ECONOMIA E MAR, CIÊNCIA, TECNOLOGIA E ENSINO SUPERIOR E INFRAESTRUTURAS

Portaria n.º 165/2023

de 21 de junho

Sumário: Aprova a criação da Zona Livre Tecnológica «ZLT Matosinhos».

O Decreto-Lei n.º 67/2021, de 30 de julho, estabelece o regime e define o modelo de governação para a promoção da inovação de base tecnológica através da criação de zonas livres tecnológicas (ZLT).

A Associação CEiiA — Centro de Engenharia e Desenvolvimento, em colaboração com o Município de Matosinhos, propôs a criação de uma zona livre tecnológica em Matosinhos, denominada «ZLT Matosinhos».

A presente ZLT é um espaço delimitado geograficamente no município de Matosinhos, incluindo zonas portuárias e vias fluviais, com o objetivo de testar, experimentar e demonstrar novas tecnologias, produtos e serviços que permitam acelerar a transição para a neutralidade carbónica das cidades.

Nos termos do n.º 1 do artigo 4.º do Decreto-Lei n.º 67/2021, de 30 de julho, as ZLT que não impliquem a derrogação do quadro legal existente são criadas por portaria conjunta dos membros do Governo responsáveis pelas áreas da economia, da ciência e da área que tutele o setor de atividade em que a ZLT se insere.

Assim, ao abrigo do n.º 1 do artigo 4.º do Decreto-Lei n.º 67/2021, de 30 de julho, e nos termos das disposições conjugadas do n.º 9 do artigo 20.º, do n.º 6 do artigo 22.º e do n.º 1 do artigo 27.º, todos do Decreto-Lei n.º 32/2022, de 9 de maio, na sua redação atual, que aprova o regime de organização e funcionamento do XXIII Governo Constitucional, bem como da alínea *b*) do n.º 1 do ponto I do Despacho n.º 14724-B/2022, de 21 de dezembro, manda o Governo, pela Ministra da Ciência, Tecnologia e Ensino Superior, pelo Ministro das Infraestruturas e pelo Secretário de Estado da Economia, o seguinte:

Artigo 1.º

Objeto

1 — É criada a Zona Livre Tecnológica «ZLT Matosinhos», proposta pela Associação CEiiA — Centro de Engenharia e Desenvolvimento, tendo em vista a realização de testes, experimentação e demonstração de tecnologias, produtos, serviços e modelos de negócios inovadores, em ambiente real ou quase real, na área da mobilidade orientada para a neutralidade carbónica das cidades.

2 — A «ZLT Matosinhos» está geograficamente delimitada no município de Matosinhos.

3 — A ZLT de Matosinhos, que inclui a zona do Porto de Leixões e a faixa marginal do domínio público marítimo, encontra-se delimitada pelo polígono 1-2-3-4-5-6-7-8-9-10-11-12-13-14-15-16-17--18-19-20-21-22-23-1, cujos vértices têm as coordenadas previstas na tabela seguinte (segundo o sistema WGS84):

Número	Latitude	Longitude
01	41°10'22.28"N.	8°42'29.74"W.
02	41°10'42.38"N.	8°42'38.76"W.
03	41°10'55.51"N.	8°42'44.32"W.
04	41°11'6.22"N.	8°42'38.58"W.
05	41°11'21.44"N.	8°42'16.49"W.
06	41°11'13.90"N.	8°42'2.18"W.
07	41°11'23.92"N.	8°41'45.33"W.
08	41°12'29.63"N.	8°40'54.76"W.

Número	Latitude	Longitude
09	41°12'18.36"N.	8°40'24.35"W.
10	41°12'3.10"N.	8°40'50.99"W.
11	41°11'26.28"N.	8°40'55.28"W.
12	41°11'24.76"N.	8°40'29.60"W.
13	41°11'26.47"N.	8°39'18.05"W.
14	41°10'55.33"N.	8°39'16.55"W.
15	41°10'48.82"N.	8°39'26.11"W.
16	41°10'52.59"N.	8°39'54.43"W.
17	41°10'45.96"N.	8°40'27.45"W.
18	41°10'37.98"N.	8°40'51.97"W.
19	41°10'18.42"N.	8°40'38.50"W.
20	41°10'24.95"N.	8°41'1.27"W.
21	41°10'23.01"N.	8°41'19.16"W.
22	41°10'48.49"N.	8°41'38.17"W.
23	41°10'38.63"N.	8°42'3.33"W.

4 — O respetivo funcionamento encontra-se estabelecido no Regulamento anexo à presente portaria, da qual faz parte integrante.

Artigo 2.º

Entrada em vigor

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

A Ministra da Ciência, Tecnologia e Ensino Superior, *Elvira Maria Correia Fortunato,* em 8 de junho de 2023. — O Ministro das Infraestruturas, *João Saldanha de Azevedo Galamba,* em 16 de junho de 2023. — O Secretário de Estado da Economia, *Pedro Miguel Ferreira Jorge Cilínio,* em 29 de maio de 2023.

ANEXO

Regulamento da Zona Livre Tecnológica «ZLT Matosinhos»

Índice

Capítulo I — Zona Livre Tecnológica (ZLT)
Definição
Missão e objetivos estratégicos
Objetivos específicos
Potencialidades da ZLT
Âmbito geográfico da ZLT
Áreas, setores de atividade ou tecnologias para teste
Entidades competentes para efeitos de coordenação
Capítulo II — Entidade gestora
Entidade gestora
Competências e obrigações da Entidade Gestora
Coordenação com entidades competentes
Capítulo III — Promotores
Promotores de testes
Obrigações dos promotores
Requisitos de elegibilidade dos promotores
Capítulo IV — Condições de acesso à ZLT
Condições para a submissão de testes
Requisitos de elegibilidade dos testes

Condições para a suspensão ou cessação dos testes
Condições financeiras para acesso à ZLT
Responsabilidade civil
Capítulo V — Outros aspetos
Diplomas de criação da ZLT
Modelo de governação da ZLT
Revisão e encerramento da ZLT
Entrada em vigor
Anexos
Anexo A — Autoridade da Mobilidade e dos Transportes (AMT)
Anexo B — Autoridade Nacional de Comunicações (ANACOM)
Anexo C — Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária (ANSR)
Anexo D — Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I. P. (IMT)

CAPÍTULO I

Zona Livre Tecnológica (ZLT)

Artigo 1.º

Definição

1 — A Zona Livre Tecnológica de Matosinhos, doravante designada por «ZLT de Matosinhos», ou, simplesmente, «ZLT», é um espaço delimitado geograficamente no município de Matosinhos para a realização de testes, experimentação e demonstração de tecnologias, produtos, serviços e modelos de negócio inovadores, em ambiente real ou quase-real, na área da mobilidade orientada para a neutralidade carbónica das cidades.

2 — De forma complementar, na ZLT pretende-se também testar novos conceitos de política, formas de governação, sistemas de financiamento e inovações sociais que acelerem a colocação de novos produtos e serviços no mercado.

3 — A ZLT de Matosinhos é constituída nos termos do disposto no Decreto-Lei n.º 67/2021, de 30 de julho, que estabelece o regime e o modelo de governação para a promoção da inovação de base tecnológica, através da criação de zonas livres tecnológicas.

Artigo 2.º

Missão e objetivos estratégicos

1 — A ZLT de Matosinhos visa contribuir para afirmar Portugal como uma referência no desenvolvimento, teste e experimentação de soluções inovadoras de mobilidade orientadas para a neutralidade carbónica das cidades, com potencial de replicação nos mercados globais.

2 — A partir da missão referida, a ZLT apresenta os seguintes objetivos estratégicos:

a) Apoiar o desenvolvimento de soluções para os desafios da mobilidade do futuro;

b) Promover a aceleração da transição dos produtos e serviços para o mercado;

c) Fomentar a capacidade de inovação e internacionalização das empresas e *start-ups* portuguesas;

d) Atrair projetos europeus e internacionais para teste e experimentação de tecnologias, produtos e serviços inovadores;

e) Captar investimento direto estrangeiro, empreendedores e talento;

f) Estimular o ecossistema empreendedor e incentivar a cooperação entre empresas, *start-ups*, universidades, centros de I&D e utilizadores;

g) Contribuir para reduzir as emissões de carbono e/ou remover carbono e poluentes da atmosfera, acelerando a transição das cidades para a neutralidade carbónica.

