



Resposta UVE à Consulta Pública relativa ao Novo Regime Jurídico da Mobilidade Elétrica

(Decreto-Lei 41/XXIV/2025)

Áreas Temáticas
Infraestruturas / Transportes

Tipo Diploma
Diploma Legislativo

Entidade Promotora
Gabinete do Ministro das Infraestruturas e Habitação

Data de Publicitação
2025-02-27

Data de envio da resposta pela UVE
2025-03-28

1





ÍNDICE

INTRODUÇÃO.....	3
PREMISSAS QUE O NOVO REGIME JURÍDICO DA MOBILIDADE ELÉTRICA (NRJME) DEVE CUMPRIR.....	4
ACESSO UNIVERSAL.....	4
CONFORMIDADE TECNOLÓGICA	4
SESSÃO DE CARREGAMENTO	4
DISPONIBILIZAÇÃO DE DADOS	4
ESTRUTURA DE PREÇOS SIMPLES, BASEADA EM ENERGIA.....	5
FACILITAR A INSTALAÇÃO DE NOVOS POSTOS	5
FACILITAR O CARREGAMENTO EM LOCAIS COM PROPRIEDADE PARTILHADA	6
GARANTIR CONCORRÊNCIA, IMPEDINDO A FORMAÇÃO DE OLIGOPÓLIOS.....	6
GARANTIR UMA TRANSIÇÃO SUAVE ENTRE O MODELO ANTERIOR E O PROPOSTO.....	6
IMPOSIÇÃO DO CUMPRIMENTO DA LEGISLAÇÃO	6
INTEROPERABILIDADE GARANTIDA	7
SEGREGAÇÃO DE CONSUMOS.....	7
SIMPLIFICAR A ENTRADA DE NOVOS PLAYERS	8
ANÁLISE	9
AUTORIDADE DA CONCORRÊNCIA, RECOMENDAÇÕES	9
ACESSO UNIVERSAL.....	10
CONFORMIDADE TECNOLÓGICA	10
ATIVAÇÃO DA SESSÃO DE CARREGAMENTO	10
DESMEMBRAMENTO DA EGME	11
DISPONIBILIZAÇÃO DE DADOS	11
ENTIDADE GESTORA DA MOBILIDADE ELÉTRICA (EGME).....	12
ESTRUTURA DE PREÇOS SIMPLES, BASEADA EM ENERGIA.....	13
FACILITAR A INSTALAÇÃO DE NOVOS POSTOS	14
FACILITAR O CARREGAMENTO EM LOCAIS COM PROPRIEDADE PARTILHADA	14
FROTAS	15
GARANTIR CONCORRÊNCIA, IMPEDINDO A FORMAÇÃO DE OLIGOPÓLIOS.....	17
GARANTIR UMA TRANSIÇÃO SUAVE	18
IMPOSIÇÃO DO CUMPRIMENTO DA LEGISLAÇÃO	22
INTEROPERABILIDADE.....	22
ORGANIZAÇÃO DE REGISTO DE IDENTIFICADORES (ODRI).....	26
SEGREGAÇÃO DE CONSUMOS.....	27
SIMPLIFICAR A ENTRADA DE NOVOS PLAYERS	28
IMPRECISÕES GERAIS DO DOCUMENTO	29
CONCLUSÕES	31
ANEXOS	32





INTRODUÇÃO

A UVE desde a sua fundação que acompanha detalhadamente a criação e evolução do regime jurídico que regulamenta o carregamento de veículos elétricos, seja em locais de acesso público, mas também em locais de acesso privado, pois considera que uma rede de carregamento abrangente, transparente e de acesso universal (no caso de locais de acesso público) é uma condição fundamental para o crescimento da mobilidade elétrica em Portugal. Nunca nos coibimos da crítica construtiva seja de uma forma mais casuística como no caso dos manifestos relativamente ao estado da rede pública de carregamento, ou de uma forma estruturada com a auscultação dos *stakeholders* e a formulação de propostas para melhorias, tanto do regime jurídico, como da sua regulamentação, como foi o caso do documento elaborado em parceria com o CEiiA em 2020: “Um modelo de Mobilidade Elétrica para o futuro”, atualizado e revisto em 2024, assim como em outros trabalhos oportunamente entregues às entidades competentes, onde procuramos dar a nossa visão relativamente a melhorias a introduzir na legislação e regulamentação do carregamento de veículos elétricos.

A atual proposta em consulta pública tem uma relevância enorme para o futuro da mobilidade elétrica em Portugal e por isso mereceu a maior atenção por parte da associação, ainda para mais pelo facto de ser uma rutura total com o atual modelo de carregamento de veículos elétricos.

Nesta análise vamos inicialmente focarmos nas questões fundamentais que o regime jurídico e a regulamentação devem garantir para depois fazer uma análise às propostas em consulta pública tendo por base essas premissas.





Premissas que o Novo Regime Jurídico da Mobilidade Elétrica (NRJME) deve cumprir

Acesso universal

Conformidade Tecnológica

Todos os veículos compatíveis tecnicamente com o carregador devem poder carregar, independentemente da sua marca, modelo ou proprietário. Em Corrente Alternada (CA) o protocolo homologado a nível europeu é universal, pelo que todos os veículos deverão poder carregar em qualquer posto. No entanto, em corrente contínua (CC), existem 3 formatos nos veículos em circulação: CCS2 Combo, CHAdeMO e Tipo 2 Tesla modificado (DC), sendo que para este último existe a possibilidade de usar adaptador para CHAdeMO ou realizar um *retrofit* para CCS2 Combo. Apenas o formato CCS2 Combo é permitido nas homologações de novos veículos, pelo que tendencialmente este será o único formato disponível no mercado. Assim, a questão da compatibilidade técnica apenas se aplica a veículos antigos, pelo que, regra geral, todos os veículos deverão poder carregar em todos os postos.

Sessão de Carregamento

Devem ser disponibilizadas ao utilizador o maior número possível de soluções para ativar a sua sessão de carregamento. Tudo o que seja reduzir ou impor limitações sobre soluções atualmente disponíveis deve ser evitado. Não podem ser permitidas soluções exclusivas de meios de pagamento únicos em aplicações do Operador do ponto de carregamento e um cuidado especial deve ser tido relativamente ao período de transição e sobre os pontos de carregamento que podem transitar do modelo atual para a proposta agora em consulta pública.

Disponibilização de dados

Em nosso entender, a partilha pública de dados estáticos (localização geográfica dos pontos de carregamento, número de tomadas, potência máxima por tomada, corrente máxima por tomada, tipo de tomada, meios de pagamento, preços, etc.) e dinâmicos (estado operacional (operacional/fora de serviço), estado atual das tomadas (em utilização/disponível), preço ad hoc, origem da eletricidade fornecida, etc.) dos postos de carregamento de veículos elétricos é fundamental para permitir ao utilizador uma escolha informada, a criação de serviços inovadores, e a obtenção de dados estatísticos relevantes para a identificação de aspetos a melhorar, o cumprimento de metas locais, nacionais e internacionais, bem como garantir um verdadeiro mercado concorrencial. Estes dados devem estar abertos ao público de uma forma padronizada e publicamente documentada, para que qualquer pessoa ou entidade os possa obter.



