

incapacitados para o trabalho, tenham-se distinguido pela dedicação ao serviço da comunidade, na Administração Pública, em atividade por conta própria, nas artes ou na cultura, ou pela militância ativa e efetiva em prol da independência e da democracia em Cabo Verde, ou ainda, na afirmação da cabo-verdianidade, e não estejam nem possam vir a estar cobertos por qualquer sistema de segurança social, e que estejam, ainda, a vivenciar uma situação social e económica incompatível com o seu distinto engajamento nos domínios já referidos.

Neste sentido, e com base nos pressupostos acima identificados, o Governo entende atribuir uma pensão a três figuras de proa da nossa cultura. Homem e Mulheres que têm sabido, com mestria e com dedicação, veicular as raízes e mundividências da nossa identidade, ultrapassando a barreira da nossa exiguidade territorial.

Hoje, quando muito e elogiosamente se fala da nossa Morna, quando a humanidade se quer dela apropriar, sem nunca deixar de ser nossa, muito o devemos a eles. Parte do almejado sucesso da candidatura da Morna a Património Imaterial da Humanidade a devemos a esses verdadeiros intérpretes da nação. Mas também a eles devemos parte da própria motivação e edificação dessa candidatura, eles que têm criado e recriado a nossa música, modelado as suas melodias ao som de violões e vozes que embalam os sonhos e anseios de toda a nação, onde quer que ela se encontre.

Assim,

Tendo em atenção o disposto nos artigos 2.º e 5.º da Lei n.º 34/V/97, de 30 de junho, conjugados com o disposto no n.º 3 do artigo 2.º e no n.º 2 do artigo 3.º do Decreto-Lei n.º 10/99, de 8 de março, e

Nos termos do n.º 2 do artigo 265.º da Constituição, o Governo aprova a seguinte Resolução:

Artigo 1.º

Objeto

É atribuída pensão de Estado, no valor de setenta e cinco mil escudos mensais, a cada um dos cidadãos a seguir indicados, em função da distinção dos mesmos na cultura cabo-verdiana:

- a) Albertina Rodrigues Almeida “Titina”;
- b) Armando António Boaventura “Armando Tito”;
- c) Maria Celina da Silva Pereira.

Artigo 2.º

Vencimento e pagamento

As pensões a que se refere o artigo anterior são pagas mensalmente, pelo Orçamento do Estado, nas mesmas datas dos demais pensionistas, a partir do mês seguinte ao da publicação da presente Resolução.

Artigo 3.º

Entrada em vigor

A presente Resolução entra em vigor no dia seguinte ao da sua publicação.

Aprovada em Conselho de Ministros do dia 24 de janeiro de 2019. – O Primeiro-Ministro, *José Ulisses de Pina Correia e Silva*.

Resolução nº 12/2019

de 1 de fevereiro

No seu Programa para IX Legislatura, o Governo considera que o funcionamento eficiente do setor da habitação é condição

fundamental, não só para a dinamização do setor imobiliário, da reabilitação urbana e das cidades, mas também para a inclusão social das famílias e mobilidade das pessoas.

A IFH – Imobiliária, Fundiária e Habitat, S.A, tem como meta a conceção e implementação de projetos habitacionais direcionados para as camadas mais desfavorecidas da população.

Neste âmbito, o Governo reconhece a importância da empresa, enquanto um instrumento privilegiado de formulação e de execução de políticas públicas para o setor da habitação.

Nesta senda, a empresa emitiu em 2014, títulos obrigacionistas no valor de 1.000.000.000\$00 (mil milhões de escudos), para fazer face ao vencimento das obrigações emitidas no âmbito do projeto de urbanização “Palmarejo Grande”, bem como para melhor suportar o aumento significativo das suas responsabilidades financeiras decorrentes do programa “Casa para todos”.

A referida obrigação vencerá neste mês de janeiro de 2019, requerendo à empresa o recurso a uma nova emissão obrigacionista para fazer o *roll-over* de 698.000.000\$00 (seiscentos e noventa e oito milhões de escudos). Esta operação mereceu a anuência do Estado, enquanto detentor de 100% do capital social da IFH.

Tendo em conta os efeitos positivos deste financiamento junto da IFH e reconhecendo o manifesto interesse público da atividade da empresa enquanto, instrumento de política económica e social, reúnem-se todas as condições exigíveis para a concessão de um aval.