Artigo 3.º

Objetivos específicos

A ZLT de Matosinhos tem como objetivos específicos:

a) Avaliar o desempenho dos novos produtos e serviços, com vista à identificação de necessidades de melhorias, otimizações e alterações técnicas e funcionais;
b) Analisar a viabilidade da implementação de novos modelos de negócio, conceitos de política, modelos de governação e sistemas de financiamento relacionados com novos produtos e serviços;
c) Estimular a apropriação e adoção social das tecnologias, produtos e serviços por parte dos utilizadores, usando metodologias de cocriação e inovação aberta;
d) Avaliar questões de segurança, privacidade, proteção de dados, ética, entre outras relevantes para o teste de produtos e serviços inovadores;
e) Avaliar os impactos das novas tecnologias, produtos e serviços no ambiente, na economia e na sociedade, nomeadamente em termos de emissões de carbono.

Artigo 4.º

Potencialidades da ZLT

1 — A existência da ZLT de Matosinhos permite o acesso a:

a) Espaços físicos de teste e experimentação;
b) Ambientes virtuais de teste e experimentação;
c) Infraestruturas e equipamentos específicos;
d) Dados, plataformas de ciência de dados e conetividade;
e) Apoio técnico e tecnológico e serviços especializados;
f) Envolvimento de grupos e comunidades de teste;
g) Possibilidade de integrar parceiros com recursos e serviços complementares;
h) Quadro regulatório adaptado com o envolvimento das entidades reguladoras competentes.

2 — A caracterização detalhada dos recursos e serviços a disponibilizar pela ZLT será apresentada no Manual da ZLT.

Artigo 5.º

Âmbito geográfico da ZLT

1 — A ZLT de Matosinhos é um espaço delimitado geograficamente no município de Matosinhos, de acordo com a tabela e o mapa seguintes (WGS84):

Número	Latitude	Longitude
01	41°10'22.28"N.	8°42'29.74"W.
02	41°10'42.38"N.	8°42'38.76"W.
03	41°10'55.51"N.	8°42'44.32"W.
04	41°11'6.22"N.	8°42'38.58"W.
05	41°11'21.44"N.	8°42'16.49"W.
06	41°11'13.90"N.	8°42'2.18"W.
07	41°11'23.92"N.	8°41'45.33"W.
08	41°12'29.63"N.	8°40'54.76"W.
09	41°12'18.36"N.	8°40'24.35"W.
10	41°12'3.10"N.	8°40'50.99"W.
11	41°11'26.28"N.	8°40'55.28"W.
12	41°11'24.76"N.	8°40'29.60"W.
13	41°11'26.47"N.	8°39'18.05"W.
14	41°10'55.33"N.	8°39'16.55"W.

Número	Latitude	Longitude
15	41°10'48.82"N.	8°39'26.11"W.
16	41°10'52.59"N.	8°39'54.43"W.
17	41°10'45.96"N.	8°40'27.45"W.
18	41°10'37.98"N.	8°40'51.97"W.
19	41°10'18.42"N.	8°40'38.50"W.
20	41°10'24.95"N.	8°41'1.27"W.
21	41°10'23.01"N.	8°41'19.16"W.
22	41°10'48.49"N.	8°41'38.17"W.
23	41°10'38.63"N.	8°42'3.33"W.

2 — Este espaço integra a zona do Porto de Leixões, incluindo a faixa marginal do domínio público marítimo que incorpora a área de jurisdição da APDL — Administração dos Portos do Douro, Leixões e Viana do Castelo, S. A., de acordo com o acordo de colaboração estabelecido entre o CEiiA, enquanto entidade gestora da ZLT e a APDL.

3 — A especificidade dos testes a realizar ou a integração de outros parceiros que colaborem com a entidade gestora na operação da ZLT podem fundamentar a alteração da delimitação geográfica da ZLT definida no n.º 1, sob proposta da entidade gestora e obtida a aprovação da Autoridade de Testes (ANI — Agência Nacional de Inovação).

Artigo 6.º

Áreas, setores de atividade ou tecnologias para teste

1 — A área de intervenção da ZLT de Matosinhos é a mobilidade orientada para a neutralidade carbónica nas cidades.

2 — Em particular, pretendem-se testar produtos ciberfísicos de mobilidade carbono-zero, desenhados para serem usados como serviços, que integram três dimensões essenciais: os produtos

físicos de mobilidade (e os sistemas de energia), a infraestrutura e os dispositivos de conetividade e as plataformas de ciência de dados.

3 — As tecnologias associadas aos referidos produtos centram-se tipicamente no desenvolvimento de sistemas ciberfísicos, como analítica de dados, inteligência artificial, sensorização e IoT, tecnologias de carregamento, comunicações veiculares (V2V e/ou V2I/I2V) de curto alcance (ITS G5) e comunicações móveis de longo alcance e de última geração (5G e seguintes), *blockchain*, entre outras.

4 — Sem prejuízo do disposto nos números anteriores, e por Matosinhos se tratar de uma cidade costeira com a presença do Porto de Leixões, os testes poderão estender-se a soluções de mobilidade autónoma marítima para monitorização e usos similares, sendo para tal necessária a aprovação da Autoridade de Testes.

Artigo 7.º

Entidades competentes para efeitos de coordenação

1 — A entidade gestora da ZLT deverá articular-se com a Autoridade de Testes, enquanto entidade responsável pelo acompanhamento e monitorização das zonas livres tecnológicas.

2 — De acordo com as características e especificidades dos testes a realizar, a entidade gestora deverá articular-se com as entidades reguladoras, nos termos da definição da alínea *c*) do artigo 2.º do Decreto-Lei n.º 67/2021, de 30 de julho, associadas à sua área de intervenção, quando necessário, nomeadamente:

a) AMT — Autoridade da Mobilidade e dos Transportes;
b) ANACOM — Autoridade Nacional de Comunicações;
c) ANSR — Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária;
d) IMT — Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I. P.

3 — Para além do disposto no número anterior, a ZLT poderá ainda articular-se com outras entidades relevantes para os seus setores de intervenção, como a APA — Agência Portuguesa do Ambiente, a DGRM — Direção-Geral de Recursos Naturais, Segurança e Serviços Marítimos e a AMN — Autoridade Marítima Nacional, assim como outras necessárias face às especificidades dos testes a realizar.

4 — A ZLT de Matosinhos não implica a derrogação do quadro legal existente, aplicando-se o disposto no n.º 1 do artigo 4.º do Decreto-Lei n.º 67/2021, de 30 de julho, não se constituindo como uma «ZLT especial».

CAPÍTULO II

Entidade gestora

Artigo 8.º

Entidade gestora

A entidade gestora da ZLT de Matosinhos é o CEiiA — Centro de Engenharia e Desenvolvimento (associação), pessoa coletiva n.º 504689878, com sede na Avenida de D. Afonso Henriques, 1825, freguesia de Matosinhos e Leça da Palmeira, concelho de Matosinhos.

Artigo 9.º

Competências e obrigações da entidade gestora

1 — As competências e obrigações da entidade gestora são:

a) Avaliar, selecionar, autorizar, apoiar, acompanhar e fiscalizar os testes na ZLT, sendo o interlocutor único dos promotores dos testes;

b) Disponibilizar aos promotores de testes os recursos humanos e materiais e as infraestruturas da ZLT de suporte à realização dos testes, em conjunto com os parceiros, de acordo com o Manual da ZLT;

c) Elaborar os regulamentos dos programas de inovação, em colaboração com as entidades reguladoras, quando necessário, que serão sujeitos a aprovação da Autoridade de Testes;

d) Prestar toda a informação necessária às autoridades competentes, quando solicitada, nomeadamente ao nível da realização de testes;

e) Manter sob sigilo a informação específica a que tenha acesso acerca dos testes a realizar por parte dos promotores, salvaguardando a proteção da propriedade intelectual, do segredo de negócio e dos dados pessoais;

f) Identificar potenciais riscos associados à realização de testes, prevendo as adequadas medidas de mitigação;

g) Participar os acidentes e incidentes à Autoridade de Testes e à entidade reguladora competente, na sequência de comunicação dos promotores dos testes, de acordo com o disposto nos n.os 2, 3 e 4 do artigo 15.º do Decreto-Lei n.º 67/2021, sem prejuízo de outras obrigações em matéria de participação de acidentes ou incidentes legalmente aplicáveis;