Estrutura de preços simples, baseada em energia

Sendo o bem adquirido pelos utilizadores a energia, a unidade base para a faturação deverá ser o kWh (3,6MJ). Há, no entanto, algumas situações onde entendemos que se justifica a introdução do fator tempo, para evitar situações abusivas de utilização do posto. O fator tempo apenas poderá ser introduzido após o término da sessão de carregamento ou após um período razoável (com base na potência do posto) de utilização do posto com faturação por energia, sendo considerado o custo por tempo como uma taxa anti abuso, beneficiando tanto o operador do posto, que terá uma remuneração mais justa pelo uso indevido do posto, como os utilizadores em geral, que terão o posto com maior disponibilidade.

A UVE já luta há muito tempo por esta introdução de um tarifário baseado em energia, tendo havido uma progressiva migração de postos para este tipo de tarifários (gráfico 1), embora até ao momento sem existir qualquer obrigação legal para o efeito. À data de fevereiro de 2025, segundo os dados recolhidos pela UVE no seu Observatório da Mobilidade Elétrica (O-ME)¹, apenas 23,7% da rede possui um tarifário em energia. O novo regime jurídico deverá impor esta situação de forma abstrata, ainda que possa ser o regulador a definir os parâmetros mínimos ao nível temporal, como solicitado na revisão proposta pela UVE para o NRJME, que juntamos em anexo (anexo VI, ponto 4)².

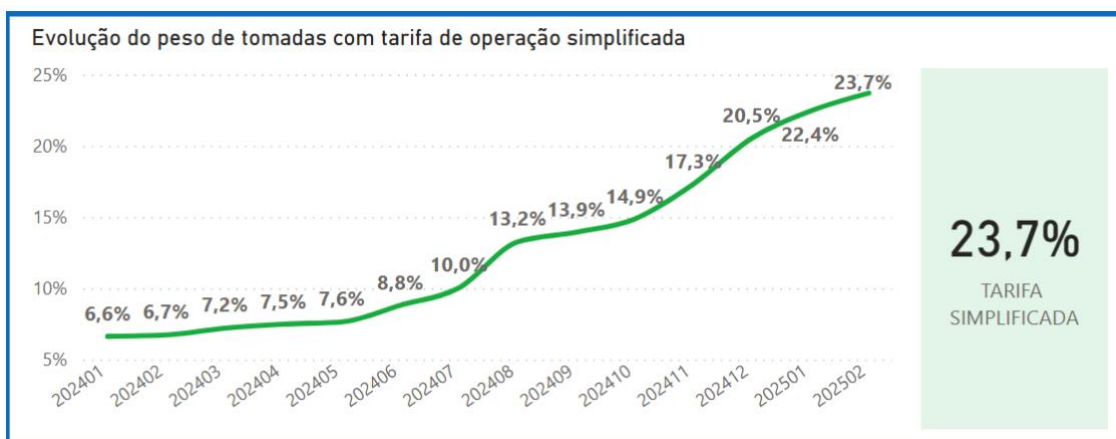


Gráfico 1 - Evolução da percentagem de tomadas da rede pública de carregamento com tarifário de operação em energia.

¹ [Observatório da Mobilidade Elétrica, um trabalho da UVE disponível online a partir de 7-abril-2025](#)

² [Propostas UVE - Revisão do Regime Jurídico da Mobilidade Elétrica \(RJME\)](#)



Facilitar a instalação de novos postos

Não deve criar obrigações regulamentares desnecessárias que atrasem o processo de registo, instalação e licenciamento dos novos postos. O ritmo necessário de instalação de postos deverá ser multiplicado várias vezes para acompanhar o ritmo de crescimento da frota de veículos elétricos em Portugal.

Facilitar o carregamento em locais com propriedade partilhada

O carregamento de veículos elétricos em condomínios onde não exista uma ligação da instalação da habitação para o local de garagem foi desde o início da mobilidade elétrica em Portugal um forte entrave à sua adoção, situação que é comum nos restantes países europeus, conforme auscultado pela UVE junto dos seus parceiros na GEVA (Global EV Alliance)³. A possibilidade de carregar o veículo em casa, a preços naturalmente mais favoráveis e com o conforto adicional de não ter de efetuar uma deslocação a um posto de carregamento externo, maximizando diariamente a autonomia disponível no veículo, é um dos grandes trunfos da mobilidade elétrica face aos veículos movidos com motores de combustão interna.

É fundamental que o RJME crie condições melhores que o quadro atual para definitivamente acabar com todas as situações de dúvida que geram impasses e atrasos na adoção da Mobilidade Elétrica.

Garantir concorrência, impedindo a formação de oligopólios

É fundamental que as barreiras à entrada continuem a ser reduzidas, de modo a evitar a concentração dos postos em poucos concorrentes com a criação de um oligopólio e o inevitável aumento de preços e redução do poder dos utilizadores.

Garantir uma transição suave entre o modelo anterior e o proposto

A incerteza é o maior inimigo do investimento, o simples facto de alterar o RJME pode prejudicar o investimento na rede de carregamentos pela incerteza criada. Os *players* atuais terão mais tarde ou mais cedo de ter custos significativos para adaptar os seus sistemas ao novo RJME, pelo

³ A GEVA é uma associação que congrega +60 associações de utilizadores de veículos elétricos de todo o mundo, <https://globalevalliance.com/>





que é necessário transmitir segurança de que os seus investimentos passados terão rentabilidade de modo que estejam confortáveis em realizar investimentos futuros.

Imposição do cumprimento da legislação

O RJME deve ter meios legais para garantir o seu cumprimento, seja por meio de coimas para as falhas menores, seja pela retirada temporária ou permanente a um *player* da sua licença de atividade no caso de falhas mais graves. Deverá ser bem claro quais são as entidades responsáveis pela fiscalização e imposição destes meios legais, e estas entidades devem ser dotadas dos meios humanos e materiais para poder executar esta função.

Interoperabilidade garantida

O utilizador deve ter sempre a possibilidade de carregar em qualquer ponto de carregamento de acesso público, seja pela existência no local de um meio de pagamento amplamente utilizado na União Europeia, como um cartão bancário, ou pela interoperabilidade do Comercializador de Eletricidade para a Mobilidade Elétrica / Prestador de Serviços de Mobilidade Elétrica, com o qual o utilizador tem um contrato, ou diretamente pelo Operador de Pontos de Carregamento.

Relativamente à interoperabilidade, devem ser garantidas ao utilizador o maior número de soluções possíveis para a ativação de uma sessão de carregamento. Devem ser criadas medidas que evitem a possibilidade de “redes isoladas”, que provocam uma dependência total da ativação de uma sessão de carregamento, isoladamente e exclusivamente, pelos meios do operador dono do PCVE. Adicionalmente não deve ser permitida a cobrança de qualquer valor pelo OPC pela disponibilização da interoperabilidade, seja operacionalmente ou na fase de implementação/ligação (incluindo, por exemplo, a cobrança para o acesso a APIs de disponibilização de dados).