Assim,

Ao abrigo do disposto nos artigos 5.º, 7.º, 8.º e 16.º do Decreto-Lei n.º 42/2018, de 29 de junho; e

Nos termos do n.º 2 do artigo 265.º da Constituição, o Governo aprova a seguinte Resolução:

Artigo 1.º

Autorização

1. É autorizada a Direção-Geral do Tesouro a conceder um aval à IFH – Imobiliária, Fundiária e Habitat, S.A, para garantia da emissão Obrigacionista Série G 5,5%, no valor de 698.000.000\$00 (seiscentos e noventa e oito milhões de escudos), junto à Bolsa de Valores de Cabo Verde.

2. A emissão das obrigações destina-se ao *roll over* de uma parte da Obrigação IFH, SA C 6,1425% 2019, emitida em 2014, com maturidade de cinco anos.

Artigo 2.º

Prazo

O prazo do aval é de quatro anos.

Artigo 3.º

Entrada em vigor

A presente Resolução entra em vigor no dia seguinte ao da sua publicação.

Aprovada em Conselho de Ministros do dia 24 de janeiro de 2019. – O Primeiro-Ministro, *José Ulisses de Pina Correia e Silva*

Resolução nº 13 /2019

de 1 de fevereiro

O Plano Estratégico para o Desenvolvimento Sustentável (PEDS), horizonte 2017-2021, contempla para o setor de

energia o Programa Nacional para a Sustentabilidade Energética (PNSE), que tem como objetivo de longo prazo fazer a transição para um setor energético, seguro, eficiente e sustentável, reduzindo a dependência de combustíveis fósseis e garantindo o acesso universal e a segurança energética.

O transporte rodoviário tem um impacto na dependência externa de combustíveis do país, sendo que em 2017 este setor absorveu aproximadamente 30% no total do consumo interno de combustíveis fósseis importados. A mobilidade elétrica (ME) rodoviária é uma realidade recente, mas em grande crescimento, que poderá catalisar maior diversificação das fontes de energia e valorização das energias renováveis intermitentes em Cabo Verde, com ganhos antecipados em segurança energética, estabilidade nos preços, redução de emissões de gases de efeito estufa (GEE) e de poluição sonora.

A redução substancial do custo das baterias nos últimos anos, a aposta mundial dos fabricantes de automóveis nesta tecnologia com a crescente disponibilização de novos modelos no mercado, torna esta opção de mobilidade cada vez mais acessível. Assim sendo, a chegada da ME em Cabo Verde surge como uma avenida estratégica, assente nos objetivos nacionais estipulados no Plano Diretor do Setor Elétrico (PDSE 2018-2040) e nos avanços tecnológicos a nível internacional. Ademais, a ME interpela como os 5 eixos de intervenção do PNSE e tem grande potencial para a descarbonização do país e do setor do transporte rodoviário em particular.

É de realçar que a aplicação do conceito de sustentabilidade à mobilidade, exige que a ME seja vista como uma via para alcançar o desenvolvimento equilibrado da sociedade, respeitando o funcionamento dos ecossistemas existentes e os objetivos de crescimento económico.

De modo a apoiar o Governo nas matérias relacionadas com o arranque da ME, foi criada a Comissão Interinstitucional para a Mobilidade Elétrica em Cabo Verde, doravante designada de CIME, através da Resolução nº 58/2018, de 22 de junho, enquanto instrumento de articulação setorial e alinhamento holístico às políticas existentes, visando facilitar a introdução de novas áreas de conhecimento e intervenção, de entre outras atribuições.

A planificação, o seguimento e a avaliação das ações nela propostas serão traduzidas num Plano de Ação com medidas a curto (até 2021), médio (até 2025) e longo prazo (até 2035), a ser aprovado pelo Governo.

Sem descurar a possibilidade de extensão futura para outros setores onde a mobilidade elétrica também já começa a emergir como uma opção a ser tido em conta, o presente documento focar-se-á apenas na mobilidade elétrica rodoviária, tendo em conta o estado embrionário das demais tecnologias.

