



REVISÃO do REGIME JURÍDICO da MOBILIDADE ELÉTRICA

Um modelo de mobilidade elétrica para o futuro

A revisão do regime jurídico da ME tem sido defendida pela UVE já desde 2020, com a conclusão de um estudo conjunto com o [CEiiA](#), no sentido de melhorar o modelo da mobilidade elétrica existente em Portugal. Após 3 anos da entrega à tutela desse documento e com a emergência do AFIR, há desafios adicionais a resolver e melhorias a implementar fruto do já grande historial de mercado existente em Portugal.

A UVE acompanha atentamente a evolução do mercado de carregamento de VE em Portugal, tanto do ponto de vista das interações entre os diversos players, tendo sempre em vista a expansão acelerada da rede, como para defender os legítimos interesses dos UVE de modo que sejam tratados de forma justa e facilitadora da sua relação com os referidos players.

Para poder estruturar e sintetizar as várias contribuições que a UVE tem realizado nesse sentido, bem como algumas adicionais, criámos este documento onde são elencados os principais pontos chave que a revisão do regime jurídico da ME deve responder.

Resumo das medidas que esperamos ver concretizadas nas alterações:

1. A **verticalização da relação OPC e CEME** (denominado de parceiro) para carregamento com **pagamento local**. Criação do conceito de **tarifa local do posto**, um tarifário global que agrega todos os custos. Não colocando em causa a manutenção do modelo atual de universalidade e separação dos custos de operação do posto da comercialização de eletricidade;
2. **Fluxo financeiro**: EGME como “Tomei Conhecimento” em vez de “Autorizei” no fluxo das operações de carregamento pelo método tarifa local do posto e sempre que o CEME usado pelo UVE seja o CEME parceiro escolhido pelo OPC;
3. Clarificação e regulamentação da **integração de sistemas próprios OPC e CEME com a EGME**;





4. **Tarifas expressa em €/kWh**, com adicional em €/minuto após um tempo justo de carregamento em função da potência da tomada. Definir em portaria **tempo mínimo** de acordo com a potência do posto;
5. **Informação clara e permanente do custo de carregamento** nos PCVE, da tarifa local e da tarifa de operação do posto. **Indicação do valor final da sessão de carregamento**;
6. **Afixação da potência máxima disponibilizada pelo PCVE**, com **indicação dupla** quando é disponibilizado simultaneamente o carregamento para baterias de **400V e 800V**;
7. **Disponibilização de um portal público** centralizado para registo, pelos utilizadores, dos problemas de falta de informação, localização incorreta, falta de sinalização ou operação deficiente dos postos de carregamento, com correspondente atuação sobre os SLA dos OPC (EGME e/ou ENSE);
8. **Expansão da rede pública**. Estabelecer metas obrigatórias para a rede Nacional de autoestradas. Número de PCVE e respetivas potências mínimas, em **todas as Áreas de serviço das Autoestradas**;
9. Criação de uma **bonificação tarifária para os OPC** na proporção da energia produzida localmente no CPE de **autoconsumo** associado ao seu posto de carregamento, a pagar pelo CEME por cada sessão de carregamento. Essa energia de autoconsumo deve também ser isenta da TAR paga pelo CEME;
10. **Sinalização vertical obrigatória**, em todos os postos públicos, de Parque para veículos elétricos em carga, assim como alteração do Código da Estrada para **permitir a remoção dos veículos infratores** quando existe a devida sinalização vertical.

Segue detalhe de cada uma das medidas propostas.





1 - Verticalização da relação OPC e CEME | Tarifa local do posto

A manutenção do modelo “Português” respeitando a total interoperabilidade e separação dos custos de eletricidade e operação do posto não deve ser posta em causa. Em todos os postos da rede pública de carregamento (obviamente adotada a tipificação dos espaços de acesso público definida pelo AFIR), deve ser mantida a interoperabilidade pela ativação e pagamento utilizando o cartão ou a app do CEME escolhido pelo UVE.

Paralelamente todos os cenários adicionais devem ser avaliados, considerando as obrigações impostas pelo novo regulamento Europeu (AFIR), é evidente a necessidade de criação da **tarifa local do posto**, que agrega OPC e CEME.