Segregação de consumos

A segregação de consumos na mobilidade elétrica é um tema fundamental para a mobilidade elétrica porque afeta diretamente a transparência, a competitividade do setor e os benefícios para os utilizadores de veículos elétricos. Os consumos de eletricidade para carregamento de veículos elétricos são, na maioria dos casos, misturados com os consumos domésticos ou empresariais. A separação destes consumos permite aplicar tarifas diferenciadas e mais justas, evitando que os utilizadores sejam penalizados com tarifas que não refletem o uso específico da mobilidade elétrica.

A segregação de consumos facilita a instalação de postos de carregamento, como demonstra a atual distribuição de instalações na nossa rede pública - de acordo com informações que





conseguimos obter do ORD (E-Redes), cerca de 65% das instalações de PCVE são em pontos de entrega de instalações existentes, não exclusivos para mobilidade elétrica.

Esta segregação permite soluções fundamentais para o sucesso da mobilidade elétrica no capítulo das frotas das empresas, como é exemplo o sucesso do modelo Detentor de Ponto de Carregamento (DPC). Em situações de propriedade partilhada da instalação, como em condomínios, a solução DPC acaba muitas vezes por ser a única viável, seja por impossibilidade técnica ou de segurança na ligação às instalações elétricas das frações individuais ou por ser a solução mais vantajosa economicamente, além de reduzir também os problemas sociais derivados da partilha dos custos da energia dos carregamentos em condomínios.

Algumas taxas e encargos do setor elétrico não fazem sentido para a mobilidade elétrica, como são exemplo alguns custos associados ao défice tarifário histórico, ou as taxas do audiovisual. A segregação dos consumos permite um enquadramento regulatório mais justo, aplicando apenas os encargos relevantes para a mobilidade elétrica.

A separação dos consumos permite aplicar incentivos fiscais específicos à eletricidade usada para o carregamento de veículos elétricos, facilita o caminho para medidas de discriminação positiva dirigidas exclusivamente à mobilidade elétrica, como é exemplo o atual regime diferenciado para a tarifa de acesso às redes de mobilidade elétrica. Pode ainda desempenhar um fator crítico na contabilização da eletricidade de origem renovável, criando condições mais justas e mais incentivadoras para todo o processo da valorização económica das emissões de CO₂ poupadas pela incorporação de eletricidade de origem renovável na mobilidade elétrica (NRJME artigo 5.º - Emissões de títulos).

Simplificar a entrada de novos *players*

A entrada de novos *players* deve ser facilitada, não obrigando estes a despendere valores elevados de capital em ativos não produtivos, como sendo garantias bancárias ou taxas elevadas para o registo em entidades governamentais. Isto permite acelerar a instalação de novos postos em locais menos atrativos para grandes *players* e fomenta a concorrência saudável.





Análise

Neste ponto iremos analisar o cumprimento pelo NRJME das premissas enumeradas anteriormente. Adicionalmente, pela sua importância na criação do NRJME, as recomendações da Autoridade da Concorrência serão alvo de uma análise separada.

Autoridade da Concorrência, recomendações

Antes de avaliar as premissas enumeradas no ponto anterior, é importante tecer alguns comentários às recomendações da Autoridade da Concorrência que foram importantes, como é referido na parte introdutória do documento, para a elaboração desta proposta.

A Autoridade da Concorrência publicou⁴ em janeiro de 2024 um conjunto de recomendações sobre o setor da mobilidade elétrica onde eram apontadas 6 recomendações ao Governo e 1 aos Municípios, colocando o documento para consulta pública que decorreu até 1 de março de 2024.

A UVE - Associação de Utilizadores de veículos Elétricos participou na consulta pública promovida pela Autoridade da Concorrência, contribuindo com a perspetiva dos utilizadores de veículos elétricos.

Anexamos (anexo I)⁵ a este documento a resposta que a UVE submeteu à consulta pública da AdC, onde, em resumo, concordamos com 6 dos pontos apresentados, mas levantamos várias questões sobre a proposta de integração dos Operadores de Pontos de Carregamento com os Comercializadores de Eletricidade para a Mobilidade Elétrica (CEME).

Queremos fazer notar que as respostas a esta consulta pública demonstraram, maioritariamente, exatamente a mesma preocupação levantada pela UVE.

Na versão final⁶ do estudo da AdC, elaborada após os resultados da consulta pública, passaram a existir 9 recomendações, mantendo-se as nossas reservas apenas sobre o ponto de integração dos OPC com os CEME. No entanto, sobre esta recomendação é importante referir o que diz a versão final do referido estudo, que, fruto das opiniões recolhidas na consulta pública, sugere nas suas conclusões:

"139. Não obstante, e de modo o potencial impacto adverso dessa simplificação no setor, a transição para o novo modelo poderia ser efetuada de forma faseada. Tal permitiria adaptar o processo de transição a eventuais situações não previstas previamente, bem como suavizar no tempo o impacto da transição sobre os agentes e consumidores.

⁴ [Consulta pública ao estudo da AdC - Concorrência e Mobilidade Elétrica em Portugal](#)

⁵ [Resposta da UVE - Associação de Utilizadores de Veículos Elétricos a consulta pública da Autoridade da Concorrência sobre o seu estudo Concorrência e Mobilidade Elétrica em Portugal apresentado em 19-01-2024, com consulta pública a decorrer até 1 de Março 2024](#)

⁶ [Versão final - Estudo AdC - Concorrência e Mobilidade Elétrica em Portugal](#)





140. Nesse sentido, a adoção do novo modelo poderia ser efetuada, pelo menos, em três fases, com uma avaliação de impacto no final de cada fase:

(i) Na primeira fase, o modelo para os carregamentos numa base ad hoc sugerido pela ERSE seria adotado;

(ii) Na segunda fase, o papel dos OPC e dos CEME seria integrado e uma obrigação dos OPC de permitirem a utilização dos seus equipamentos por consumidores de outros OPC seria estabelecida, assegurando-se, desse modo, a universalidade no acesso aos serviços de mobilidade elétrica;

(iii) E na terceira, e última fase, o novo modelo seria totalmente adotado, mediante a revogação da obrigação dos OPC de permitirem a utilização dos seus equipamentos por consumidores de outros OPC, passando a universalidade no acesso aos serviços de mobilidade elétrica a ser garantida com base nos carregamentos numa base ad hoc na atividade dos prestadores de serviços de mobilidade."

Na nossa opinião, avançando o processo de reestruturação total do modelo de mobilidade elétrica em Portugal, este processo de transição proposto pela AdC demonstra um maior cuidado pela disponibilização dos serviços de carregamento aos utilizadores neste período de transição, que infelizmente não foi devidamente acautelado no presente projeto de decreto-lei. Claramente este princípio: "...e uma obrigação dos OPC de permitirem a utilização dos seus equipamentos por consumidores de outros OPC seria estabelecida, assegurando-se, desse modo, a universalidade no acesso aos serviços de mobilidade elétrica..." não está acautelado e podem resultar em sérias consequências para a experiência do utilizador.

Acesso Universal

Conformidade Tecnológica

A proposta do NRJME está em nosso entender de acordo com a nossa premissa de universalidade de acesso, apenas podendo impedir o uso de um posto de carregamento por incompatibilidade técnica (artigo 13, nº 2). Uma vez que a compatibilidade técnica dos novos veículos está garantida por outra regulação europeia, não sendo assim possível a uma marca criar um ecossistema fechado de veículos e postos, aceitamos sem reservas o indicado na proposta.