É neste contexto que enquadra a Carta de Política de Mobilidade Elétrica, enquanto instrumento que se propõe estabelecer a visão estratégica do país nessa matéria e comunicar as principais medidas para orientar a criação de condições necessárias para a fase inicial de arranque, seguida pela massificação a longo prazo da utilização de veículos elétricos (VE) no país assegurando o adequado desenvolvimento das infraestruturas necessárias, a adequação regulamentar e oferta de serviços que permitam a qualquer cidadão, ou organização, o acesso as soluções de mobilidade elétrica.

Assim,

Nos termos do n.º 2 do artigo 265º da Constituição, o Governo aprova a seguinte Resolução.

Artigo 1.º

Objeto

É aprovada a Carta de Política de Mobilidade Elétrica, abreviadamente designada por CPME, que se publica em anexo à presente Resolução, da qual faz parte integrante.

Artigo 2.º

Plano de Ação

O Plano de Ação da CPME é aprovada em Conselho de Ministros no prazo de sessenta dias a contar da data da publicação da presente Resolução.

Artigo 3.º

Implementação, seguimento e avaliação

1. O Ministério da Indústria, Comércio e Energia, em concertação com a Comissão Interinstitucional para a Mobilidade Elétrica (CIME), é o responsável pela implementação da CPME.

2. Sem prejuízo de outros instrumento de seguimento e avaliação, o Ministro da Indústria, Comércio e Energia informa o Conselho de Ministros, a cada doze meses, do estado de implementação da CPME e respetivo Plano de Ação.

Artigo 4.º

Entrada em vigor

A presente Resolução entra em vigor no dia seguinte ao da sua publicação.

Aprovada em Conselho de Ministros de 24 de janeiro de 2019. – O Primeiro-Ministro, *José Ulisses de Pina Correia e Silva*

ANEXO

(A que se refere o artigo 1.º)

CARTA DE POLÍTICA DE MOBILIDADE ELÉTRICA (CPME)

No Quadro do Programa Estratégico para o Desenvolvimento Sustentabilidade (PEDS)

1. Enquadramento:

A Carta de Política de Mobilidade Elétrica (CPME) tem por objetivo estabelecer a visão estratégica do país nessa matéria e comunicar as principais medidas para orientar a criação de condições necessárias para a fase inicial de arranque, seguida pela massificação a longo prazo da utilização de veículos elétricos (VE) no país assegurando o adequado desenvolvimento das infraestruturas necessárias, a adequação regulamentar e oferta de serviços que permitam a qualquer cidadão, ou organização, o acesso as soluções de mobilidade elétrica.

Pretende-se também que a CPME seja um **instrumento de diálogo com os parceiros internos e externos**, no que tange aos compromissos de Cabo Verde para materialização dos objetivos do Programa Nacional para a Sustentabilidade Energética, e para concretização das metas adotadas internacionalmente no âmbito do Acordo de Paris.

A Carta de Política de Mobilidade Elétrica orientará as ações do Governo, essencialmente, através do Ministério da Indústria, Comércio e Energia que tutela o setor de energia, buscando uma abordagem coerente com a política energética e a política dos vetores de ambiente, mobilidade e finanças públicas.



2 668000 002790

A CPME toma como premissa o envolvimento participativo de outros ministérios, em particular, o Ministério da Agricultura e Ambiente responsável pelos aspetos ambientais, incluindo a descarbonização do país, o Ministério da Administração Interna responsável pelo setor dos transportes rodoviários, e o Ministério das Finanças responsável pela arbitragem dos recursos públicos, pela política fiscal e pela mobilização de recursos junto aos parceiros internacionais, e também o envolvimento de organizações que representam o poder local e sociedade civil.

Este documento de Política será dotado de um Plano de Ação para mobilidade elétrica em Cabo Verde, alinhados às metas globais e eixos estratégicos de intervenção.

2. Visão Global e Objetivos:

A visão estratégica da política do Governo para mobilidade elétrica (ME) em Cabo Verde é atingir a substituição gradual do parque atual de veículos equipados com motores térmicos (a gasolina ou a gasóleo), por veículos elétricos limpos, sem emissão de gases de efeito estufa (GEE), até 2050, em alinhamento com a transição energética do país conforme o Plano Diretor do setor elétrico (2018-2040).

Busca-se um desenvolvimento gradual, num horizonte 2019-2035-2050, de um parque de VE para os transportes públicos, (transportes coletivos urbanos e interurbanos, táxis, aluguer sem condutor, transportes turísticos) e para os transportes particulares (transporte para uso particular, empresas privadas e públicas, e Administração Pública).