h) Sem prejuízo das competências de outras entidades, sempre que dos acidentes ou incidentes resultem mortes, ferimentos graves ou prejuízos materiais relevantes, promover o exame do estado dos espaços físicos, das instalações, das redes e sistemas e de outros elementos relevantes utilizados pelo promotor para os testes, bem como proceder à análise das circunstâncias da ocorrência, elaborando um relatório técnico;

i) Facilitar a articulação e apoiar todos os agentes envolvidos nos testes a realizar na ZLT, nomeadamente parceiros, reguladores, promotores e participantes;

j) Colaborar com a rede de ZLT, assim como com a rede de *testbeds*, em projetos concretos com benefício para ambas as partes;

k) Promover a interação da ZLT de Matosinhos com entidades similares a nível europeu e internacional, com vista à captação de projetos inovadores a testar na ZLT e ao teste de soluções nacionais em zonas de teste e experimentação estrangeiras;

l) Publicar o Regulamento da ZLT no respetivo sítio da Internet;

m) Rever, sempre que necessário, o Regulamento da ZLT, sendo tais revisões sujeitas à aprovação da Autoridade de Testes;

n) Exercer quaisquer outras competências que sejam necessárias à promoção e gestão da ZLT.

2 — A entidade gestora da ZLT pode celebrar acordos com outras entidades, públicas ou privadas, para colaborar na gestão, operação e manutenção da ZLT e na disponibilização de recursos ou serviços, de acordo com condições a estabelecer entre as partes.

3 — Para além das competências de gestão, operação e manutenção da ZLT, a entidade gestora, assim como os seus parceiros, pode lançar projetos piloto para teste e experimentação de produtos e serviços inovadores na área da ZLT.

Artigo 10.º

Coordenação com entidades competentes

1 — A entidade gestora da ZLT de Matosinhos deverá articular-se com as seguintes entidades competentes, nomeadamente ao nível da realização de testes, da prestação de informação, orientações e recomendações, em razão da matéria:

a) Com a AMT, no âmbito das suas responsabilidades de regular e fiscalizar o setor da mobilidade e transportes, incluindo as atribuições em matéria de proteção dos direitos e interesses dos consumidores e de promoção e defesa da concorrência dos setores privado, público, cooperativo e social, conforme o anexo A;

b) Com a ANACOM, no âmbito da utilização do espetro radioelétrico, coordenando as respetivas condições de utilização e a monitorização e controlo do espetro, de modo a garantir a inexistência de interferências prejudiciais nas comunicações dos utilizadores autorizados, bem como no âmbito do acesso e exercício de atividades espaciais regulados por esta entidade, conforme o anexo B;

c) Com a ANSR, no âmbito das suas atribuições de fiscalização das disposições legais sobre trânsito e de promoção de segurança rodoviária, bem como da uniformização e coordenação da ação fiscalizadora das entidades intervenientes em matéria rodoviária, seja através da emissão de pareceres e instruções técnicas seja mediante a aprovação dos equipamentos de controlo e fiscalização de trânsito, conforme o anexo C;

d) Com o IMT, no âmbito das suas responsabilidades na regulamentação técnica e licenciamento para o setor da mobilidade e dos transportes, conforme o anexo D.

2 — Antes da realização de cada teste, e na sequência da submissão de um pedido por parte de um promotor, a entidade gestora informa as entidades competentes relevantes, por forma a avaliar se os mesmos requerem uma intervenção específica em matéria de autorizações.

3 — Após a realização de cada teste, a entidade gestora da ZLT comunica os respetivos resultados e outros aspetos que considere relevantes à Autoridade de Testes e às entidades competentes relevantes.

4 — A colaboração da entidade gestora da ZLT com as entidades competentes pode estender-se à identificação de lacunas ou desadequação da legislação face às tendências tecnológicas, económicas e sociais, com a proposta de regulamentação experimentalista a testar na ZLT.

CAPÍTULO III

Promotores

Artigo 11.º

Promotores de testes

1 — Os promotores de testes são pessoas singulares ou coletivas, públicas ou privadas, independentemente da sua natureza jurídica, nacionais ou estrangeiras, que requeiram a realização de testes de conceitos, tecnologias, produtos, serviços e/ou modelos de negócio relacionados com as áreas de intervenção da ZLT, nomeadamente:

a) Empresas, de qualquer tipologia e dimensão;

b) Entidades não empresariais do sistema de investigação e inovação;

c) *Start-ups* e empreendedores;

d) Outras entidades.

2 — Podem colaborar com o promotor na realização de testes outras pessoas singulares e coletivas, públicas ou privadas, independentemente da sua natureza jurídica, sendo designados de «participantes em testes».

Artigo 12.º

Obrigações dos promotores

1 — As obrigações dos promotores de testes são:

a) Realizar os testes de novas tecnologias, produtos e serviços de forma ágil e segura;

b) Obter as licenças e aprovações aplicáveis para os testes a realizar;

c) Subscrever contratos de seguro ou prestar as garantias exigidas nos termos da legislação aplicável aos testes a realizar, de acordo com o artigo 13.º do Decreto-Lei n.º 67/2021, de 30 de julho;

d) Obter, sempre que necessário, o consentimento livre, esclarecido e expresso dos participantes em testes e, quando aplicável, tratar os dados pessoais dos mesmos em conformidade com o quadro legal aplicável, assim como garantir o cumprimento integral de todos os direitos, liberdades e garantias estatuídos constitucionalmente, em especial em termos do princípio da igualdade e dos direitos, liberdades e garantias pessoais e económicos e sociais, tais como de integridade pessoal e outros

direitos pessoais, da utilização informática, da liberdade de expressão e informação, da liberdade de consciência, e ainda em matéria de direitos do consumidor e de cidadãos portadores de deficiência;

e) Permitir e facilitar o acesso a informação relativa às tecnologias, produtos, serviços e processos sob teste, bem como às instalações e suas dependências nas quais os mesmos foram desenvolvidos, às entidades com competências de monitorização e fiscalização de testes;

f) Prestar todas as informações e o auxílio necessário para o desempenho das funções de monitorização e fiscalização pelas autoridades competentes;

g) Manter um arquivo devidamente organizado e atualizado, contendo todos os documentos e registos relevantes respeitantes aos testes, incluindo relatórios de fiscalização e demais elementos pertinentes, em condições de poderem ser disponibilizados para acesso e consulta da informação por parte das entidades com competências de supervisão e fiscalização dos testes;

h) Participar à entidade gestora no prazo de 24 horas a contar do momento em que tenham conhecimento da ocorrência os acidentes e incidentes, incluindo incidentes de segurança, ocorridos no âmbito dos testes;

i) Elaborar um relatório de testes, de acordo com o Manual da ZLT, a submeter à entidade gestora, face ao estipulado no ponto *iv*) da alínea *g*) do artigo 7.º do Decreto-Lei n.º 67/2021 de 30 de julho;

j) Colaborar com todas as entidades envolvidas, nomeadamente a entidade gestora, os participantes em testes e os reguladores, com vista a assegurar a agilização dos processos para a realização de testes, bem como integrar as recomendações dessas entidades reguladoras, como, por exemplo, e no que se refere mais concretamente à regulação económica independente, sendo adotadas soluções que potenciem a liberdade de escolha e devidamente informada pelos futuros consumidores, nos termos da legislação aplicável em matéria de proteção do consumidor, bem como um ambiente de concorrência não falseada e que sejam acautelados riscos regulatórios em geral e no âmbito do *data led regulation* em particular.

2 — O disposto no número anterior não prejudica outras obrigações em matéria de supervisão e fiscalização legalmente aplicáveis.

Artigo 13.º

Requisitos de elegibilidade dos promotores

Os requisitos que os promotores devem cumprir para aceder à ZLT, tendo em conta o estipulado na alínea *a*) do artigo 7.º do Decreto-Lei n.º 67/2021, de 30 de julho, são os seguintes:

a) Ter uma atividade relacionada com a área de intervenção da ZLT;

b) Demonstrar que as suas atividades não colocam em causa a segurança de pessoas, animais, bens e o meio ambiente;

c) Demonstrar capacidade técnica, económica e financeira para a realização de testes;

d) Ter a sua situação regularizada junto da Autoridade Tributária e da segurança social;

e) Ter a sua atividade coberta por um seguro de responsabilidade civil, nos termos da legislação aplicável, adequado à cobertura de eventuais danos decorrentes da realização de testes.