Ativação da sessão de carregamento

Relativamente à ativação da sessão de carregamento, a opção foi a de considerar o pagamento ad hoc como solução universal única, seja por código QR ou por cartão bancário, o que a nosso ver é insuficiente. O utilizador em Portugal está habituado a poder fazer o pagamento através de um único contrato com uma entidade, uma opção que com dificuldade outros países tentam implementar, pelo que consideramos um enorme retrocesso a perda desta funcionalidade na nossa rede de carregamento pública.

10





Desenvolvemos esta questão em detalhe no ponto Interoperabilidade. Neste capítulo queremos apenas deixar claro que a UVE defende que o maior número de possibilidades deve estar disponível para o utilizador em cada PCVE.

Desmembramento da EGME

O retalho da atual empresa com funções de gestão da mobilidade elétrica em Portugal (MOBI.E) é acima de tudo um ato de gestão questionável: o estado português investiu muitos recursos na criação de um ativo durante 16 anos e não se encontram motivos para que este trabalho e investimento sejam desperdiçados. Estes investimentos podem e devem ser aproveitados, mantendo os instrumentos que permitem a operacionalidade desta entidade e terminando num processo de privatização da mesma.

Desde 2020 que a UVE entende a privatização da MOBI.E como uma solução para a evolução do modelo. No resumo e atualização do documento, realizado em 2024 – Novo Modelo de Mobilidade Elétrica (anexo II) - mantemos essa ideia, elaborando inclusivamente um caminho para essa transformação. É um processo que obriga a vários cuidados, identificados no referido documento, mas que vemos como benéfico no seu resultado final para o utilizador.

Como entidade pública ou privada temos opinião contrária ao seu desmembramento e defendemos a continuidade da sua atividade, independentemente da evolução considerada neste projeto de decreto-lei, do fim da obrigação centralizadora dos pontos de carregamento.

Disponibilização de dados

A questão da disponibilização de dados é abordada no artigo 13, remetendo a especificação de quais os dados a disponibilizar para o regulamento AFIR e as condições básicas dos mesmos para o Regulamento Delegado (EU) 2022/670. Atualmente Portugal possui e disponibiliza ao utilizador uma das melhores experiências, ao nível da informação, existentes em toda a Europa, como comprovam as afirmações recorrentes tanto dos prestadores de serviços para a mobilidade elétrica nacionais a operar em toda a Europa (exemplo Mii) como dos operadores europeus com atividade em Portugal (exemplo Atlante).

É uma condição que entendemos como intocável para o utilizador, a manutenção do estado atual, a todos os níveis: quantidade, qualidade e disponibilização dos dados. No mínimo devemos manter os dados atualmente partilhados pelos OPC com a EGME (atualmente MOBI.E), conforme definidos nas várias notas técnicas⁷ desta entidade, pois qualquer retrocesso neste campo seria muito nefasto para a mobilidade elétrica em Portugal, que conforme mencionamos atrás é um exemplo a nível europeu neste campo.

Adicionalmente, não devemos hesitar em ultrapassar os requisitos do AFIR e mesmo do regulamento delegado (EU) 2022/670. Como é conhecido o tema dos dados encontra-se em

⁷ [Regras Técnicas e Procedimentos da MOBI.E](#)





revisão, ao nível da União Europeia, com uma revisão do regulamento AFIR já no próximo ano de 2026. O utilizador português não pode ver diminuídas as suas atuais condições neste processo.

Congratulamos a solução encontrada, da criação de uma Entidade Agregadora de Dados para a Mobilidade Elétrica, que demonstra um reconhecimento de que é necessário aproveitar o que temos atualmente, recaindo, como esperamos e tudo indica, a solução desta entidade num aproveitamento da estrutura criada e atualmente em funcionamento na Entidade Gestora da Mobilidade Elétrica, a empresa MOBI.E.

Não encontramos na proposta nem nos regulamentos europeus a indicação explícita de que os dados devem ser partilhados gratuitamente numa solução “open data”, e por isso consideramos que a proposta seria enriquecida se mencionasse explicitamente que o PAN e/ou a EADME partilham os dados gratuitamente ou a um custo marginal a qualquer pessoa ou entidade que queira utilizar esses dados.

A UVE desenvolveu o Observatório da Mobilidade Elétrica (O-ME)⁸, que entre outras funcionalidades, permite, de forma completamente gratuita para o utilizador, comparar e avaliar todos os PCVE da rede pública em muitas variáveis, sejam elas o preço, disponibilidade, tempo de utilização, etc. É essencial para que este tipo de soluções, fruto de qualquer *stakeholder*, sejam possíveis de realizar para um trabalho de análise e comparação, fomentando a concorrência e a melhoria dos serviços, assegurando o acesso a este tipo de dados sem limitações, sejam elas no preço (atualmente gratuito) ou a nível tecnológico.

Entidade Gestora da Mobilidade Elétrica (EGME)

O presente projeto de decreto-lei extingue uma entidade centralizadora, criando no seu lugar várias outras. Termina a atual EGME (atualmente a empresa MOBI.E), e cria neste projeto de decreto-lei, pelo menos, a Entidade Gestora da Plataforma, a Entidade Agregadora de Dados para a Mobilidade Elétrica e a entidade responsável pelo registo de identificadores (ainda por designar).

Na nossa opinião, o fim da obrigação legal de ligação dos pontos de carregamento a uma entidade centralizadora não implica o fim de uma entidade gestora da mobilidade elétrica. A necessidade de uma entidade global de gestão da mobilidade elétrica é evidente. O carácter de transição, a necessária rápida adaptação, evolução e o constante surgimento de novas e inovadoras soluções, necessitam de um acompanhamento específico e dedicado.

O atual projeto de decreto-lei propõe dividir, mas na nossa opinião o futuro, exigirá voltar a unir. Num resumo simplista, hoje temos uma entidade, que será dividida em duas, três ou quatro entidades e muito seguramente teremos ainda uma quinta, que será o agregador de todas estas, ou seja, o que temos hoje.

⁸ [Observatório da Mobilidade Elétrica, um trabalho da UVE disponível online a partir de 7-abril-2025](#)





É essencial uma entidade responsável por novos projetos de identificação, planeamento e instalação de postos de carregamento onde existe a identificada falta destes, e que bons resultados trouxeram à dinamização da rede de carregamento em zonas com menos quota destes serviços.

Alguns exemplos:

- Concurso público CPAQ/01/2020 integrado no Programa de Estabilização Económica e Social do Governo, com um financiamento do Fundo Ambiental para a instalação de 10 HUB's de norte a sul num total de 140 pontos de carregamento (desde 22 kW até 150 kW);
- Concurso público CPI/02/2020 integrado no Programa de Estabilização Económica e Social do Governo, com um financiamento do Fundo Ambiental para a instalação de 12 postos ultrarrápidos (150 kW) de norte a sul do país;
- Concurso público CPI/01/2024, denominado de "Ruas Elétricas", com um financiamento do Fundo Ambiental para a instalação de 312 pontos de carregamento normal (22 kW) em 62 municípios (1º fase), e adicionalmente mais 80 pontos (2º fase) em outros 17 municípios.