Conceito de **tarifa local do posto**: Um tarifário que agrega todos os custos (OPC + CEME + Tarifas e impostos) e é disponibilizado ao UVE para pagamento imediato no posto da sua sessão de carregamento. Carregamento ad hoc, carregamento anónimo, sem contrato associado.

CEME parceiro: o Operador do Posto de Carregamento cria uma relação de parceria com um Comercializador de Eletricidade para a Mobilidade Elétrica.

Duas soluções devem ser propostas ao OPC para concretização desta parceria OPC/CEME, **exclusivamente para os casos de pagamento local no posto (ad hoc)**, devendo o OPC escolher aquela que considerar mais vantajosa:

- i. **A relação com o UVE é assumida pelo OPC**, criando-se o conceito de **faturação OPC “sob licença” do CEME parceiro**. O OPC compra a eletricidade ao CEME e comercializa no seu posto um serviço global agregado, criando uma relação direta com o consumidor final.
- ii. **A relação com o UVE mantêm-se no CEME**. O serviço global agregado é faturado pelo CEME parceiro (exemplo atual nos pagamentos ad-hoc).

Seja qual for a opção escolhida o posto deverá continuar a poder ser utilizado com um cartão / App de qualquer CEME.

Definições gerais adicionais que devem ser regulamentadas:

- i. O funcionamento do posto neste modelo só é válido para ativações da sessão de carregamento, conforme determina o novo regulamento Europeu (AFIR, Art.º 5, Ponto 1), utilizando um instrumento de pagamento que seja amplamente utilizado na União Europeia, onde se incluem os seguintes:





- a) Leitores de cartões de pagamento;
 - b) Dispositivos com uma funcionalidade sem contacto que seja, pelo menos, capaz de ler cartões de pagamento;
 - c) Dispositivos que utilizem uma ligação à Internet e permitam operações de pagamento seguras, como as que geram um código de resposta rápida (código QR) específico.
- ii. Em qualquer dos casos acima apresentados, o garante de cumprimento de todas as obrigações legais financeiras, respeitantes à parte de fornecimento de eletricidade, é o CEME parceiro.
 - iii. Obrigatoriedade de todos os OPC definirem um CEME parceiro para cada um dos seus postos. Para evitar o fecho do mercado ao OPC, este poderá subscrever um tarifário público de qualquer CEME, independentemente de poder negociar um tarifário mais vantajoso.
 - iv. O fluxo de informação é transmitido à EGME em tempo real.
 - iii. O fluxo financeiro e consequente autorização de carregamento, poderá ocorrer internamente, num processo que resulte do acordo OPC/CEME, passando a EGME a funcionar, apenas neste modelo concreto, numa ótica de “tomei conhecimento” desta transação. Alternativamente, o fluxo financeiro poderá ser o habitual, servindo a EGME de intermediário e sendo o OPC tratado como um qualquer cliente da rede da ME.

A introdução na lei destas soluções, **adicionais** ao nosso atual modelo, permitem uma atualização coerente e funcional do modelo de mobilidade elétrica, mantendo, na nossa opinião, uma forte componente de concorrência e estímulo de inovação.

A interoperabilidade de um real modelo de mobilidade elétrica para o futuro, não se pode resumir a um terminal de pagamento nos postos, há que garantir o trabalho e inovação realizados no nosso país até hoje.





		RME atual (pré-AFIR)		RME novo (pós-AFIR)	
		Sessões de carregamento	Venda de energia	Sessões de carregamento	Venda de energia
Acesso universal a redes de carregamento de acesso público	PCVE normais (< 50kW)	Cartão/app CEME aceite por todos os OPC (EGME gere todos os fluxos)	CEME -> UVE	Cartão CEME aceite por todos os OPC (EGME gere todos os fluxos)	CEME -> UVE
	PCVE rápidos (> 50kW)	Cartão/app CEME aceite por todos os OPC (EGME gere todos os fluxos)	CEME (ao UVE)	Pagamento local, conforme determina Artº 5, Ponto 1, AFIR para pagamentos ad hoc linhas a) e/ou b) e/ou c) (EGME recebe a informação ou gere todos os fluxos)	CEME parceiro -> OPC -> UVE ou CEME parceiro -> UVE
				Cartão CEME aceite por todos os OPC (EGME gere todos os fluxos)	CEME -> UVE
				Pagamento local, conforme determina Artº 5 Ponto 1 AFIR para pagamentos ad hoc linhas a) e/ou b) ou c)) (EGME recebe a informação ou gere todos os fluxos)	CEME parceiro -> OPC -> UVE ou CEME parceiro -> UVE

- a) Leitores de cartões de pagamento
- b) Dispositivos com uma funcionalidade sem contacto que seja, pelo menos, capaz de ler cartões de pagamento
- c) Dispositivos que utilizem uma ligação à Internet e permitam operações de pagamento seguras, como as que geram um código de resposta rápida (código QR) específico.