CAPÍTULO IV

Condições de acesso à ZLT

Artigo 14.º

Condições para a submissão de testes

1 — A realização de testes é efetuada mediante candidatura livre e contínua a submeter à entidade gestora, de acordo com formulário de candidatura (requerimento), que consta do Manual da ZLT.

2 — A entidade gestora deverá avaliar o formulário de candidatura no prazo máximo de 15 dias úteis, após o pedido, notificando os promotores de testes do resultado da avaliação.

3 — Em caso de aprovação dos testes referidos nos números anteriores, deverá ser celebrado um protocolo de testes entre a entidade gestora e o promotor, de acordo com a alínea *e*) do artigo 7.º do Decreto-Lei n.º 67/2021, de 30 de julho.

4 — Sem prejuízo do disposto nos números anteriores, a entidade gestora pode criar programas para a inovação, com um caráter temporalmente definido, sendo que os regulamentos que especificam as condições para submissão, realização e avaliação de testes, bem como para a cessação e suspensão dos mesmos, de acordo com os requisitos mínimos definidos no artigo 8.º do Decreto-Lei n.º 67/2021, de 30 de julho, terão de ser aprovados pela Autoridade de Testes.

5 — Após a admissão do promotor para a realização de testes no âmbito dos programas de inovação, deverá ser celebrado um protocolo entre a Autoridade de Testes, a entidade gestora e o promotor, de acordo com o disposto na alínea *b*) do n.º 1 do artigo 8.º do Decreto-Lei n.º 67/2021, de 30 de julho.

Artigo 15.º

Requisitos de elegibilidade dos testes

1 — Os requisitos para a elegibilidade dos testes na ZLT de Matosinhos, tendo em conta o estipulado na alínea *a*) do artigo 7.º do Decreto-Lei n.º 67/2021, de 30 de julho, são os seguintes:

a) Enquadramento na área de intervenção da ZLT;

b) Caráter inovador da tecnologia, produto, serviço ou modelo de negócio a testar;

c) Impacto positivo na descarbonização dos territórios, contribuindo para a redução de emissões de carbono e/ou remoção de carbono e poluentes da atmosfera;

d) Potencial de exequibilidade e viabilidade técnica, económica ou comercial, ou interesse para prossecução de objetivos de interesse geral ou para enriquecimento do conhecimento técnico ou científico das tecnologias, produtos ou serviços a testar;

e) Potencial de replicação e escalabilidade dos produtos e serviços para outros territórios.

2 — Os testes não devem colocar em causa a segurança de pessoas, animais e bens, e devem acautelar devidamente os riscos de saúde e ambientais em cumprimento da legislação aplicável.

Artigo 16.º

Condições para a suspensão ou cessação dos testes

1 — Poderá ocorrer a suspensão ou cessação dos testes nas seguintes circunstâncias:

a) O decurso do prazo dos testes não tenha sido renovado;

b) Incumprimento do protocolo de testes;

c) Existência de riscos de segurança, saúde e ambientais, ou de outros riscos relativos ao setor em causa.

2 — Sem prejuízo do disposto no número anterior, no caso de testes que cruzem áreas ou setores de atividade sujeitos a quadros legais ou regulatórios distintos, a cessação ou suspensão dos testes pode ocorrer apenas relativamente à parte dos testes da tecnologia, produto, serviço ou processo respeitantes à área ou setor cujo quadro legal ou regulamentar foi incumprido, ou que apresenta riscos.

3 — Com a cessação dos testes, os promotores deverão remover os respetivos recursos da área da ZLT.

4 — Com a suspensão dos testes, a necessidade de remoção dos recursos será analisada caso a caso.

Artigo 17.º

Condições financeiras para acesso à ZLT

1 — A entidade gestora da ZLT, em articulação com os parceiros, estabelecerá um preço para os testes a realizar, respeitante à utilização dos recursos humanos e materiais e infraestruturas disponibilizadas na ZLT, definido caso a caso face às características e especificidades dos referidos testes.

2 — Sem prejuízo do disposto no número anterior, os testes na ZLT poderão ser cofinanciados por programas de financiamento nacionais e/ou europeus, como o Programa dos Polos de Inovação Digital, no âmbito do qual o CEiiA lidera o DIH4ClimateNeutrality — Polo de Inovação Digital para a Sustentabilidade Urbana, de acordo com as regras e condições técnicas e financeiras previstas para a realização de testes.

3 — A entidade gestora pode isentar o promotor do pagamento referido no n.º 1, por questões de relevância estratégica para a economia local e nacional.

Artigo 18.º

Responsabilidade civil

1 — A responsabilidade civil pelos danos causados no âmbito dos testes é, salvo nos casos previstos no número seguinte, do promotor, nos termos previstos no Código Civil.

2 — A responsabilidade civil por danos causados pelos recursos ou serviços disponibilizados aos promotores pela Autoridade de Testes, pela entidade reguladora e pela entidade gestora da ZLT é destas, nos termos do Código Civil.

3 — O disposto nos números anteriores não prejudica outros regimes de responsabilidade civil legalmente aplicáveis, designadamente o regime de responsabilidade civil extracontratual do Estado, conforme previsto na Lei n.º 67/2007, de 31 de dezembro, na sua redação atual.

CAPÍTULO V

Outros aspetos

Artigo 19.º

Diplomas de criação da ZLT

1 — A ZLT de Matosinhos rege-se pelo regime e modelo de governação estabelecido no Decreto-Lei n.º 67/2021, de 30 de julho.

2 — Em tudo o que não estiver, expressamente, previsto no presente Regulamento, aplicar-se-á o disposto no aludido diploma legal.

Artigo 20.º

Modelo de governação da ZLT

1 — O modelo de governação da ZLT de Matosinhos em termos de estrutura, competências e operacionalização é estabelecido no Manual da ZLT.

2 — Para além do CEiiA, enquanto entidade gestora, os parceiros da ZLT têm uma intervenção ativa no respetivo modelo de governação, nomeadamente na Comissão Executiva, participando na gestão e manutenção da ZLT e partilhando recursos e serviços.

3 — O modelo de governação da ZLT integra, ainda, uma unidade de testes, uma unidade de monitorização e avaliação e um conselho de dados e ética.

Artigo 21.º

Revisão e encerramento da ZLT

1 — A entidade gestora da ZLT de Matosinhos pode propor revisões ou alterações ao presente Regulamento à Autoridade de Testes, tendo em vista a respetiva aprovação.

2 — O encerramento da ZLT ocorrerá quando solicitado pela entidade gestora ou pela Autoridade de Testes.

Artigo 22.º

Entrada em vigor

O presente Regulamento da ZLT, após a sua aprovação, entra em vigor no dia imediatamente subsequente ao da sua publicação na página oficial da ANI — Agência Nacional de Inovação (www.ani.pt).

ANEXOS

ANEXO A

Autoridade da Mobilidade e dos Transportes (AMT)

I. Objeto

1 — No presente documento, apresenta-se o parecer da Autoridade da Mobilidade e dos Transportes (AMT) relativamente ao Regulamento da Zona Livre Tecnológica (ZLT) de Matosinhos, nos termos do n.º 3 do artigo 6.º do Decreto-Lei n.º 67/2021, de 30 de julho, que estabelece o regime e define o modelo de governação para a promoção da inovação de base tecnológica através da criação de ZLT.

2 — A ZLT de Matosinhos, constituída nos termos do referido Decreto-Lei n.º 67/2021, de 30 de julho, é um espaço delimitado geograficamente no município de Matosinhos para a realização de testes, experimentação e demonstração de tecnologias, produtos, serviços e modelos de negócio inovadores, em ambiente real ou quase-real, na área da mobilidade orientada para a neutralidade carbónica das cidades.

De forma complementar, nesta ZLT pretende-se também testar novos conceitos de política, formas de governação, sistemas de financiamento e inovações sociais que acelerem a colocação de novos produtos e serviços no mercado.