Principais Objetivos:

(i) **Substituição integral de todos os veículos equipados com motores térmicos (VT) para VE até 2050;**

(ii) **Infraestrutura Nacional de Recarga completamente implementada até 2030;** e

(iii) **Administração Pública com uma frota de 100 % de VE em 2030.**

A evolução da mobilidade elétrica será contemplada em duas etapas distintas, uma inicial de arranque com foco em estímulos e incentivos, e uma segunda de massificação com base na lógica de mercado, organizadas em três horizontes temporais:

A Curto Prazo (até 2021):

- Desenvolver a legislação e regulação adequadas para o mercado de mobilidade elétrica em Cabo Verde;
- Qualificar recursos humanos e organizações no setor e tecnologias da mobilidade elétrica;
- Indicar as primeiras instalações que farão parte da Infraestrutura Nacional de Recarga (INR) acessível a qualquer utilizador de VE;
- Compra (ou leasing) de VE para a Administração Pública;
- Estabelecer incentivos para o uso de VE e sistemas de recarga (incentivos ao investimento, incentivos fiscais e incentivos aduaneiros);
- Fomentar o desenvolvimento de VE para Transportes Públicos (transporte coletivo urbano, interurbano, táxis);
- Impulsionar a dotação de VE nas ilhas com maior penetração de energias renováveis;
- Apoiar as autarquias no planeamento das infraestruturas da mobilidade elétrica no espaço público.

A Médio Prazo (até 2025):

- Implementar de forma gradual, e ter em funcionamento, toda a INR para VE nos principais centros urbanos do Cabo Verde, ao longo de corredores rodoviários estratégicos;
- Ter todas as condições permitidas a transição de VT para VE;
- Estabelecer regras para que as novas aquisições de viaturas pela Administração Públicas sejam 100% VE, visando a substituição completa até 2030, de acordo com o compromisso assumido no âmbito do Acordo de Paris, através do *Nationally Determined Contributions* (NDC) de Cabo Verde;
- Ter pelo menos 50% de VE nas novas aquisições para Transportes Coletivos Urbanos;
- Modernizar o sistema elétrico e adotar tecnologias inteligentes para assegurar o bom funcionamento das redes com alta penetração de energias renováveis intermitentes, atendendo à integração holística do sistema de recarga para VE;
- Fomentar e incentivar projetos Pilotos de I&D aplicada ao sistema *Vehicle-to-Grid* (V2G) em Cabo Verde, tirando partido das competências da Investigação e Inovação nacional.

A Longo Prazo (até 2035):

- Ter em funcionamento toda a INR para VE no território nacional até 2030;
- Adotar soluções tecnológicas de suporte à rede e de mercado que permitam o sistema V2G;
- Adaptar a legislação para permitir a “revenda” de energia em espaços privados de acesso público, de acordo com o sistema V2G;
- A partir de 2035, proibir a importação de veículos equipados com motores térmicos que utilizam combustível fóssil (gasolina ou gasóleo).

3. Princípios orientadores:

A visão estratégica definida na CPME tem por base um conjunto de princípios:

- Dar prioridade a mecanismos de incentivo à mobilidade elétrica que não onerem os contribuintes e que não criem desequilíbrio nas contas públicas;
- Alinhar a transição para ME aos esforços para transição energética do país;
- Desenvolver uma infraestrutura nacional de carregamento que assegure a gestão inteligente das solicitações impostas por carregamentos em vários tipos de localizações, sem quaisquer obstáculos de interoperabilidade, identificação ou faturação;
- Garantir o acesso livre e não discriminatório à infraestrutura de ME;
- O estabelecimento e a exploração dos pontos de carregamento para veículos elétricos deverão processar-se no âmbito de um mercado concorrencial;
- Estabelecer uma regulação económica que assegure a recuperação dos investimentos realizados por privados (nomeadamente em infraestruturas) e uma rentabilidade razoável associada;
- Promover a capacitação de recursos humanos para dar vazão ao mercado da mobilidade elétrica;



- Assegurar, em particular na fase inicial, uma articulação setorial forte buscando a devida coerência da política energética à política dos vetores de ambiente, mobilidade e finanças públicas;

- Promover campanhas de informação e educação pública que destaquem os atributos positivos e benefícios da ME.