2 - Fluxo Financeiro: EGME como “Tomei Conhecimento” em vez de “Autorizei” para os carregamentos locais

Nas sessões de carregamento que fazem uso da tarifa local e sempre que o CEME usado pelo UVE seja o CEME parceiro escolhido pelo OPC a EGME poderá passar a uma intervenção na ótica de “Tomei Conhecimento” em vez de “Autorizei” no fluxo das operações. Ou seja, a responsabilidade de validação deste carregamento poderá passar a ser uma ação interna “fechada”, idealmente, no próprio dono do posto de carregamento. A EGME, obrigatoriamente, continua a receber em tempo real, todos os dados destas sessões de carregamento.

A importância da possibilidade de não existir nenhum impedimento externo na validação de uma sessão de carregamento utilizando uma das soluções propostas para carregamento através do método de tarifa local é fundamental.

Teremos uma operação fechada que será executada no âmbito do acordo que OPC e CEME parceiro estabelecerem. Sendo sempre o CEME, em qualquer dos casos apresentados, o garante de cumprimento de todas as obrigações legais financeiras respeitantes à parte de fornecimento de eletricidade.

3 - Integração de sistemas próprios OPC e CEME com a EGME

O acesso direto ao posto pelo respetivo operador é a aplicação de uma das principais conclusões do trabalho realizado pela associação UVE em conjunto com o [CEiiA](#), apresentado em 2020.

A formalização da possibilidade deste acesso deve ter carácter de obrigatoriedade, não pode continuar a ser adiada e comprometida por questões técnicas ou outras. A colocação na lei desta obrigatoriedade irá ajudar a uma melhor e mais rápida implementação, tanto no presente como em futuras atualizações. Um compromisso importante para que a inovação do setor possa chegar mais rapidamente ao UVE.

A revisão deve formalizar todas as alterações necessárias para passarmos a uma possível integração de sistemas e não de postos, na EGME.

Para isto ser possível a EGME deverá disponibilizar obrigatoriamente uma API universal de comunicação para que os sistemas dos OPC responsáveis pela gestão da sua rede comuniquem com a EGME, eliminando a necessidade de cada posto ter uma ligação direta à EGME.





4 - Tarifas expressas em €/kWh

A obrigatoriedade de uma tarifa em Euro/kWh para os postos de carregamento de potência superior ou igual a 50 kW é uma simplificação de fulcral importância para a massificação da mobilidade elétrica.

Atualmente, (ainda) pode ser compreensível uma tarifa de ocupação de espaço (estacionamento) num carregamento de via pública com potências “baixas” (genericamente CA) e, conseqüentemente, de tempo prolongado. No entanto, os carregamentos rápidos, (genericamente CC), são puras operações de carregamento, apenas uma operação de abastecimento do veículo elétrico. Neste caso, não é admissível, para o UVE, visualizar uma tarifa de estacionamento.

Não obstante o descrito acima, nos postos de carregamento rápido, é compreensível e desejável, uma tarifa extra Euro/minuto, que deve ser entendida pelo UVE, como uso incorreto do posto de carregamento, e que a sua aplicação vise aumentar a rotatividade e disponibilidade do posto. O atual estado da tecnologia e evolução da rede de carregamento a isso obriga.

Consideramos fundamental ir além do Regulamento Europeu (AFIR), no nosso regime jurídico, obrigando a criação de todas as tarifas, CEME e OPC, para carregamentos superiores ou iguais a 50 kW, em Euros/kWh, contemplando a possibilidade de introdução de uma tarifa por tempo, **apenas, após um período mínimo de carga**, variável de acordo com a potência de carregamento da respetiva tomada.