3 — Neste contexto, pretende-se, em particular, testar na ZLT de Matosinhos produtos ciberfísicos de mobilidade carbono-zero, desenhados para serem usados como serviços, que integram três dimensões essenciais: os produtos físicos de mobilidade (e os sistemas de energia), a infraestrutura e os dispositivos de conetividade e as plataformas de ciência de dados.

As tecnologias associadas aos referidos produtos centram-se tipicamente no desenvolvimento de sistemas ciberfísicos, como analítica de dados, inteligência artificial, sensorização e Internet das coisas (IoT), tecnologias de carregamento, comunicações baseadas em 5G e *blockchain*, entre outras.

4 — Releva, ainda, que os testes se poderão estender a soluções de mobilidade autónoma marítima para monitorização e usos similares, aproveitando a presença do Porto de Leixões, numa cidade costeira que é Matosinhos.

II. Enquadramento e antecedentes

5 — A Estratégia de Mobilidade Sustentável e Inteligente, apresentada pela Comissão Europeia (CE) em 9 de dezembro de 2020 [Comunicação COM (2020) 789 final], em particular, no âmbito da sua Iniciativa Emblemática 7 — Inovação, Dados e Inteligência Artificial para Uma Mobilidade Mais Inteligente, tendo em vista impulsionar a investigação e implantação de tecnologias inovadoras e sustentáveis nos transportes, considera ser fundamental a existência de um ambiente propício ao desenvolvimento dessas tecnologias e serviços associados, bem como de todos os instrumentos

legislativos para a sua validação, designadamente no sentido de facilitar ensaios e provas, tornando o quadro legislativo adequado à inovação e apoiando a implantação de soluções no mercado.

Uma dimensão particularmente relevante é a inteligência artificial que é determinante para a automatização dos transportes em todos os modos de transportes, sendo, para tal, essencial apoiar instalações de ensaio e experimentação no domínio desta dimensão.

6 — Nesse sentido, o Decreto-Lei n.º 67/2021, de 30 de julho, estabelece o regime e define o modelo de governação para a promoção da inovação de base tecnológica através da criação de ZLT, materializando um quadro legislativo que promove e facilita a realização de atividades de investigação, demonstração e teste, em ambiente real, de tecnologias, produtos, serviços, processos e modelos inovadores, em Portugal, de forma transversal, aproveitando todas as oportunidades trazidas pelas novas tecnologias — desde a inteligência artificial, à *blockchain*, passando pela bio e nanotecnologia, a impressão 3D, a realidade virtual, a robótica e a IoT, incluindo o *big data* e a rede 5G, entre outras inovações científicas e tecnológicas.

7 — Nos termos desse diploma, os princípios gerais aplicáveis às ZLT são os seguintes:

7.1 — A realização de testes de experimentação pode ser efetuada mediante candidatura livre e contínua a submeter à entidade gestora ou através de programas para a inovação especificamente criados para o efeito;

7.2 — Sem prejuízo do disposto no Regulamento Geral sobre a Proteção de Dados, aprovado pelo Regulamento (UE) 2016/679, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 27 de abril de 2016, podem ser previstas condições mínimas ou adicionais para o envolvimento dos participantes nos testes, para o tratamento dos seus dados pessoais e para a proteção dos mesmos, no âmbito das ZLT e dos respetivos programas para a inovação;

7.3 — Os promotores dos testes devem obter, sempre que necessário, o consentimento livre, esclarecido e expresso de participantes e, quando aplicável, tratar os dados pessoais dos mesmos em conformidade com o quadro legal aplicável;

7.4 — Todas as entidades envolvidas devem colaborar entre si com vista a assegurar a agilização e coordenação dos processos para realização de testes que sejam realizados em ZLT, devendo nomear para o efeito pontos de contacto;

7.5 — A divulgação da informação deve salvaguardar a proteção da propriedade intelectual, do segredo de negócio e dos dados pessoais, bem como a segurança da informação classificada, de qualquer marca e grau, que seja classificada por entidade competente e nos termos das disposições legais ou regulamentares que lhe sejam aplicáveis; e

7.6 — Os funcionários da Autoridade de Testes e da entidade gestora da ZLT, bem como de outras entidades que tenham acesso aos testes e a informação sobre os mesmos, estão sujeitos a sigilo sobre a mesma no âmbito do exercício das suas funções.

8 — Ao abrigo do disposto no n.º 3 do artigo 6.º do citado Decreto-Lei n.º 67/2021, de 30 de julho, o regulamento interno de cada ZLT está sujeito a parecer da entidade reguladora competente, considerando que a área de intervenção da ZLT de Matosinhos tem em vista a mobilidade orientada para a neutralidade carbónica nas cidades, a AMT constitui-se como entidade reguladora competente.

9 — A AMT é uma entidade reguladora, nos termos da Lei n.º 67/2013, de 28 de agosto, na sua redação atual, e com a missão, conforme definido nos seus Estatutos, aprovados em anexo ao Decreto-Lei n.º 78/2014, de 14 de maio, na sua redação atual, de regular e fiscalizar o setor da mobilidade e dos transportes terrestres, por vias navegáveis interiores e respetivas infraestruturas, e da atividade económica no setor dos portos comerciais e transportes marítimos, enquanto serviços de interesse económico geral e atividades baseadas em redes, através dos seus poderes de regulamentação, supervisão, fiscalização e sancionatórios, com atribuições em matéria de proteção dos direitos e interesses dos consumidores e de promoção e defesa da concorrência dos setores privado, público, cooperativo e social, nos termos desses Estatutos e demais instrumentos jurídicos.

10 — A AMT, assume, por natureza, uma função de regulação económica, devendo sempre procurar preservar o equilíbrio económico de um determinado setor que não lograria ser obtido sem essa intervenção, o que deve passar por:

10.1 — Efetuar um exercício de *compliance* com a legislação e jurisprudência aplicável, a par de um conhecimento compreensivo e constantemente atualizado dos mercados da mobilidade;

10.2 — Contribuir para o suprimento de «falhas de mercado», a par da redução ou tendencial eliminação das «falhas de Estado» e promovendo o equilíbrio dinâmico e resiliente das racionalidades dos investidores, dos empreendedores, profissionais e utilizadores/consumidores, e dos contribuintes; e

10.3 — Pugnar por uma concorrência não falseada, sem restrições ou distorções, e promovendo e defendendo o interesse público de uma mobilidade inclusiva, eficiente e sustentável, ou seja, que integre as seguintes dimensões:

Na dimensão da inclusividade, a abrangência e coesão territorial e social, extensiva a todas as pessoas, e naturalmente também a mobilidade de bens, sempre garantindo elevados padrões de segurança;

Na dimensão de eficiência, as naturais exigências de competitividade, produtividade e combate ao desperdício, integradas nas diferentes dinâmicas heterogéneas da globalização; e

Na dimensão da sustentabilidade, a integração das exigências ambientais, económicas, financeiras e sociais, focada em superar a corrosão do tempo e os ciclos geodinâmicos da natureza, incluindo os efeitos das alterações climáticas, em sintonia com a Agenda 2030, da Organização das Nações Unidas (ONU), para o Desenvolvimento Sustentável, o Pacto Ecológico Europeu e demais normativo nacional, da União Europeia (UE) e internacional que lhes dão sequência.

11 — Mais concretamente, pode intervir no contexto das ZLT a diversos níveis, através de poderes regulatórios e de supervisão, designadamente:

11.1 — Analisar as políticas públicas e o seu impacto nos diferentes *stakeholders*, e diagnosticar o funcionamento dos mercados relevantes, através de estruturada e periódica recolha e reporte de informação relevante;

11.2 — Identificar, em toda a legislação ou em políticas públicas, matérias com relevância regulatória, visando cristalizações, incongruências ou barreiras à entrada nos mercados ou ao seu desenvolvimento;

11.3 — Propor aos órgãos legislativos competentes alterações relevantes ou produzir regulamentação e definição de regras gerais, designadamente quanto a preços, acesso a redes/infraestruturas essenciais ou obrigações de serviço público, e procurando que não sejam intrusivas; e

11.4 — Atuar do ponto de vista da fiscalização e da correção de distorções regulatórias ou práticas anticoncorrenciais ou de violação das disposições legais aplicáveis.