4. Metas e medidas estratégicas:

Veículos	2019	2020	2021	2025	2030	2035
Veículos ligeiros de passageiros (privados)	22	113	217 (5%)	35%	70%	100 %
Táxi	5	5	5 (2%)	50%	100%	100 %
Minibus	0	0	5 (2%)	16%	35 %	100 %
Autocarro para transporte público	0	5	5 (25%)	50%	75%	100 %
Outros autocarros	-	-	0 %	10 %	25 %	100 %
Camiões médios	-	-	0 %	15 %	35%	100 %
Camiões pesados	-	-	0 %	0 %	25 %	100 %
Duas rodas	-	-	2 %	25 %	50 %	100 %

As tabelas 1 e 2 resumem as metas absolutas e relativas, por categoria, para novas aquisições de VE relativo ao parque de veículo existente e para desenvolvimento do parque de infraestrutura de carregamento, assente na referida visão política de curto, médio e longo prazo.

- *Tabela 1 Metas globais para novas aquisições de VE por categoria*

- *Tabela 2 Metas globais para novas aquisições de VE por categoria*

- Veículos	2019	2020	2021	2025	2030	2035
Veículos ligeiros de passageiros (privados)	22	113	217 (5%)	35%	70%	100 %
Táxi	5	5	5 (2%)	50%	100%	100 %
Minibus	0	0	5 (2%)	16%	35 %	100 %
Autocarro para transporte público	0	5	5 (25%)	50%	75%	100 %
Outros autocarros	-	-	0 %	10 %	25 %	100 %
Camiões médios	-	-	0 %	15 %	35%	100 %
Camiões pesados	-	-	0 %	0 %	25 %	100 %
Duas rodas	-	-	2 %	25 %	50 %	100 %

Com o apoio dos parceiros internacionais, estas metas poderão ser antecipadas, podendo assim o país ambicionar novos patamares.

Na prossecução destas metas, foram elegidas as seguintes medidas, agrupadas por três eixos prioritários de intervenção: eixo veículo, eixo energia, e eixo infraestrutura.

4.1. Eixo veículo:

4.1.1. Atualização do quadro legal para estimular utilização dos VE;

4.1.1.1. Alteração do Decreto-lei 11/2018 e da Portaria 20/2006.

O Decreto-lei nº 11/2018, de 1 de março, que aprova o Regime Jurídico Geral dos Transportes em Veículos Motorizados, e a Portaria n.º 20/2006, de 28 de agosto, que define as condições e os requisitos técnicos dos veículos afetos ao transporte regular urbano de passageiros, serão alterados para que os pré-requisitos atuais, em termos de cilindrada, se apliquem somente aos veículos térmicos, e para definir novos pré-requisitos a aplicar aos veículos elétricos.

O impacto esperado é o de permitir maior utilização de veículos elétricos para transportes profissionais (táxis,

coletivo urbano e interurbano, turístico, entre outros).

4.1.2. Desenvolvimento da legislação e diretrizes para assegurar um desenvolvimento equilibrado dos VE;

4.1.2.1. Obrigação de existência de assistência técnica.

Incluir, na nova proposta do Regulamento do Código da Estrada, a obrigação de disponibilidade de assistência técnica para cada modelo de veículo, para o modelo ser aprovado para importação conforme o artigo 4º do Regulamento do Código da Estrada.

O impacto esperado é o de garantir aos utilizadores de VE a existência de manutenção do seu veículo em Cabo Verde.

4.1.2.2. Obrigação de reciclagem ou reutilização das baterias dos VE.

Explicitar as aplicações do artigo 9º do Decreto-Lei n.º, de 17 de outubro, que estabelece o regime geral aplicável à prevenção, produção e gestão de resíduos, que indica que o responsável pelo “ato de introdução do [veículo] no território nacional” é responsável pela gestão do veículo no seu fim de vida. Esta proposta abrange os veículos em geral e, especificamente os veículos elétricos, e a gestão da bateria dos mesmos.



2 668000 002790

Em relação à bateria, esta deverá obrigatoriamente ser reciclada ou reutilizada no fim de sua vida. A reciclagem deverá ser feita em Cabo Verde por uma empresa certificada ou fora de Cabo Verde por uma empresa certificada e com garantia de segurança no transporte. O importador do veículo será responsável pela reciclagem da bateria ou da cessão da bateria a uma empresa de recolha de baterias para reutilização. No caso da cessão, caberia à empresa de recolha assegurar a reciclagem da bateria no fim da segunda vida.