O **período mínimo**, após o qual é permitida a adição de uma tarifa por tempo, de acordo com a potência de carregamento da tomada, deve ser definido no nosso regime jurídico. Sendo a nossa proposta a seguinte:

Categoria do Posto Carregamento	Potência Máxima	Tempo mínimo com cobrança exclusiva em kWh
Rápido CC	$P \leq 50 \text{ kW} < 150 \text{ kW}$	45 minutos
Nível 1 - Ultrarrápido CC	$150 \text{ kW} \leq P < 350 \text{ kW}$	30 minutos
Nível 2 - Ultrarrápido CC	$P \geq 350 \text{ kW}$	15 minutos



Um exemplo total do tarifário resultante:

	 CHAdeMO	 CCS Combo 2
Tarifa Carregamento		
Potência Carregador	50 kW	175 kW
Tarifa OPC <small>(Operador posto Carregamento)</small>	0,15 € / kWh	0,20 € / kWh
Adicional	0,40 € / min.	0,40 € / min.
	Após 45 minutos	Após 30 minutos

Legenda: Exemplo de tarifário OPC para um Ponto de Carregamento Ultrarrápido, com cobrança por kWh e penalização por uso indevido do equipamento.

Os valores indicados são meramente ilustrativos: Um carregamento de 60 kWh, em 35 minutos, num carregador de 175 kW, resulta num custo total de operação de 14€, correspondentes a: 12€ (Tarifa OPC 0,20€x60) + 2€ (adicional 5 minutos x 0,40€)

5 - Informação clara e permanente do custo de carregamento

A informação do custo de carregamento deve ser apresentada de forma **CLARA** e **PERMANENTE** nos postos de carregamento. A atual solução, ao permitir um painel “rolante”, muitas vezes de difícil leitura, não gera confiança no UVE.

O regime jurídico deve definir medidas mínimas para os placares de indicação dos tarifários, diferenciando entre postos múltiplos “hubs” e localizações singulares.

Tendo em conta as propostas apresentadas acima, **duas tarifas devem, obrigatoriamente, ser apresentadas**: a tarifa de carregamento local e a tarifa de operação do posto. **Obrigatoriamente ambas com IVA incluído.**

Exemplo de painel informativo com proposta das medidas mínimas para localizações singulares:





Para localizações múltiplas, o operador deve poder optar por um painel global com toda a informação, no entanto, não deve ser obrigatória a solução de um painel global. O operador do posto pode optar por colocação individual da informação em cada posto.

Exemplo e proposta de medidas mínimas para painel global em localizações múltiplas:

Tarifa Carregamento Local				
Potência Máxima Carregador	€/ kWh	Adicional após:	€/ minuto	
22 kW (CA)	X,XX	180 minutos	X,XX	
50 kW (CC)	X,XX	45 minutos	X,XX	
160 kW (CC)	X,XX	30 minutos	X,XX	
350 kW (CC)	X,XX	15 minutos	X,XX	

Tarifa OPC (Operador posto Carregamento)				
Potência Máxima Carregador	22 kW	50 kW	160 kW	350 kW
€/ kWh	X,XX	X,XX	X,XX	X,XX
Adicional: €/ minuto	Igual a Tarifa Carregamento local			



Legenda: Exemplos práticos de painéis de informação global de tarifário.



Indicação do valor final da sessão de carregamento

Os postos de carregamento com **potências iguais ou superiores a 50 kW** devem, obrigatoriamente, no final da sessão de carregamento indicar os seguintes valores:

- i. Sessões de carregamento **efetuadas com a tarifa local do posto**: mostrar de forma clara e visível o valor a cobrar pela sessão de carga. Incluindo o custo total agregado de todos os componentes do carregamento, acrescido de IVA, ou seja, o valor final a pagar pelo UVE, sem quaisquer encargos adicionais. Deve ser prestada informação ao UVE de que este é um valor final agregado.
- ii. Sessões de carregamento **efetuadas com a tarifa OPC**: mostrar de forma clara e visível o valor a cobrar pelo OPC. Incluindo um valor total agregado de todos os componentes cobrados pelo Operador do Posto, acrescido de IVA, ou seja, o valor final a pagar pelo UVE ao OPC (via CEME), sem quaisquer encargos adicionais. Esta informação deve ser de forma clara e visível, obrigatoriamente, complementada pela seguinte frase ***“Acresem a este valor todos os custos referentes ao seu Comercializador de Eletricidade para a Mobilidade Elétrica (CEME)”***.