12 — Num contexto das múltiplas transições — energética, digital, ambiental — apenas através de uma interação sistemática com o mundo real será possível elevar o compromisso público da AMT e o seu patamar de exigência, transformando-se numa verdadeira «organização que aprende», antecipando uma diversidade de futuros, e que contribui para o bem-estar dos cidadãos e das empresas, num mundo em que a regulação económica independente deve assumir um papel indispensável, decisivo e concreto.

13 — Portanto, o papel da AMT vai para além da mera verificação de *compliance* ou conformidade legal, mas também desta autoridade ser ela própria um facilitador da inovação, atuando numa perspetiva igualmente de promoção do equilíbrio e do desenvolvimento dos mercados e do bem-estar das pessoas e das empresas.

13.1 — Independentemente de candidaturas individuais de entidades públicas ou privadas, a AMT pretende incentivar a identificação e apresentação de novos projetos ou de outros que possam potenciar projetos existentes, por parte de promotores da inovação no ecossistema da mobilidade e dos transportes e em setores conexos, de forma a captar toda a mais-valia possível na prossecução do interesse público subjacente à sua atuação enquanto regulador.

13.2 — Assim, esta autoridade encoraja os promotores de projetos de inovação nestes mercados a, previamente à submissão de manifestações de interesse junto da Agência Nacional de Inovação (ANI), estabelecerem contactos com a AMT de forma a identificar aspetos de enquadramento que possam ser mais bem esclarecidos ou potenciados.

14 — Importa igualmente referenciar que a AMT participou ainda na fase de projeto legislativo do citado Decreto-Lei n.º 67/2021, de 30 de julho, tendo sido favorável à criação de ZLT e defendido que:

14.1 — A criação de instrumentos de experimentação, dentro das ZLT, através de programas para a inovação e/ou através de instrumentos legais e/ou regulamentares, poderá constituir uma importante ferramenta de promoção da inovação, sempre que o regime legal ou regulamentar em vigor não o preveja ou impeça, dificulte ou onere a realização de testes;

14.2 — Um dos fatores que apresenta um potencial de impacto mais relevante no domínio da mobilidade e transportes do futuro advém do uso da inteligência artificial, tornando-se num elemento essencial a considerar no domínio dos ensaios e experimentação, portanto, nas ZLT;

14.3 — Nesta matéria específica, será de destacar a componente dos algoritmos computacionais que terão de garantir, designadamente:

A liberdade de escolha e devidamente informada pelos consumidores;

A confidencialidade dos negócios, bem como um ambiente de concorrência não falseada, prevenindo situações de cartelização ou de abuso de posição dominante, o que é essencial para a promoção do investimento sustentado, produtivo e estruturante; e

Acautelar os riscos associados ao data led regulation, potencialmente conflituantes com os direitos, liberdades e garantias constitucionalmente estatuídos, em particular em matéria de proteção de dados pessoais e de proteção do consumidor, bem como suscetíveis de acarretar riscos regulatórios.

15 — A ZLT de Matosinhos, gerida pelo CEiiA — Centro de Engenharia e Desenvolvimento, o qual se dedica à conceção, desenvolvimento e operação de novos produtos e serviços para as indústrias tecnologicamente avançadas (automóvel e mobilidade, aeronáutica, mar e espaço), foi objeto da respetiva manifestação de interesse, rececionada pela AMT, através da ANI, e nesse contexto já objeto de uma análise preliminar, incluindo em reuniões prévias com a ANI e o CEiiA.

16 — No contexto dessa análise prévia, e atendendo a que diversas áreas a testar nesta ZLT se referem a matérias nas quais o Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I. P. (IMT), é a autoridade competente, designadamente em matéria de regulamentação técnica, foi assinalada a relevância de aquele Instituto também ser considerado no âmbito das autoridades competentes desta ZLT, o mesmo ocorrendo relativamente à Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária (ANSR) no enquadramento das suas competências em matéria de circulação rodoviária, a ainda, atendendo a que esta ZLT também abrange a possibilidade de teste de soluções de mobilidade autónoma marítima, na área portuária de Leixões, a Direção-Geral de Recursos Naturais, Segurança e Serviços Marítimos (DGRM).

III. Parecer da AMT

17 — O objetivo visado pela ZLT de Matosinhos no desenvolvimento, teste e experimentação de soluções inovadoras de mobilidade orientadas para a neutralidade carbónica, e espelhado no respetivo Regulamento da ZLT, encontra-se em pleno alinhamento, quer com a mencionada Estratégia de Mobilidade Sustentável e Inteligente da CE quer com o interesse público que compete à AMT de promover e defender de uma mobilidade inclusiva, eficiente e sustentável, enquanto direito de cidadania e componente essencial de uma cultura geradora de um quadro regulatório com regras claras, coerentes e estáveis que incentivem o investimento sustentado, produtivo e estruturante, tanto público como privado, no ecossistema da mobilidade e dos transportes.

18 — A AMT incentiva a identificação e apresentação de projetos, por parte de promotores da inovação no ecossistema da mobilidade e dos transportes e em setores conexos, de forma a captar toda a mais-valia possível na prossecução do interesse público de uma mobilidade inclusiva, eficiente e sustentável, enquanto direito de cidadania, subjacente à sua atuação enquanto regulador económico independente.

19 — Esta autoridade é, pois, favorável ao fim visado pela ZLT de Matosinhos no desenvolvimento, teste e experimentação de soluções inovadoras de mobilidade orientadas para a neutralidade carbónica e que se encontra em pleno alinhamento com o referido interesse público que compete à AMT promover e defender.

ANEXO B

Autoridade Nacional de Comunicações (ANACOM)

Enquadramento para a realização de testes na Zona Livre Tecnológica (ZLT) no âmbito das competências da ANACOM

I. Utilização do espetro radioelétrico

1 — Âmbito de aplicação

De acordo com os Estatutos da ANACOM, aprovados pelo Decreto-Lei n.º 39/2015, de 16 de março, e na Lei das Comunicações Eletrónicas (Lei n.º 16/2022, de 16 de agosto, na sua redação em vigor), compete à ANACOM «assegurar a gestão eficiente do espetro radioelétrico, envolvendo a planificação, a atribuição dos recursos espetrais, a sua supervisão e a coordenação entre as radiocomunicações civis, militares e paramilitares».

No âmbito da gestão do espetro, a ANACOM planifica as frequências e, em particular, procede à sua atribuição e consignação, obedecendo a critérios objetivos transparentes, não discriminatórios e de proporcionalidade.

Compete também à ANACOM publicitar e manter atualizado o Quadro Nacional de Atribuição de Frequências (QNAF), com o objetivo de divulgar a utilização do espetro e a aplicação em Portugal dos acordos internacionais neste âmbito. Esta publicação, elaborada com base em acordos estabelecidos a nível nacional e internacional, contém as atribuições de espetro para os diversos serviços de radiocomunicações aplicáveis em Portugal, bem como o detalhe dos serviços e sistemas utilizados e os planeados, sem prejuízo de posteriores decisões da ANACOM. O QNAF contém ainda a informação relativa às utilizações de frequências acessíveis ou não ao público, bem como indicação das faixas de frequências reservadas e respetivos modos de atribuição.

A utilização do espetro está sujeita a licença radioelétrica, de acordo com Decreto-Lei n.º 151-A/2000, de 20 de julho, na sua redação em vigor, que pressupõe a liquidação de taxas, estando os respetivos montantes fixados em portaria (Portaria n.º 1473-B/2008, de 17 de dezembro, na sua redação em vigor).

Estando a utilização de redes e estações de radiocomunicações sujeita a licença radioelétrica, existem, no entanto, exceções. Em conformidade com o referido decreto-lei, são publicadas no Quadro Nacional de Atribuição de Frequências (QNAF) as estações e redes isentas de licença radioelétrica (encontram-se descritas, por exemplo, as condições em que estão isentas de licenciamento radioelétrico as redes locais via rádio, os sistemas de telecomando, telemedida, telealarmes e transmissão de dados, os telefones sem fio ou os equipamentos PMR446).

Constituem obrigações dos utilizadores de redes e estações de radiocomunicações, entre outras indicadas no Decreto-Lei n.º 151-A/2000, de 20 de julho, na sua redação em vigor, as seguintes: manter as redes e estações em bom estado de funcionamento, abstendo-se de provocar interferências noutras redes e estações de radiocomunicações; permitir a fiscalização das estações, bem como o acesso ao local da respetiva instalação pelos agentes de fiscalização competentes, e utilizar as estações de radiocomunicações de acordo com os parâmetros técnicos fixados na licença respetiva.

