



## Os maiores constrangimentos na instalação de PCVE em Portugal

A UVE - Associação de Utilizadores de Veículos Elétricos elencou um resumo dos principais constrangimentos, para a instalação de PCVE - Postos de Carregamento de Veículos Elétricos, em Portugal.

O objetivo é identificar de forma construtiva, e relativamente às diversas entidades que atuam no setor, os principais pontos de melhoria onde se pode investir um esforço acrescido, de forma a agilizar este moroso processo, e, ajudar o país a atingir as metas a que se propôs para a descarbonização da mobilidade.

As redes de carregamento de veículos elétricos são a base desse caminho a percorrer!

### Municípios

- Falta de uniformização de critérios de avaliação de processos;
- Alguns concursos não contemplam uma análise prévia com o ORD (Operador de Rede de Distribuição) para garantir a existência de condições de potência nos locais, sendo necessário a redefinições processuais e PCND (Pedido de Condições de Ligação à Rede) para novos PTD (Pontos de Transformação);
- Incumprimento no tempo de resposta dos processos de controlo prévio;
- Excesso de burocracia para a instalação de PCVE;
- Falta de informação nos municípios sobre como processar os pedidos de controlo prévio para instalação de PCVE;
- Não atualização dos limites de propriedade e proprietários nos seus mapas;
- Só é possível contratar licenciamento após autorização de ocupação de via pública pelo município;
- A comunicação prévia devia servir para a obra civil e abertura de vala na via pública. Atualmente, há municípios que impedem a abertura de vala até o processo de obra civil do ponto de carregamento de mobilidade elétrica estar concluído.

### ORD (E-REDES)

- Tempo excessivo de PCND (Pedido de Condições de Ligação à Rede);
- Tempo excessivo entre abertura do PLR (Pedido de Ligação à Rede) até ao orçamento deste (para processos de mobilidade elétrica que são muito ágeis);
- Critérios diferentes de localizações de PS (Postos de Seccionamento), entre operadores e entre áreas regionais;
- Tempo excessivo de reforço do ramal de rede e instalação ou ampliação de PTD, mesmo após o pagamento do cliente;
- Tempo excessivo de encerramento de PLR, desde a execução de ramal até à libertação dos EDT (Encargos de Terceiros);





- Prática regular de levantamento de pendências “fantasma” (sabe-se que não são reais) e que atrasam todo o processo, como: policiamento, autorização da DGEG, licença municipal;
- Necessidade de ter uma equipa com mais recursos humanos afetos aos processos de Mobilidade Elétrica, pois atualmente só existe um único recurso na E-REDES alocado ao contacto com todos os operadores e instaladores;
- Necessária otimização da comunicação entre ORD e EGME (Entidade Gestora da Mobilidade Elétrica), tendo em vista a redução dos tempos de integração dos CPE (Código de Ponto de Entrega) de Mobilidade Elétrica;
- Melhorias necessária para o Balcão Digital da E-REDES:
  - a. Implementação de acesso direto ao calendário de agendamento do ORD;
  - b. Possibilidade de agendamento autónomo para instalação de contadores;
  - c. Inclusão de informação mais detalhada sobre as pendências;
  - d. Especificação clara dos motivos de diferimento dos pedidos;
  - e. Identificação precisa das correções necessárias.

#### IMT

- 

#### Infraestruturas de Portugal

- Tempo excessivo na resposta ao pedido de parecer para ramais junto a vias públicas;
- Tempo excessivo de resposta, muitas vezes a conta-gotas, até à obtenção do ofício final;
- Falta um canal dedicado para a Mobilidade Elétrica, e a própria E-REDES tem dificuldade em saber o ponto de situação dos processos com pendências na IP.

#### DGEG

- Tempos excessivo de resposta (1 a 3 meses) aos pareceres, pedidos de vistoria e certificados de exploração. Deveria ser no máximo 2 semanas entre pedido e dia da certificação;
- Para colmatar os atrasos de relatórios das vistorias, deveria existir a possibilidade da primeira vistoria da instalação poder recorrer a uma entidade externa (como em tantos outros processos de vistorias) e na qual seria obtida a autorização de ligação;
- Necessidade de contemplar (em despacho) uma ligação em BT quando o local já é fornecido em MT;
- Um mesmo NIP (Número de Identificação Predial) deveria ter mais do que uma instalação de mobilidade elétrica, para parcelas com múltiplos operadores.

Lisboa, 31 de janeiro de 2025



**Conselho Diretivo**  
conselhodiretivo@uve.pt

