação financeira:
  - A pessoa física ou jurídica que contrata
  - O empregado da empresa de leasing a quem foi atribuído o uso do veículo

**CAPÍTULO VIII: UTILIZAÇÃO DO ESPAÇO PÚBLICO**

***Artigo 20.- Regras de trânsito para scooters e bicicletas eléctricas***

As pessoas que usam trotinetas ou bicicletas eléctricas em espaços partilhados com peões devem adaptar o seu movimento ao dos peões, evitando a todo o momento causar desconforto ou criar perigo. Em nenhum caso podem exceder a velocidade de 5 quilómetros por hora, circular em ziguezague, ou ter prioridade sobre os peões.

Quando circulam numa ciclovía ou pista 30, não podem exceder a velocidade de 20 km/h. Se quiserem ultrapassar esta velocidade, devem viajar em estradas convencionais.

Bicicletas e skates não podem ser estacionados no pavimento, mas devem ser estacionados no espaço dedicado ao estacionamento de veículos convencionais, se não houver espaço exclusivo para eles.

***Artigo 21.- Empresas que alugam skates eléctricos, ciclomotores ou motocicletas eléctricas.***

Só serão concedidas licenças de actividade às empresas que aluguem skates eléctricos, ciclomotores ou motos eléctricas que prevejam o cancelamento do serviço de aluguer em pontos fixos do município.

Tais pontos devem ser previamente autorizados pela Câmara Municipal, para o que a empresa apresentará um relatório com as características das instalações requeridas.

Quando for exigida a ocupação do domínio público, será aplicável a portaria e taxas correspondentes de acordo com os regulamentos municipais.

***Artigo 22.- Empresas de aluguer de automóveis eléctricos.***

O estacionamento de veículos eléctricos para aluguer sob a forma de car sharing ou car pooling de automóveis seguirá o presente Decreto Sobre A Mobilidade Eléctrica.

**Artigo 23.- Lugares de estacionamento reservados aos veículos eléctricos**

Somente veículos classificados como 0 podem utilizar vagas de estacionamento reservadas para veículos eléctricos e motocicletas eléctricas sem recarga.

**Artigo 24. - Zonas de baixas emissões**

Quando a Câmara Municipal aprova a delimitação de uma Zona de Baixas Emissões, ZBE, e processa a sua sinalização, só os veículos classificados como 0 poderão ter acesso à mesma. Outros veículos só poderão ter acesso se tiverem uma acreditação aprovada pelo Gabinete de Veículos Eléctricos nos seguintes casos:

- O proprietário tem uma vaga de estacionamento dentro do ZBE e fornece uma prova adequada disso.
- Esta é uma empresa de fornecimento que não tem outros veículos para operar e necessita de acesso ao ZBE.

Este artigo não se aplica aos veículos municipais, Polícia, Ambulâncias, Proteção Civil e Cruz Vermelha, Transporte Escolar e Transporte Público em geral.

**CAPÍTULO IX: APOIO À INOVAÇÃO EM ELECTROMOBILIDADE**

**Artigo 25.- Procedimento para autorização de testes e ensaios na via pública**

Todas aquelas empresas que desejem validar ou testar seus empreendimentos no campo da mobilidade elétrica que requerem o uso de vias públicas devem apresentar uma solicitação à Câmara Municipal de Castro Marim.

Esta candidatura deve ser acompanhada do projecto correspondente aprovado, incluindo os seguintes elementos:

- Descrição da tecnologia a validar.
- Descrição dos testes.
- Tempo necessário para desenvolver os testes.
- Estudo de segurança rodoviária a ser adicionado ao estudo de saúde e segurança correspondente. Este estudo indicará a necessidade ou não de afectar o tráfego convencional.
- Seguro de responsabilidade civil por um montante mínimo de 500.000,00 €.

Quando o protótipo afectar elementos urbanos, deve ser indicado o tempo de teste e o processo de substituição dos elementos anteriores. Neste caso, a Câmara Municipal pode solicitar uma garantia de valor igual ao dos elementos urbanos afectados.

As obras correspondentes para o desenvolvimento de protótipos serão isentas do pagamento da licença de obras.

## **CAPÍTULO X: SISTEMA DE PENALIDADES**

### ***Artigo 26.- Classificação das Infracções***

O não cumprimento das regras contidas neste projecto de Portaria Municipal será considerado uma infracção.

### ***Artículo 27.- Sanciones***

As principais infracções e os seus montantes estão listados abaixo:

- Estacionamento ou paragem para um veículo não classificado como 0, numa estação de recarga de veículos eléctricos: 300,00
- Estacionamento ou paragem para um veículo classificado como 0, num espaço associado a um posto de recarga mas sem efectuar a recarga: 200,00
- Estacionamento ou paragem para um veículo não classificado como 0, num lugar de estacionamento reservado a veículos eléctricos sem recarga: 250,00
- Se, no prazo de dois anos após a aprovação da Portaria Regulamentar sobre Mobilidade Eléctrica, um ponto de recarga não for executado para cada 40 vagas de estacionamento em estacionamentos públicos: 500,00 euros /por ponto de recarga não executado e ano.
- Se em novos empreendimentos urbanos não forem cumpridas as estipulações do artigo 9º desta Portaria Regulamentar sobre Mobilidade Eléctrica: 500,00 euros / por ponto de recarga não executado e ano.
- A não execução da instalação eléctrica nas garagens colectivas de trabalho tendo em conta a actual Portaria: 100,00 euros / por espaço de garagem e ano.
- Caso a sinalização dos pontos de recarga não cumpra o disposto no artigo 12º desta Portaria Municipal: 200,00 euros / por ponto de recarga executado e ano.
- Circulação por skateboards ou bicicletas eléctricas no espaço pedonal a velocidades superiores a 5 km/h: 100,00
- Circulação em skates ou bicicletas eléctricas no espaço pedonal a velocidades superiores a 20 km/h: 200,00
- Acesso à área restrita de baixas emissões, ZBE, para veículos não classificados como 0: 300,00
- Estacionamento do veículo classificado como 0 na área de carga ou descarga por mais de uma hora: 20,00

### ***Artigo 28.- Competência***

A competência para sancionar corresponde à la Câmara Municipal.

### ***Artigo 29.- Responsabilidade***

A responsabilidade pelas infracções cometidas recai directamente sobre o autor do acto que constitui a infracção.

Eles têm estado envolvidos na elaboração deste plano:

*Salvador Mansilla Vera, Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos.*

*Tomás Quesada Jiménez, Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos.*

*António José Santos Pereira, O Chefe de Divisão da Unidade Orgânica de Obras Municipais e Manutenção, Câmara Municipal Castro Marim*

*Hugo Rodrigues, AREAL*

*Amparo Manso Ramírez, Agencia de la Energía*

*Sofía Méndez Groiss, Federación Andaluza de CONCELHOS y Provincias*



ACTIVIDADES DE CONSULTORÍA TÉCNICA,  
INVESTIGACIÓN Y SERVICIOS AVANZADOS S.L.