A necessidade de identificar, operacionalizar e alavancar os investimentos na rede pública de carregamento nos locais onde há relutância por parte dos investidores privados é mais um motivo claro da necessidade de uma Entidade Gestora da Mobilidade Elétrica (EGME).

Estrutura de preços simples, baseada em energia

Não encontramos na proposta a obrigação explícita para que o preço seja baseado em energia, apesar de indicar que no preço ad hoc deverá no mínimo ser indicado o preço por kWh (artigo 14 1.c), mas nada impedindo, a nosso ver, que possam ser introduzidos outros fatores no preço, como taxas de ativação e custo por tempo de utilização.

Deste modo, entendemos que a proposta poderia ser melhorada com a introdução desta obrigatoriedade de faturação apenas por energia consumida (ainda que possa ser introduzido um consumo mínimo, para racionalizar a utilização do posto), e podendo o OPC, opcionalmente, cobrar uma taxa temporal por uso indevido do posto após um período razoável de utilização do mesmo (podendo o detalhe desta obrigatoriedade ser definido pela entidade reguladora).

Provavelmente, o maior problema atual da nossa rede pública de carregamento é a complicação dos tarifários, a dificuldade que existe ao chegar a um posto de carregamento e saber o real custo do carregamento. Não é de hoje a preocupação da UVE com esta situação, ao longo dos anos a batalha pela simplificação sempre esteve no topo das prioridades, em 2022 a UVE apresentou um trabalho para **Simplificar o Tarifário da Rede Pública de Carregamento**,





incluímos esse documento em anexo (anexo III)⁹, que se mantém atual e continuará a ser necessário. Mais passos têm de ser tomados nesse sentido neste NRJME.

Facilitar a instalação de novos postos

A facilitação da instalação de novos postos de carregamento é essencial para o crescimento da mobilidade elétrica e para garantir um acesso equitativo a infraestruturas de carregamento. O Decreto-Lei 41/XXIV/2025 introduz medidas positivas neste sentido, nomeadamente:

1. **Licenciamento mais célere no domínio público** – O artigo 20.º, n.º 4 e 5 estabelece que os municípios ou outras entidades competentes devem conceder a licença para utilização privativa do domínio público no prazo máximo de 30 dias. Caso não haja resposta dentro deste prazo, a licença considera-se atribuída tacitamente, desde que o requerente consiga comprovar a data de submissão do pedido. Uma medida que vai seguramente encurtar os prazos de instalação dos PCVE.
2. **Áreas de serviço ou de abastecimento de combustíveis e Concessões de estacionamento em municípios** - O artigo 20.º, n.º 6 e 7, tanto na parte do licenciamento como da reserva de espaços para instalação de outros OPC.
3. **Autorização simplificada em edifícios e condomínios** – O artigo 23.º é uma evolução positiva da atual lei, embora consideremos que é possível ir ainda mais longe, passando também o ónus da rejeição do pedido de instalação do PCVE, para o condomínio, nos pontos d) e e), conforme já referido no tópico - **Facilitar o carregamento em locais com propriedade partilhada**.

Estas medidas representam avanços relevantes para a expansão da rede de carregamento, tornando o processo menos burocrático e mais acessível. No entanto, para garantir a sua eficácia, será fundamental assegurar fiscalização adequada e mecanismos que impeçam processos fictícios administrativos, garantindo que os prazos estabelecidos sejam efetivamente cumpridos.

Facilitar o carregamento em locais com propriedade partilhada

A proposta do NRJME no que toca à facilidade com que um condómino pode decidir instalar um PCVE na garagem partilhada é uma evolução positiva relativamente ao quadro atual, colocando o ónus da prova no caso da segurança de pessoas e bens (alínea c) do número 3 do artigo 23º) para impedir a sua instalação do lado dos restantes condóminos, um expediente utilizado atualmente em algumas situações para negar a instalação de PCVEs.

⁹ [Proposta UVE - Simplificar o Tarifário da Rede Pública de Carregamento, Trabalho apresentado em novembro de 2022](#)





Devido à elevada litigância neste tipo de situações, entendemos que a alínea d) do número 3 do artigo 23º deveria ser complementada, indicando: **Quando a instalação dos pontos de carregamento não for efetuada no espaço privativo de um condómino e dificultar a circulação nas vias comuns de acesso.**

No que toca ao leque de opções relativamente ao fornecimento de energia elétrica, existe uma que não é clara quanto à sua implementação, tema este desenvolvido nos nossos comentários à **Segregação de Consumos**. A possibilidade do fornecimento de energia a partir do ponto de entrega da garagem, propriedade do condomínio, é fundamental para maximizar o leque de situações onde é possível carregar um veículo nos condomínios e deverá ser clarificado de acordo com os nossos comentários a esse assunto.

Frotas

A Importância das Frotas no Sucesso da Mobilidade Elétrica em Portugal

Os veículos de frota desempenham um papel essencial na transição energética e na adoção da mobilidade elétrica em Portugal, representando uma fatia significativa do mercado automóvel, com frotas que percorrem milhares de quilómetros diariamente. A eletrificação destas frotas é crucial para reduzir emissões.

Em Portugal o sucesso na adoção da mobilidade elétrica, dados do Observatório Europeu de Combustíveis Alternativos (EAFO) do 4º trimestre 2024, colocam Portugal claramente acima da média europeia na quota de mercado dos veículos elétricos ligeiros, num 11º lugar entre os 27 países da união europeia, o que se deve em larga parte ao sucesso de todas as políticas facilitadoras e promotoras da adoção do veículo elétrico pelas empresas.

Entre essas medidas há duas que sofrem forte impacto com a introdução das propostas concretizadas por este projeto de decreto-lei:

i) O fim da interoperabilidade obrigatória

Um cartão de frota elétrica para toda a rede pública de carregamento é um fator determinante na facilidade da adoção da mobilidade elétrica, sendo a segurança de acesso a todos os postos da rede pública um fator crucial na transição das frotas. Principalmente numa fase inicial de construção de infraestrutura, onde não existe uma cobertura perfeita em todo o território.

Não podemos deixar de realçar que, enquanto na Europa se caminha para a disponibilização de soluções enquadradas com as que temos atualmente ao dispor do utilizador e principalmente das empresas, em Portugal, este projeto de decreto-lei, parece querer forçar um retrocesso, não protegendo e dinamizando esta solução. Um forte exemplo desta realidade é dado pelo concurso público para a construção e operação de infraestrutura de carregamento rápido para camiões elétricos, em áreas de descanso, ao longo das autoestradas federais da Alemanha. Um concurso organizado pela empresa pública Die Autobahn GmbH des Bundes, dividido em cinco lotes, cada um abrangendo cerca de 25 áreas





de descanso, onde entre os requisitos se pode encontrar: *“Cada operador selecionado deve assegurar o acesso não discriminatório às suas instalações de carregamento. Isto aplica-se tanto aos chamados EMSP (Prestadores de Serviços para a Mobilidade Elétrica) quanto diretamente aos clientes finais durante o carregamento ad-hoc. Além disso, cada utilizador das instalações de carregamento deve ter a liberdade de escolher o seu fornecedor de energia.”* - Esta informação está detalhada na seção 5.1. do concurso¹⁰, na descrição do lote.