A livre circulação, colocação no mercado e em serviço no território nacional dos equipamentos de rádio, bem como o regime da respetiva avaliação de conformidade e marcação, estão consagrados no Decreto-Lei n.º 57/2017, de 9 de junho, que transpõe para a ordem jurídica interna a Diretiva n.º 2014/53/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de abril de 2014.

A realização de eventos de duração limitada tem características muito particulares no que respeita à utilização de sistemas de radiocomunicações, no âmbito da sua produção, organização e segurança, exigindo a consignação das frequências necessárias à utilização dos sistemas para essas finalidades. Assim, a consignação de frequências para eventos temporários requer procedimentos que conduzam a uma maior celeridade no tratamento dos pedidos e interatividade entre o utilizador e a ANACOM (artigo 13.º do Decreto-Lei n.º 151-A/2000, de 20 de julho, na sua redação em vigor).

Por outro lado, a ANACOM analisa e pode autorizar a utilização temporária de espetro radioelétrico para a realização de ensaios técnicos e de estudos científicos utilizando diversas tecnologias, em conformidade com o n.º 3 do artigo 5.º do Decreto-Lei n.º 151-A/2000, de 20 de julho, na sua redação em vigor. Para o efeito, deverão ser disponibilizados os seguintes elementos à ANACOM:

1) Objetivo dos ensaios técnicos;
2) Descrição genérica da rede/arquitetura;
3) Local de realização dos ensaios;
4) Número de emissores previstos e respetiva localização;
5) Duração dos ensaios;
6) Faixas de frequências;
7) Tecnologias;
8) Larguras de banda;
9) Potência isotrópica radiada equivalente (p. i. r. e.) máxima;
10) Data prevista para início dos ensaios.

2 — Pedidos de frequências

No âmbito das atividades a desenvolver na Zona Livre Tecnológica (ZLT), as frequências a utilizar na ZLT serão objeto de uma análise e de uma autorização prévias.

Os interessados deverão submeter os seus pedidos de autorização/consignação de frequências à entidade gestora da ZLT, que os encaminhará à ANACOM para análise/validação, devendo os mesmos estar devidamente fundamentados com a informação acima especificada. Os resultados da análise e a decisão da ANACOM serão disponibilizados à entidade gestora da ZLT, sem prejuízo de eventuais interações que se tornem necessárias para esclarecer dúvidas ou obter informação que seja relevante para a decisão a adotar.

A entidade gestora da ZLT e a ANACOM envidarão esforços para a criação de uma plataforma tecnológica e procedimental, com o objetivo de agilizar as interações entre ambas as partes, no âmbito dos processos de análise e atribuição de frequências para os testes a realizar na ZLT, prevendo, nomeadamente, mecanismos expeditos de reutilização de informação e decisão.

II. Atividades espaciais

As atribuições e competências da Autoridade Espacial estabelecidas no Decreto-Lei n.º 16/2019, de 22 de janeiro, que define o regime de acesso e exercício de atividades espaciais, são, de acordo com o artigo 30.º do mesmo diploma, transitoriamente exercidas pela ANACOM. Os pedidos ou reclamações com eventuais impactos no domínio espacial deverão ser endereçados pelos interessados à ANACOM, enquanto Autoridade Espacial.

III. Supervisão das atividades desenvolvidas na ZLT no âmbito das competências da ANACOM e agilização do relacionamento institucional

Serão criados os mecanismos e as condições necessárias para a supervisão das atividades a realizar na ZLT, devendo a entidade gestora da ZLT permitir a utilização, nomeadamente, de meios de monitorização permanente local e remota, procurando também agilizar-se o relacionamento institucional, nomeadamente na componente de inovação.

ANEXO C

Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária (ANSR)

I. Enquadramento para a realização de testes na Zona Livre Tecnológica de Matosinhos (ZLT) no âmbito das competências da Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária

A Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária é um serviço central da administração direta do Estado, que tem por missão o planeamento e coordenação a nível nacional de apoio à política

do Governo em matéria de segurança rodoviária, bem como a aplicação do direito contraordenacional rodoviário.

De acordo com a sua Lei Orgânica, a ANSR prossegue as seguintes atribuições:

a) Contribui para a definição das políticas no domínio do trânsito e da segurança rodoviária;

b) Elabora e monitoriza o plano nacional de segurança rodoviária, bem como os documentos estruturantes relacionados com a segurança rodoviária, e bem assim promover o seu estudo, nomeadamente das causas e fatores intervenientes nos acidentes de trânsito;

c) Promove e apoia iniciativas cívicas e parcerias com entidades públicas e privadas, designadamente no âmbito escolar, assim como promove a realização de ações de informação e sensibilização que fomentem uma cultura de segurança rodoviária e de boas práticas de condução;

d) Elabora estudos no âmbito da segurança rodoviária, bem como propõe a adoção de medidas que visem o ordenamento e disciplina do trânsito;

e) Fiscaliza o cumprimento das disposições legais sobre trânsito e segurança rodoviária e assegura o processamento e a gestão dos autos levantados por infrações ao Código da Estrada e legislação complementar;

f) Uniformiza e coordena a ação fiscalizadora das demais entidades intervenientes em matéria rodoviária, através da emissão de instruções técnicas e da aprovação dos equipamentos de controlo e fiscalização do trânsito, e exerce as demais competências que a lei, designadamente o Código da Estrada e respetiva legislação complementar, lhe cometam expressamente;

g) Contribui financeiramente, em colaboração com a Direção-Geral de Infraestruturas e Equipamentos do Ministério da Administração Interna, para a aquisição de equipamentos e aplicações a utilizar pelas entidades do MAI intervenientes em matéria rodoviária, segundo orientação superior.

Dentre as atribuições que prossegue, e com relevância no âmbito da ZLT de Matosinhos, destaca-se a fiscalização do cumprimento das disposições legais sobre trânsito e segurança rodoviária, bem como a uniformização e coordenação da ação fiscalizadora das entidades intervenientes em matéria rodoviária, seja através da emissão de instruções técnicas seja mediante a aprovação dos equipamentos de controlo e fiscalização do trânsito.

Face ao objetivo visado com a criação da ZLT de Matosinhos, a ANSR detém competências de natureza regulatória, ainda que não tenha estrutura orgânica de idêntica natureza, fundamentando-se a sua intervenção no disposto na alínea *c*) do artigo 2.º do Decreto-Lei n.º 67/2021, de 30 de julho.

II. Domínio — Circulação rodoviária

1 — Enquadramento legal vigente

A circulação nas vias do domínio público do Estado, das Regiões Autónomas e das autarquias locais, bem como nas vias do domínio privado quando abertas ao trânsito público, é regulada pelo disposto no Código da Estrada e sua legislação complementar.

Nos termos do disposto no artigo 11.º do Código da Estrada, todo o veículo ou animal que circule na via pública deve ter um condutor, salvo as exceções que se encontrem previstas nesse diploma.

O ordenamento jurídico português, no que toca à legislação rodoviária, foi construído e desenvolvido à volta da figura do condutor do veículo enquanto pessoa física, com as qualidades e condições físicas e psíquicas necessárias e detentora dos conhecimentos e aptidões indispensáveis para o exercício da condução.

Nessa medida, apenas pode conduzir um veículo a motor na via pública o condutor que esteja legalmente habilitado para o efeito, sendo detentor de carta ou licença de condução, conforme dispõe o artigo 121.º do Código da Estrada.

Igualmente sobre o condutor recai a responsabilidade sobre as infrações ao Código da Estrada e legislação complementar relativas ao exercício da condução.

Assim, a circulação de veículos autónomos, entendidos como veículos sem condutor, não é permitida nas vias públicas portuguesas.

Com efeito, e não obstante a última alteração da Convenção de Viena sob Circulação Rodoviária permitir a possibilidade de circulação de veículos dotados de sistemas automáticos de condução, certo é que uma das condições para a circulação desses veículos na via pública é a existência de um quadro regulatório nacional que o permita, o que, atualmente, não se verifica no âmbito do direito rodoviário português.