O impacto esperado é o de evitar a poluição do meio ambiente pelas baterias dos VE em particular.

4.1.2.3. Favorecimento do VE em concursos públicos

Instituir na lei que as instituições públicas (Governo e Municípios) podem favorecer os veículos elétricos em concursos para aquisição de viatura própria (compra ou leasing).

O impacto esperado é o de garantir um quadro legal para a aquisição de VE para prestar serviços públicos.

4.1.2.4. Favorecimento do VE em concursos para prestação de serviços públicos

O Governo estabelecerá na lei que as instituições públicas (Governo e Municípios) podem favorecer a aquisição ou utilização preferencial dos veículos elétricos nos concursos para prestação de serviços públicos. Isso inclui em particular o transporte coletivo urbano e a manutenção da iluminação pública, mas pode abranger outros serviços como os correios e a polícia.

O impacto esperado é o de garantir um quadro legal para a aquisição de VE para prestar serviços públicos.

4.1.2.5. Obrigação de uma percentagem mínima de VE nas novas aquisições de veículos por empresas de transporte coletivo urbano a partir de 2025

O Governo define a obrigação de, na aquisição de novos veículos, respeitar uma percentagem mínima de veículos sem emissão de poluentes, para empresas de transporte coletivo urbano a partir de 2025 e de comprar somente veículos sem emissão de poluentes a partir de 2035. Essa obrigação para cada ano entre 2025 e 2035 é apresentada na seguinte tabela:

- Tabela 2 Percentagem mínima de VE nas novas aquisições por parte da empresa de transporte coletivo urbano

Veículos	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035
Proporção mínima de aquisição de VE por empresas de transporte coletivo urbano	50 %	55 %	60 %	65 %	70 %	75 %	80 %	85 %	90 %	95 %	100 %



O impacto esperado é o de garantir um transporte coletivo urbano sem emissão de poluentes no longo prazo.

4.1.3. Incentivos financeiros;

Para atingir as metas de VE no parque rodoviário de Cabo Verde, numa primeira fase de arranque serão necessários incentivos ao investimento, incentivos fiscais e incentivos aduaneiros, para aumentar a competitividade económica da tecnologia, face aos veículos térmicos, para os operadores de transportes públicos (autocarro, minibus, táxi), para as empresas e para as particulares.

Numa segunda fase de massificação - onde a escala possibilitará o aparecimento de modelos de negócio economicamente sustentáveis - a lógica de mercado deve prevalecer.

4.1.3.1. Incentivos aduaneiros.

Modernizar a pauta para contemplar os veículos elétricos e para definir as taxas de Direitos de Importação (DI) e de Imposto sobre Consumos Especiais (ICE) dos diferentes tipos de veículos elétricos a partir de 2019 e estudar a possibilidade de introduzir Isenções de direitos de importação aos veículos rodoviários elétricos novos, seus postos de recarga e aos equipamentos de produção de energia renovável associados a postos de recarga.

Estudar a possibilidade de remover em 2025 as isenções de direitos de importação para os seguintes veículos com motor térmico que se encontram atualmente com

isenção: os táxis, os veículos de transporte de pessoas para transporte coletivo, veículos para transporte turístico ou veículos para transporte de mercadoria.

O impacto esperado dessas medidas é o de melhorar a competitividade do VE em relação ao veículo térmico para todos os utilizadores, com redução do preço dos veículos, dos sobressalentes e dos equipamentos e com aumento de preço do veículo térmico para os utilizadores até então, isentos de DI.

4.1.3.2. Incentivos ao investimento

Implementar um sistema de apoio, através de mobilização de financiamentos climáticos, para incentivar os primeiros investimentos em ME.

O impacto esperado é o de facilitar a compra dos VE pelos primeiros utilizadores que enfrentarão preços elevados e facilitar a capacitação dos atores da mobilidade elétrica.

4.1.4. Participação da administração pública no fomento do mercado de mobilidade elétrica;

4.1.4.1. Compra ou leasing de VE pelo Governo.

Adquirir pelo menos o número de VE indicados na tabela abaixo entre 2019 e 2024 e, veículos sem emissão de poluentes a partir de 2025.