Todos os **carregamentos efetuados via aplicações móveis** dos Comercializadores de Eletricidade para a Mobilidade Elétrica devem, obrigatoriamente, mostrar de forma clara e visível o valor a cobrar pela sessão de carga. Incluindo o custo total agregado de todos os componentes do carregamento, incluindo IVA, ou seja, o valor final a pagar pelo UVE sem quaisquer encargos adicionais.





6 - Afixação da potência máxima disponibilizada pelo PCVE

Para que o utilizador possa fazer a escolha do PCVE em consciência, é necessário que possa saber de antemão a potência máxima efetiva que o PCVE pode fornecer ao seu veículo em particular.

Uma vez que o mercado está a bipolarizar a tensão das baterias dos VE entre 400V e 800V, torna-se necessário que o utilizador seja informado da potência efetiva de carga nestes dois patamares de tensão. É habitual que um posto apresente uma potência de carregamento substancialmente inferior no caso de estar ligado a uma bateria de 400V relativamente a uma de 800V, em alguns casos sendo metade do valor da potência no caso da tensão mais baixa.

Os postos de carregamento com **potências iguais ou superiores a 50 kW** devem obrigatoriamente, apresentar a potência máxima de carga para fornecimentos de eletricidade a 400V e 800V, **de forma permanente e claramente visível** quando o UVE se aproxima do posto.



Exemplos e sugestão de medidas mínimas:





7 - Portal de informação cooperativa dos PCVE

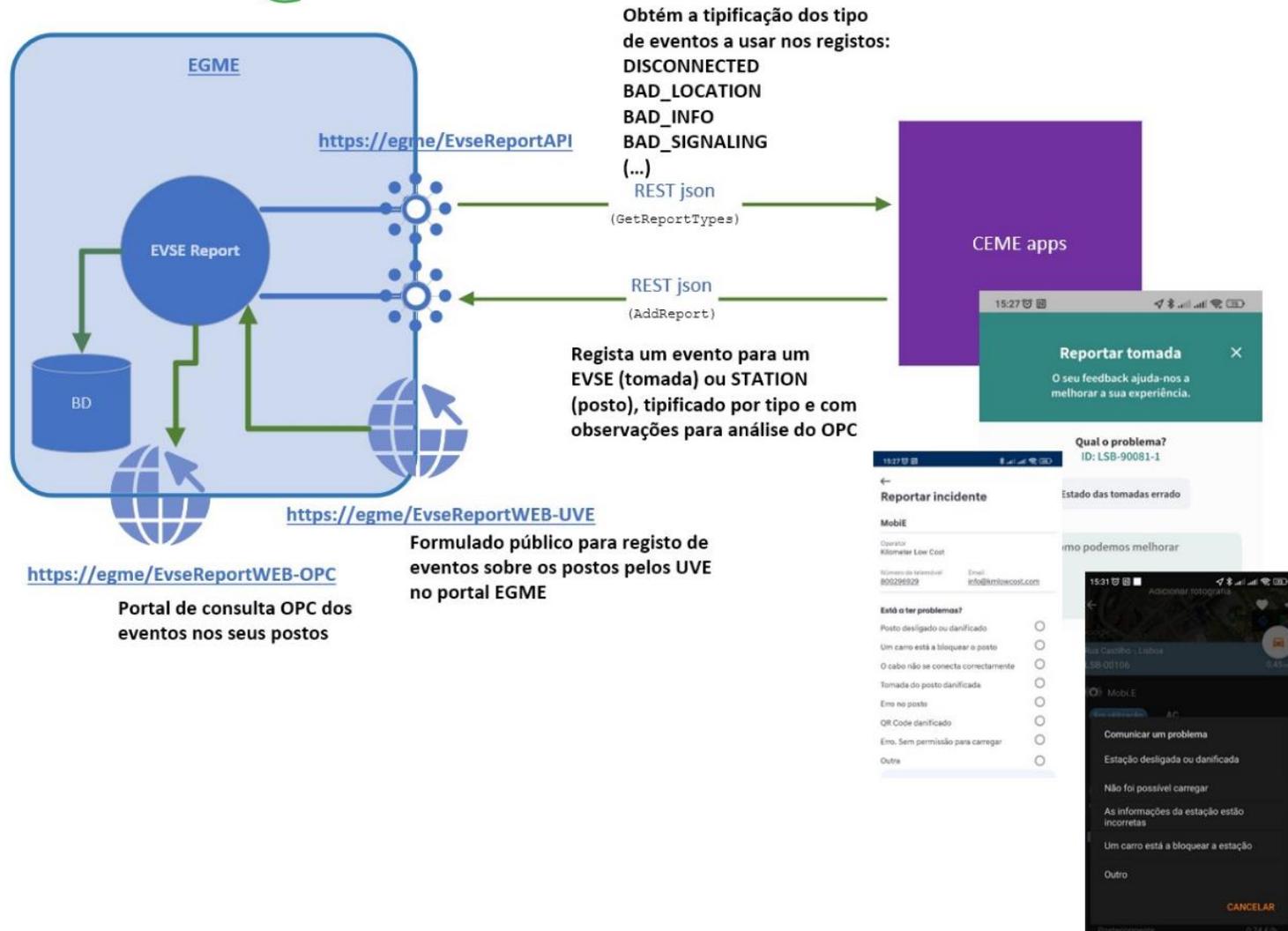
Deverá ser disponibilizado aos UVE um **portal centralizado**, (ou interface similar), para o **registo de ocorrências nos PCVE da rede pública**. Estes dados, que devem ser organizados de forma tipificada, por exemplo: falta de informação, localização incorreta, falta de sinalização ou operação deficiente dos postos de carregamento, terão a seguinte finalidade:

- i. Partilhar com o respetivo OPC responsável pelo PCVE (por consulta ou subscrição);
- ii. Apurar os critérios de fiabilidade e resposta aos problemas apresentados;
- iii. Assegurar os SLA devidos que o RME já exige;
- iv. Dotar a ENSE de uma ferramenta de monitorização destes problemas para poder atuar em conformidade.

Da mesma forma, as aplicações dos CEME, que hoje já permitem registar este tipo de informação dos seus clientes, passarão a reportar esses registos diretamente na interface disponibilizada, centralizando e reencaminhando a informação para os responsáveis como mencionado.

Atualmente a EGME disponibiliza um portal de consulta de informação dos PCVE, que pode ser dotado desta funcionalidade obrigatória por legislação.







8 - Expansão da rede pública nas áreas de serviço das autoestradas.

As viagens longas intercity são uma realidade atual dos UVE. A confiança dos utilizadores para estas viagens está diretamente relacionada com o número de PCVE disponíveis nas áreas de serviço das autoestradas. Com uma relevância muito forte do número de PCVE disponíveis em cada localização que permitam uma utilização simultânea.

Objetivos de curto e medio prazo devem ser regulamentados, estabelecendo metas obrigatórias em **todas as Áreas de Serviço da rede nacional de autoestradas**. Os objetivos propostos pelo regulamento europeu (AFIR) ficam claramente aquém dos mínimos que a realidade nacional vai exigir.

Segue quadro resumo, da nossa proposta, para um compromisso de metas que devem ser assumidas pelo estado português, trabalhando em conjunto com todos os players do mercado para a sua concretização:

<i>Data Alvo</i>	<i>Âmbito</i>	<i>Capacidade Mínima Obrigatória (em cada sentido da viagem)</i>		
		Número Mínimo de PCVE	Potência Mínima Global da Estação	Nº Postos / Potência Mínima
31 Dezembro 2025	Todas as áreas de Serviço das autoestradas	4	400 kW	1x 150 kW
31 Dezembro 2027		8	600 kW	2x 150 kW

Descritivo e complemento da tabela resumo para as metas para expansão da rede pública de carregamento destinada a veículos ligeiros:

- i. A implementação, em todas as áreas de serviço da rede nacional de autoestradas, em cada sentido de circulação, de plataformas de carregamento acessíveis ao público, dedicadas a veículos elétricos ligeiros que cumpram os seguintes requisitos:





- a. Até 31 de dezembro de 2025, cada plataforma de carregamento deve possuir, no mínimo, 4 tomadas simultâneas de carregamento, fornecer uma potência de pelo menos 400 kW e incluir, no mínimo com um ponto de carregamento com uma potência individual de, pelo menos, 150 kW;
 - b. Até 31 de dezembro de 2027, cada plataforma de carregamento deve possuir, no mínimo, 8 tomadas simultâneas de carregamento, fornecer uma potência de pelo menos 600 kW e incluir, no mínimo com dois pontos de carregamento com uma potência individual de, pelo menos, 150 kW;
- ii. Estações de carregamento acessíveis ao público dedicadas a veículos elétricos, localizadas a uma distância de condução inferior a 10 km de uma área de serviço podem ser consideradas para o cumprimento destes objetivos, num limite máximo de 50% da meta;
 - iii. Para áreas de serviço localizadas em sublanços de autoestradas com Tráfego Médio Diário Anual (TMDA) inferior a 8.500 veículos ligeiros de passageiros, devem ser consideradas as metas propostas reduzidas de 50%.





9 - Autoconsumo, bonificação tarifária para os OPC

Para fomentar a criação de sistemas de autoconsumo de energia renovável nos PCVE, deve ser criado um regime favorável a que o OPC possa ter um horizonte razoável de amortização e rentabilização do investimento.

Deste modo deverá o OPC ser ressarcido pelo CEME na proporção da energia renovável de produção local fornecida em cada sessão de carregamento. Esta bonificação terá a forma de um valor por kWh de energia fornecida pelo sistema de autoconsumo renovável em cada sessão de carregamento, sendo a EGME a entidade responsável pelo apuramento da energia de autoconsumo renovável em cada sessão de carregamento.

A definição deste valor, em €/kWh, será feita anualmente pela ERSE, com base na análise às condições do mercado de produção de energia e salvaguardando os interesses dos CEME e dos OPC, sendo idealmente neutra para o CEME. Para o CEME o valor a pagar ao OPC é compensado por não ter de adquirir essa energia a um produtor de energia.

Uma vez que para a energia gerada localmente não existe utilização da Rede Elétrica de Serviço Público (RESP), esta parcela de energia deve estar isenta do pagamento da Tarifa de acesso as redes (TAR) pelo CEME.

O valor equivalente a bonificação da TAR, que venha a ser obtido pelo CEME, na proporção da energia renovável de produção local utilizada no PCVE, deve ser atribuído integralmente ao Operador do Ponto de Carregamento detentor da produção local.

No caso particular de uso da tarifa local do posto (pagamento ad hoc) no modelo de parceria OPC/CEME, com a manutenção da faturação ao UVE no CEME (conforme proposto no ponto 1), o valor, em €/kWh, pago pelo CEME parceiro ao OPC, deve aproximar-se do valor acordado para o fornecimento de eletricidade ao UVE. Este caso particular deve reger-se pelo contrato estabelecido entre OPC e CEME parceiro.



10 - Sinalização vertical obrigatória dos lugares de carregamento e remoção de veículos que não a cumpram

Para delimitar a correta utilização do espaço público afeto aos lugares de carregamento de veículos elétricos, deve ser obrigatória a sinalização vertical desses lugares usando o sinal de “Parque para veículos elétricos em carga” (modelo H1a com painel adicional C16 e 11l, ou adicionar 11d).

Só assim as autoridades competentes poderão atuar em conformidade, permitindo a rotatividade do posto pelos utilizadores que realmente necessitam de carregar o seu veículo.



O atual [Código da Estrada \(art.º 164\)](#) não permite a remoção (reboque) dos veículos que infringjam a sinalização vertical afeta aos lugares de carregamento, pois os veículos elétricos não se enquadram em qualquer situação prevista nesse artigo, nem mesmo no n.º 2, al. g), que só se aplica a viaturas estacionadas ao serviço de determinadas entidades ou utilizados no transporte de pessoas com deficiência.



Apenas está prevista a aplicação de uma multa, o que leva a que os veículos permaneçam no mesmo local, limitando o acesso físico ao posto, e inviabilizando assim a possibilidade de outros UVE carregarem as suas viaturas.

Desta forma, urge incluir os veículos elétricos numa nova alínea no [Art.º 163 do Código da Estrada](#), que permita a legítima remoção dos veículos infratores.

Lisboa, 20 de outubro de 2023