Abordamos no capítulo **Interoperabilidade** as soluções que se apresentam neste novo modelo proposto por este projeto de decreto-lei, nomeadamente as soluções via prestadores de serviços para a mobilidade elétrica.

ii) O (provável) fim do modelo de detentor de posto de carregamento (DPC)

A mobilidade elétrica nas frotas exige soluções eficientes de carregamento privado, garantindo que os veículos estão operacionais diariamente sem depender exclusivamente da rede pública. O sucesso de um modelo que permite trazer para o domínio privado a mesma fórmula global das frotas, integrando o carregamento público e privado numa mesma solução para as empresas, acrescida de um enorme conforto, a todos os níveis, para os seus colaboradores, é algo único disponibilizado pelo atual regime jurídico da mobilidade elétrica, que este projeto de decreto-lei coloca em sério risco.

O projeto de decreto-lei não faz qualquer referência ao Detentor de Ponto de Carregamento (DPC), um modelo que tem sido fundamental para a gestão das frotas, conforme comprovam o número de carregadores instalados neste modelo, atualmente em funcionamento e em pleno desenvolvimento. Esta ausência pode representar uma ameaça à adoção da mobilidade elétrica por parte das empresas.

Muitas empresas fizeram investimentos significativos em infraestruturas próprias e equipamentos de carregamento nas residências dos seus colaboradores, para otimizar a operação das suas frotas elétricas. A falta de uma alternativa clara para o DPC compromete estes investimentos e gera incerteza no mercado.

A eliminação do modelo DPC sem uma alternativa clara coloca em risco a eletrificação das frotas em Portugal, afetando negativamente a transição energética. Para garantir que o setor empresarial continua a investir na mobilidade elétrica, é essencial que o novo decreto-lei inclua uma definição clara do DPC ou de um modelo equivalente para carregamento privado de veículos de frotas. Por toda a Europa este tema é de crucial importância e procuram-se soluções, algo que Portugal possui e parece não querer proteger.

Este diploma deve considerar estas preocupações, pois a mobilidade elétrica em Portugal depende fortemente do sucesso da eletrificação das frotas. A falta de um enquadramento adequado pode comprometer anos de investimento e travar o crescimento sustentável do setor.

¹⁰ <https://ted.europa.eu/pt/notice/-/detail/553148-2024>





Garantir concorrência, impedindo a formação de oligopólios

A proposta de Decreto-Lei 41/XXIV/2025 levanta-nos sérias preocupações quanto à manutenção de um mercado competitivo e à prevenção da concentração de poder em poucos operadores. A eliminação do Comercializador de Eletricidade para a Mobilidade Elétrica (CEME) e a possibilidade de criação de redes que podem funcionar de modo isolado pode resultar numa redução significativa da concorrência, com impacto direto nos preços e na universalidade do acesso à infraestrutura de carregamento.

À data de 28 de janeiro 2025, existiam, com registo ativo, em Portugal, 43 Comercializadores de Eletricidade para a Mobilidade Elétrica (CEME) e 120 Operadores de Pontos de Carregamento (OPC), que provam a dinâmica do setor e a facilidade de acesso ao exercício destas atividades. Com as alterações propostas assistiremos a uma redução relevante do número destes agentes, reduzindo-se significativamente o leque de opções para o utilizador, e potenciando a diminuição da concorrência com a consequente formação de oligopólios.

O modelo atual permite a criação de uma empresa local que se queira constituir como operador de ponto de Carregamento, facilita a criação de micro negócios especializados na operação de pontos de carregamento em áreas específicas. O desaparecimento do CEME e consequente necessidade de aquisição de eletricidade, para a operação de um reduzido número de pontos de carregamento, torna-se num modelo de negócio sem possibilidade de concorrência contra os atores do setor que detêm, à partida, forte presença no setor elétrico.

Além disso, a falta de transparência tarifária e a possibilidade de discriminação indireta contra utilizadores que não pertençam às redes privadas de determinados Operadores de Pontos de Carregamento (OPC) reforçam o risco de práticas abusivas. Sem regulamentação eficaz, há a possibilidade de imposição de "taxas de acesso" desproporcionais e condições que inviabilizam a livre escolha do consumidor. Neste capítulo é particularmente gravoso a abertura que é criada, com detalhe específico, no artigo 14.º número 3, para os serviços de subscrição - remetemos para o tópico **Interoperabilidade, ponto IV – prestadores de Serviços de Mobilidade Elétrica**, as considerações e problemáticas criadas, para o utilizador, neste assunto.

Para mitigar estes riscos e assegurar um mercado mais equilibrado, propõe-se:

1. Obrigatoriedade de Concorrência nas Autoestradas e Zonas de Elevada Procura – As concessões rodoviárias devem prever a presença de múltiplos Operadores de Pontos de Carregamento, para evitar monopólios locais e garantir diversidade de oferta.
2. Regras Claras para Redes isoladas (sem nenhuma solução de interoperabilidade) – Idealmente não deve ser permitido aos OPC este tipo de prática, conforme proposto no tópico **Interoperabilidade, ponto II – Acesso aos PCVE**. Ainda assim, os OPC que optem por modelos fechados devem estar obrigados a aceitar pelo menos um meio de pagamento universal e a garantir modelos de transparência adicionais nos preços. Todas as medidas que visem desincentivar esta prática devem ser adotadas.





3. Regulação Tarifária – Deve existir fiscalização ativa para evitar práticas anticompetitivas, assegurando que tarifas extra, taxas de acesso ou outras práticas, não são utilizadas para limitar condições de roaming, limitando assim a concorrência.
4. Modelos de Concursos para Instalação de Infraestruturas – Definir regras de atribuição de novas concessões que incentivem a diversidade de operadores e evitem a concentração excessiva do mercado.

Garantir a expansão da mobilidade elétrica exige um equilíbrio entre liberalização e regulamentação eficaz. A introdução de medidas específicas para evitar oligopólios e assegurar uma concorrência justa é essencial para proteger os utilizadores e fomentar um mercado dinâmico e inovador.

É fundamental considerar a possibilidade de manutenção da Entidade Gestora da Plataforma para lá do período transitório, com a manutenção dos instrumentos que possibilitam o seu funcionamento. Só esta medida conseguirá preservar a dinâmica e a acessibilidade do setor, garantindo um mercado equilibrado e competitivo, onde se mantenham os mais de 160 *players* atualmente existentes e evitar a sua concentração em poucos operadores dominantes.

Garantir uma transição suave

Há várias questões que nos preocupam relativamente a este aspeto, que consideramos essencial para evitar disrupções na rede pública de carregamentos.

A proposta atual coloca uma data de fim para o modelo atual, indo muito para além daquilo que foi proposto pela AdC no seu estudo (ver tópico **Autoridade da Concorrência, recomendações**), dando em nosso entender um sinal ao mercado de pouca confiança no legislador, pois este pode mudar profundamente as regras do jogo sem consideração pelos investimentos entretanto realizados pelo vários *players*, sejam eles OPC, CEMEs ou ambos.