- Tabela 3 Valores indicativos para aquisição de VE pelo estado de 2019-2025

Veículos	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Aquisição de novos veículos elétricos pelo Governo	4	20	20	40	60	80	A partir de 2025
Percentagem dos VE nas aquisições totais do Governo	20 %	25 %	25 %	45 %	70 %	90 %	-

O impacto esperado é o de:

- Estimular a oferta de VE em Cabo Verde;
- Aumentar a visibilidade dos VE, com maior circulação das mesmas;
- Acumular experiência sobre mobilidade elétrica no Governo e pelos utilizadores dos veículos;
- Fomentar o desenvolvimento de um mercado em segunda mão quando for revender ou devolvido (em caso de leasing) o VE.

A aquisição de 100 % de VE a partir de 2025, contribuirá

para que em 2030, 100 % dos veículos do Governo sejam elétricos, em alinhamento com o NDC de Cabo Verde.

4.1.4.2. Financiamento pelo Estado de sobrecusto da ME para transporte público, em relação ao equivalente térmico

Num primeiro momento, mobilizar recursos para financiar o sobrecusto do VE e os postos de recarga necessários em relação ao equivalente térmico, segundo os valores indicativos na Tabela 4

- *Tabela 4 Valor indicativo de VE beneficiários de subsídios de sobrecusto no horizonte de 2025*

	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Autocarro para transporte coletivo urbano	-	5 (Sal)	5(Praia)	6 (SV)	7(Praia)	8 (SV)	9(Praia)
Minibus para transporte coletivo interurbano	-	-	5 (SV)	5(Praia)	5 (Sal)	-	-
Táxi	5(Praia)	5 (SV)	5 (Sal)	-	-	-	-

Aprovada em Conselho de Ministros de 24 de janeiro de 2019. – O Primeiro-Ministro, *José Ulisses de Pina Correia e Silva*

O impacto esperado é o de promover a utilização de VE para o transporte público e apoiar a capacitação e a acumulação de conhecimentos sobre VE dos *stakeholders* envolvidos.

4.1.4.3. Incentivo a outras instituições públicas

Incentivar a adoção da ME nos Municípios e nas outras instituições públicas, nomeadamente empresas públicas, Polícia Nacional, Correios:

- A aquisição de viaturas para a frota própria, veículos pesados utilizados para prestação de serviços, nomeadamente transporte escolar, camiões de lixo, manutenção da iluminação pública, e para utilização dos funcionários;
- A promoção de incentivos para veículos elétricos, nomeadamente vagas de estacionamento reservadas, estacionamento gratuito para VE, vantagens para táxis e transporte coletivo interurbano elétricos (por exemplo a prioridade de apanha de passageiro).

O impacto esperado é o de desenvolver a utilização de VE nos municípios e pelas instituições públicas.

4.1.4.4. Preparação e implementação de um plano de comunicação sobre a mobilidade elétrica

Preparar e implementar um plano de comunicação e informação sobre a mobilidade elétrica focado em:

- Melhorar o entendimento da população sobre a tecnologia e os avanços na arena internacional;
- Comunicar as vantagens económicas e ambientais dos veículos elétricos, explicando como o seu uso pode ser mais económico que o veículo térmico, mesmo com um preço de eletricidade elevado e evidenciando os benefícios ambientais, de saúde e ruído;
- Sensibilizar as instituições públicas e privadas sobre a mobilidade elétrica, e os incentivos disponíveis.

O impacto esperado é o de partilhar conhecimento sobre o VE para abranger todos os utilizadores potenciais e aumentar o mercado potencial dos VE.

4.1.4.5. Promoção da formação e capacitação sobre a mobilidade elétrica.

Estimular a formação e capacitação de quadros para o mercado da mobilidade elétrica com a:

- Inclusão de matérias sobre mobilidade elétrica em cursos que abordam o transporte, a energia e o meio ambiente nas universidades;



- Implementação de cursos técnicos sobre a manutenção de VE.

O impacto esperado é o de formar técnicos e engenheiros capazes de responderem às necessidades do mercado da ME.