Continua, pois, a ser necessária a presença de um condutor no veículo, ainda que este disponha de sistemas automáticos de condução, mesmo estando estes homologados.

2 — Realização de testes, experimentação e demonstração de tecnologias na área da condução autónoma

Do quadro regulatório *supra* exposto, e atualmente vigente no ordenamento jurídico português, decorre que qualquer teste que se pretenda realizar envolvendo veículos dotados de sistemas automáticos de condução, entendidos estes como sendo o sistema ou conjunto de sistemas do veículo que utiliza *hardware* e *software* para exercer o seu controlo dinâmico, carecerá de segregação face à circulação viária regular, desafetando a via do conceito de via pública conforme se encontra estabelecido no Código da Estrada.

Deste modo, a realização de testes, garantindo a segregação mencionada, deve ser avaliada *ad hoc,* quer quanto ao modelo proposto de testes quer quanto aos modelos de segurança e conformidade legal a adotar.

Este modelo de avaliação pode, contudo, e a qualquer momento, ser modificado através do desenvolvimento de um quadro nacional regulatório para a realização de testes de veículos equipados com sistemas automáticos de condução, quadro esse para o qual já foi submetida uma proposta de decreto-lei e que aguarda a sua aprovação governamental e posterior publicação. Naturalmente, uma vez verificada esta inversão de paradigma regulatório, será o normativo constante do diploma em apreço a determinar a possibilidade, o enquadramento, o procedimento e os moldes de aprovação/autorização/realização dos testes.

ANEXO D

Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I. P. (IMT)

I. Enquadramento

As zonas livres tecnológicas, nos termos do Decreto-Lei n.º 67/2021, de 30 de julho, constituem «um ambiente físico, geograficamente localizado, em ambiente real ou quase-real, destinado à realização de testes e experimentação de tecnologias, produtos, serviços e processos inovadores de base tecnológica, com o acompanhamento direto e permanente por parte das entidades competentes, nomeadamente ao nível da realização de testes, da prestação de informações, orientações e recomendações, correspondendo ao conceito de *sandbox* regulatória».

O Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I. P. (IMT), nos termos do Decreto-Lei n.º 236/2012, de 31 de outubro, tem por missão «regular, fiscalizar e exercer funções de coordenação e planeamento no setor dos transportes terrestres, bem como regular e fiscalizar o setor das infraestruturas rodoviárias e supervisionar e regulamentar a execução, conservação, gestão e exploração das mesmas, e ainda supervisionar e regular a atividade económica do setor dos portos comerciais e transportes marítimos, de modo a satisfazer as necessidades de mobilidade de pessoas e bens, visando, ainda, a promoção da segurança, da qualidade e dos direitos dos utilizadores dos referidos transportes».

O presente parecer sobre o Regulamento da Zona Livre Tecnológica de Matosinhos (doravante «Regulamento da ZLT») enquadra-se assim na vertente do IMT enquanto entidade com responsabilidades na regulamentação técnica e licenciamento para o setor da mobilidade e dos transportes.

II. Análise do Regulamento da Zona Livre Tecnológica de Matosinhos

A Zona Livre Tecnológica (ZLT) de Matosinhos é um espaço delimitado geograficamente no município de Matosinhos, abrangendo espaços públicos e espaços privados, designadamente, neste último caso, a área do Porto de Leixões.

Os objetivos estratégicos desta ZLT, conforme enunciados no n.º 2 do artigo 2.º do Regulamento da ZLT, incluem uma referência direta ao setor da mobilidade e dos transportes — na alínea *a*) «Apoiar o desenvolvimento de soluções para os desafios da mobilidade do futuro» — sendo os restantes objetivos igualmente aplicáveis ao setor (acelerar a transição de produtos e serviços para o mercado; fomentar inovação e internacionalização; atrair projetos internacionais; captar investimento; estimular o empreendedorismo e acelerar a transição para a neutralidade carbónica).

Acresce destacar que, tal como estipulado nos n.os 1 e 2 do artigo 6.º, «a área de intervenção da ZLT de Matosinhos é a mobilidade orientada para a neutralidade carbónica nas cidades» pretendendo-se testar «produtos ciberfísicos de mobilidade carbono-zero, desenhados para serem usados como serviços, que integram três dimensões essenciais»:

Produtos físicos de mobilidade (e os sistemas de energia);
Infraestrutura e os dispositivos de conetividade;
Plataformas de ciência de dados.

Complementarmente e ainda no artigo 6.º são referidas, a título exemplificativo, diversas tecnologias que poderão vir a ser testadas, designadamente:

Analítica de dados;
Inteligência artificial;
Sensorização e IoT (Internet of Things);
Tecnologias de carregamento;
Comunicações baseadas em 5G;
Blockchain.

Os termos da coordenação com as entidades competentes, que incluem o Instituto da Mobilidade e dos Transportes, estão definidos no artigo 10.º, sendo relevante destacar que, de acordo com o n.º 2, «antes da realização de cada teste, e na sequência da submissão de um pedido por parte de um promotor, a entidade gestora informa as entidades competentes relevantes, por forma a avaliar se os mesmos requerem uma intervenção específica em matéria de autorizações».

III. Parecer do IMT

O quadro estratégico europeu e nacional para o setor da mobilidade e transportes, tal como se encontra delineado em instrumentos como a Estratégia Europeia de Mobilidade Sustentável e Inteligente, o Novo Quadro Europeu de Mobilidade Urbana, o Programa Nacional de Investimentos 2030, o Plano de Recuperação e Resiliência e o Plano Nacional de Energia e Clima, identifica a necessidade de promover a transição do atual modelo de mobilidade, centrado na utilização excessiva do transporte individual, para um modelo de mobilidade orientado para a neutralidade carbónica (sem emissões de gases com efeitos de estufa) e que, simultaneamente, reduza as externalidades negativas ao nível da sinistralidade, dos congestionamentos e da poluição do ar e sonora. Neste contexto avalia-se que os objetivos estratégicos enunciados no Regulamento da ZLT se encontram alinhados com o quadro estratégico de referência do setor.

Acresce referir que este processo de transição para um modelo de mobilidade mais sustentável implica necessariamente o desenvolvimento de um conjunto de novos serviços e produtos, que precisam de ser devidamente testados antes de serem disponibilizados ao público. Avalia-se que a constituição da ZLT de Matosinhos vem reforçar a capacidade nacional de conceber e testar os novos serviços e produtos de mobilidade e transportes, tendo assim potencial para acelerar o referido processo de transição.

No que concerne às dimensões essenciais identificadas (produtos físicos/sistemas de energia; Infraestrutura/conetividade; dados), bem como às tecnologias referidas, avalia-se que as mesmas correspondem a vetores que têm vindo a ser alvo de importantes investimentos e que, nesse contexto, podem ser entendidas como apostas estratégicas do setor da mobilidade e dos transportes. No entanto, neste domínio cumpre referir que, ao nível das comunicações, e apesar da sua menor maturidade nesta fase, as soluções baseadas em tecnologia 5G (telecomunicações móveis *celular*

long range) são atualmente tão importantes como as soluções baseadas em tecnologia ITS-G5 (telecomunicações de curta distância, *dedicated short-range communications*), que apresentam um elevado nível de maturidade, pelo que se entende que o Regulamento da ZLT seria beneficiado pelo reforço da sua neutralidade tecnológica, através da inclusão de referência a ambas as tecnologias.

No que concerne ao modelo preconizado para assegurar a coordenação com as entidades competentes, o IMT manifesta concordância com a sua inclusão neste grupo de entidades e avalia favoravelmente a metodologia de consulta *ad hoc* por forma a determinar se cada pedido requer uma intervenção específica em matéria de autorizações.

Relativamente aos testes que envolvam veículos em via pública, devem os mesmos ser realizados com veículos que se encontrem aprovados de acordo com os requisitos estabelecidos nos respetivos regulamentos de homologação (e legislação complementar que implementa os regulamentos em causa), nomeadamente:

Regulamento (UE) 2018/858, de 30 de maio de 2018, relativo à homologação e à fiscalização do mercado dos veículos a motor e seus reboques, e dos sistemas, componentes e unidades técnicas;

Regulamento (UE) n.º 168/2013, de 15 de janeiro de 2013, relativo à homologação e fiscalização do mercado dos veículos de duas ou três rodas e dos quadriciclos.

116584113