No nosso entender não deverá ser colocado no NRJME uma data de fim para o modelo anterior, até porque os dois podem perfeitamente coexistir. Temos atualmente 120 operadores registados, muitos com dimensão reduzida e que podem não ter capacidade para se adaptar às novas regras, levando ao encerramento de milhares de PCVEs, insolvência de empresas e diminuição da concorrência.

A nossa proposta é não colocar uma data de fim do modelo atual, sendo alvo de avaliação pela tutela e pelos agentes do setor a médio prazo (nunca menos de 2 anos), e decidindo então pela sua extinção ou não, deixando claro que caso se justifique, a opção será sempre pela continuidade.

Há ainda várias disposições que é necessário regulamentar nesta proposta, que já estão asseguradas no modelo vigente. Pelo menos por 12 vezes o decreto-lei deixa para posterior momento a regulamentação de processos importantes; a saber:





Artigo 5.º - Emissão de títulos

“Os utilizadores e operadores que usem eletricidade renovável beneficiam das toneladas de CO2 não emitidas, transacionáveis e contabilizados no cumprimento das metas de incorporação do setor dos combustíveis e dos transportes, nos termos definidos **em portaria a aprovar pelos membros do Governo** responsáveis pelas áreas da mobilidade, do ambiente e da energia.”

Artigo 7.º - Carregamentos ad hoc, inteligente e bidirecional

“Os OPC devem adotar normas de comunicação que permitam o carregamento bidirecional (veículo-rede), nos termos **a definir em portaria dos membros do Governo responsáveis** pelas áreas do ambiente e da energia, e nos termos do Regulamento AFIR.”

Artigo 8.º - Pontos de carregamento

“As regras aplicáveis à instalação e funcionamento dos pontos de carregamento elétrico de veículos são aprovadas **em portaria do membro do Governo responsável** pela área da energia.”

“A portaria a que se refere o número anterior define, nomeadamente, as regras técnicas e de segurança, cumprindo, obrigatoriamente, os requisitos técnicos e funcionais aplicáveis aos contadores inteligentes e as especificações técnicas definidas no âmbito do Direito da União Europeia.”

Artigo 9.º - Atribuição de espaços públicos para pontos de carregamento elétrico de veículos

“A licença referida no número anterior deve prever, pelo menos, a área necessária à colocação do ponto de carregamento, e a área necessária ao estacionamento dos veículos durante o respetivo carregamento, nos termos **a aprovar em portaria dos membros do Governo** responsáveis pelas áreas da administração local, do ordenamento do território, da mobilidade e da energia.”

Artigo 10.º - Regime de exercício da operação de pontos de carregamento

“O exercício da atividade de operação de pontos de carregamento elétrico de veículos depende da atribuição de licença emitida pela Direção-Geral de Energia e Geologia





(DGEG), sujeita ao cumprimento dos requisitos e das qualificações **a definir em portaria do membro do Governo** responsável pela área da energia.”

Artigo 18.º - Entidade Agregadora de Dados para a Mobilidade Elétrica (EADME)

“Os **membros do Governo responsáveis** pelas áreas da mobilidade e da energia designam por despacho, **até 31 de dezembro de 2027**, a EADME.”

Artigo 19.º - Transmissão de dados ao Ponto de Acesso Nacional

“A disponibilização de dados de mobilidade elétrica pelos OPC à EADME, e a agregação e transmissão destes dados pela EADME ao Ponto de Acesso Nacional são regulados por portaria a aprovar pelos membros do Governo responsáveis pelas áreas da mobilidade e da energia.”

Artigo 22.º - Pontos de carregamento em novas operações urbanísticas

“Para os edifícios ou outros imóveis abrangidos pelo disposto no número anterior, deve ser assegurada uma potência adequada para o carregamento elétrico de veículos, não podendo essa potência ser inferior ao valor **a aprovar em portaria dos membros do Governo** responsáveis pelas áreas da administração local, do ordenamento do território, da habitação e da energia.”

“As normas técnicas para as instalações de carregamento elétrico de veículos são definidas pela portaria referida no número anterior.”

Artigo 27.º - Responsabilidade e seguro

“O OPC responde civilmente pelos danos causados no exercício da sua atividade devendo essa responsabilidade ser coberta por um contrato de seguro de responsabilidade civil, nos termos regulados **em portaria a aprovar pelos membros do Governo** responsáveis pelas áreas das finanças e da energia.”

Artigo 40.º - Taxas administrativas

“A taxa devida pela emissão da licença de operação de pontos de carregamento é fixada por portaria **a aprovar pelo membro do Governo** responsável pela área de energia.”

“Pela realização das inspeções previstas no artigo 16.º é devida à entidade inspetora competente uma taxa de inspeção, a aprovar por portaria do membro do Governo responsável pela área da energia.”





Artigo 42.º - Regulamentos da ERSE e da AMT

“Compete à ERSE aprovar, no âmbito das suas atribuições, as **alterações aos regulamentos necessárias para a implementação do disposto no presente decreto-lei**, no Regulamento AFIR e no Decreto-Lei n.º 97/2002, de 12 de abril, na sua redação atual.”

“Compete à AMT aprovar, no âmbito das suas atribuições, **a regulamentação necessária para a implementação do disposto no presente decreto-lei**, no Regulamento AFIR e no Decreto-Lei n.º 78/2014, de 14 de maio, na sua redação atual.”

A prática deste processo é habitual num novo decreto-lei, sendo também usual que estes processos se prolonguem por vários anos. No caso concreto da mobilidade elétrica, com um regime jurídico em pleno funcionamento este método representa um retrocesso para a mesma. Apelamos ao aproveitamento de processos já concluídos e análise cuidada de cada uma das decisões adiadas. Sendo muitas destas decisões competências de várias entidades, deve o decreto-lei impor rigorosamente as datas de concretização para os processos.

Este facto, é mais prejudicial, num setor em pleno funcionamento. Damos como exemplo a questão da transmissão dos dados à nova EADME: no artigo 19.º número 2, o novo projeto de decreto-lei deixa por concretizar a regulamentação para a disponibilização dos dados de mobilidade elétrica pelos OPC à EADME, e a agregação e transmissão destes dados pela EADME ao PAN. Isto é algo que temos em pleno funcionamento atualmente e de vital importância para os utilizadores. Qualquer interrupção neste serviço terá consequências muito prejudiciais para todos.

O decreto-lei final deve deixar o menor número de processo por concretizar e como referido acima impor rigorosamente o cumprimento das datas de concretização para os processos das entidades envolvidas. Este método não contribui para a perceção das alterações e acompanhamento das mesmas por parte do utilizador.

Imposição do cumprimento da legislação

De uma forma geral, a entidade responsável pela fiscalização dos PCVE é a ENSE, proposta que estamos de acordo, sendo que em casos específicos relativamente a situações comerciais e cumprimentos de regulamentos próprios será a ERSE a entidade responsável, e ainda no caso específico de fiscalização do envio de dados da EADME ao PAN será a AMT a entidade responsável. Não antevemos conflitos de atribuições entre as entidades, uma vez que estas estão bem definidas.