4.2. Eixo infraestrutura de recarga:

4.2.1. Definição das normas a adotar em Cabo Verde;

As normas a utilizar em Cabo Verde para a recarga dos veículos elétricos abrangerão:

- No curto prazo, as fichas para o carregamento;
- No médio prazo os protocolos de comunicação entre os veículos e a infraestrutura de recarga assim como a comunicação entre a infraestrutura de recarga e os sistemas informáticos de controlo;
- No longo prazo os sistemas de recarga inteligente e bidirecional (v2g).

O impacto esperado é o de garantir a interoperabilidade e a segurança dos veículos e pontos de recarga em Cabo Verde.

4.2.2. Gestão da implementação da Infraestrutura Nacional de Recarga (INR).

Desenvolvimento gradual duma INR pública em todo o território cabo-verdiano, cujos primeiros postos entrarão em serviço entre 2020 e 2024, com a completa implantação até 2030. O desenvolvimento dessa infraestrutura seguirá um Plano de Implantação Geral (PIG) a ser definido pelo Governo.

O impacto esperado é o de facilitar a decisão de compra do VE por potenciais compradores que terão a garantia da existência de um lugar para a recarga do VE quando preciso e o de atender às necessidades no curto prazo dos utilizadores prioritários, de fomentar a introdução do VE para recarga ocasional e de fomentar VE nas frotas de veículos profissionais.

4.2.3. Infraestrutura privada;

4.2.3.1. Apoio para aquisição de postos de recarga privados.

Mobilizar recursos para apoiar na compra de postos de recarga aos privados, favorecendo instalações alimentadas por energias renováveis.

O impacto esperado é o de garantir uma recarga segura dos VE nas habitações e nas empresas e fomentar o abastecimento dos postos por energia renovável.

4.2.3.2. Direitos de acesso a pontos de recarga (direito à tomada).

Garantir o direito de acesso a pontos de recarga (direito à tomada):

- Para particulares: permitir aos que vivem em habitações multifamiliares, instalarem pontos de recarga nos espaços comuns;

- Em estacionamento em edifícios novos: obrigação de pré-equipamento de alimentação (cabos);

- Em estacionamentos novos: obrigação de instalação de um certo número de pontos de recarga.

O impacto esperado é o de assegurar e facilitar a possibilidade de instalar pontos de recarga em habitações multifamiliares assim como garantir disponibilidade de vagas de estacionamentos com pontos de recarga.

4.3. Eixo energia:

4.3.1. Regulamentação técnica;

4.3.1.1. Regulamentação de segurança de instalações elétricas de utilização.

Elaborar e publicar a regulamentação técnica que define as características técnicas a que devem obedecer o projeto e a construção e a verificação pela fiscalização das instalações elétricas dos postos públicos de recarga de VE.

O impacto esperado é o de impedir que a operação de recarga do VE possa determinar sobreaquecimento e eventual dano das instalações de utilização.

4.3.2. Regulação económica;

4.3.2.1. Regulamentação da qualidade de serviço.

Aprovação de um regulamento de qualidade de serviço que fixe a tensão, a frequência e as respetivas tolerâncias a observar pela concessionária e subconcessionária das redes de energia elétrica na entrega nas instalações dos consumidores, nos diferentes níveis de tensão bem como os indicadores a serem observados para caracterizar a continuidade de serviço.

O impacto esperado é o de dar confiança aos utilizadores profissionais de VE que os seus VE não deixarão de ser recarregados tempestivamente.

4.3.2.2. Modernização da Estrutura tarifária

A estrutura tarifária será adequada para acomodar a mobilidade elétrica e as suas características.

O impacto esperado é o de incentivar a recarga dos VE, em determinadas horas, pela via da sinalização tarifária.

4.3.2.3. Publicação dum regulamento das relações comerciais.

Publicação de um regulamento das relações comerciais, onde para além de serem fixadas as obrigações a observar contratualmente pelas partes (concessionária e subconcessionária das redes por um lado e consumidores domésticos, comerciais, industriais e agrícolas por outro lado), onde fique estabelecido a criação de um novo tipo de consumidor, o operador de posto de recarga público de VE, cuja atividade económica fique bem clara face à atividade dos distribuidores de eletricidade.

O impacto esperado é o de dar confiança aos utilizadores particulares e profissionais de VE na gestão do setor elétrico.

Aprovada em Conselho de Ministros de 24 de janeiro de 2019. – O Primeiro-Ministro, *José Ulisses de Pina Correia e Silva*