Relativamente ao regime sancionatório, de um modo geral também estamos de acordo, no entanto entendemos que a falta de envio de dados estáticos e dinâmicos de um PCVE (por via do seu OPC) à EADME deverá ser considerada uma falta grave, pela enorme importância que

21





estes dados têm para o acompanhamento da rede, conforto e segurança dos utilizadores e ainda na melhoria das condições de concorrência.

Há uma questão adicional que nos preocupa que é o caso de infração sucessiva da mesma norma, podendo em abstrato um OPC ir pagando as coimas, mantendo a prática de incumprimento ao longo do tempo. Entendemos que nestes casos deveria ser explícito na lei uma limitação ao número de falhas graves e leves num período, que em caso de ser excedida implicaria a suspensão ou revogação da licença ao OPC.

Interoperabilidade

O presente projeto de decreto-lei termina com uma das características mais diferenciadoras do chamado modelo de mobilidade elétrica português. Para a UVE esta particularidade de interoperabilidade obrigatória é responsável por grande parte do sucesso da mobilidade elétrica em Portugal.

O fim da interoperabilidade obrigatória via EGME ou no mínimo de alguma forma assegurada obrigatoriamente via uma qualquer plataforma, é na nossa opinião um enorme retrocesso no processo de evolução da Mobilidade Elétrica em Portugal.

Considerar a disponibilidade de um meio de pagamento digital ou físico como possibilidade de solução única de ativação de uma sessão de carregamento é limitadora da escolha do utilizador. Desde 2020 que a UVE defende uma revisão do Regime Jurídico da Mobilidade Elétrica onde aborda o tema da entidade única centralizadora e a sua compatibilidade com outros modelos, nomeadamente disponibilizados diretamente pelo operador do posto. Juntamos em anexo (anexo II)¹¹ a proposta da UVE – Novo Modelo da Mobilidade Elétrica, revista e resumida em 2024 que define um caminho diferente, mantendo a interoperabilidade obrigatória e com os mesmos objetivos do projeto de decreto-lei agora em consulta pública.

No essencial a proposta da UVE junta as possibilidades do modelo agora proposto com as do modelo atualmente em vigor, que este projeto de decreto-lei revoga. A opção não foi essa e neste momento importa construir em cima da solução em consulta pública permitindo uma melhoria do mesmo.

Em função do exposto consideramos que são muito importantes três adições ao projeto de decreto-lei, que visam proteger os utilizadores, no âmbito da defesa do pressuposto de disponibilização nos PCVE, do maior número de soluções possíveis para ativação da sua sessão de carregamento:

I. Diferenciação Tarifária no âmbito da operação assegurada pela entidade gestora da plataforma (EGP):

¹¹ [Proposta UVE – Novo Modelo de Mobilidade Elétrica – Resume e atualiza a proposta de 2020, fruto de um extenso trabalho realizado em parceria com o CEiIA](#)



- (i) No âmbito da operação assegurada pela entidade gestora da plataforma (EGP), o Comercializador de Eletricidade para a Mobilidade Elétrica (CEME) pode estabelecer uma diferenciação tarifária nos pontos de carregamento operados por si;
- (ii) Obrigatoriamente esta diferenciação tarifária deve ser disponibilizada ao utilizador numa tarifa global (tarifa total, que inclui todos os custos de carregamento), estabelecida nos mesmos moldes previstos pelo regulamento AFIR para a tarifa ad hoc;
- (iii) A diferenciação referida no número anterior deve ser transparente, objetiva e não discriminatória, garantindo que todos os utilizadores tenham acesso às condições aplicáveis de forma clara e acessível;
- (iv) A tarifa global definida pelo Comercializador de Eletricidade para a Mobilidade Elétrica (CEME) não está sujeita ao modelo de decomposição em tarifas individuais de CEME, OPC e demais taxas de mobilidade elétrica aplicáveis, devendo ser apresentada como um valor único sem necessidade de discriminação por componentes;
- (v) A tarifa global deve ser estabelecida livremente sem imposição de quaisquer limitações;
- (vi) A tarifa global deve ser previamente comunicada à entidade gestora da plataforma (EGP) e cumprir com as disposições legais e regulamentares em vigor.

Ou seja, clarificar a autorização para a prática de uma diferenciação tarifária que permita ao Comercializador de Eletricidade para a Mobilidade Elétrica (CEME) aplicar preços distintos nos pontos de carregamento que opera, desde que essas tarifas sejam apresentadas de forma clara e acessível em um valor único, chamado tarifa global, que já inclui todos os custos associados ao carregamento.

II. Acesso aos Pontos de Carregamento de Veículos Elétricos (PCVE)

- (i) Os Operadores de Pontos de Carregamento (OPC) devem garantir o acesso a todos os seus Pontos de Carregamento de Veículos Elétricos (PCVE) a qualquer Prestador de Serviços de Mobilidade Elétrica (eMSP) que o solicite.
- (ii) O acesso referido no número anterior deve ser assegurado em condições equitativas e não discriminatórias, sendo vedada a imposição de quaisquer custos diretos ou indiretos para a sua execução.
- (iii) Qualquer prática que restrinja ou condicione o acesso dos eMSP aos PCVE, em violação do disposto nos números anteriores, será considerada discriminatória e sujeita às sanções previstas na legislação aplicável.



Ou seja, considerar a necessidade de os operadores não poderem rejeitar pedidos de ligação dos prestadores de serviços de mobilidade, sempre que estes o solicitarem. É algo que esteve presente na proposta do Parlamento Europeu, Artigo 5º - Ponto 4 – AFIR - Alternative Fuels Infrastructure Regulation, com o seguinte texto:

“Os operadores de pontos de carregamento acessíveis ao público devem assegurar que qualquer prestador de serviço de mobilidade tenha acesso, de forma não discriminatória, às estações de carregamento que operam. Os preços cobrados pelos operadores dos pontos de carregamento acessíveis ao público devem ser razoáveis e acessíveis, fácil e claramente comparáveis, transparentes e não discriminatórios. Os operadores dos pontos de carregamento acessíveis ao público não podem discriminar entre os preços cobrados aos utilizadores finais e os preços cobrados aos prestadores de serviços de mobilidade, nem entre os preços cobrados a diferentes prestadores de serviços de mobilidade. Se for caso disso, o nível dos preços só pode ser diferenciado de forma proporcionada com base numa justificação objetiva ou com base em termos contratuais.”

III. Condicionar a possibilidade de desintegração dos pontos de carregamento, da entidade gestora da plataforma (EGP), à existência no PCVE de um meio de pagamento amplamente utilizado na UE

É necessária uma exigência extra para todos os pontos de carregamento atualmente em operação em Portugal. Atualmente os utilizadores possuem garantidamente uma solução de interoperabilidade nestes postos. O AFIR e o texto apresentado neste projeto de decreto-lei, só exigem o *retrofit* de meios de pagamento amplamente utilizados na EU aos postos com potência igual ou superior a 50 kW, instalados antes de 13 de abril de 2024, na rede Transeuropeia de Transportes (RTE-T) e com possibilidade de implementação até 1 janeiro 2027. Não solicitar esta exigência extra representa uma grande perda ao nível de facilidade de acesso dos utilizadores, pelo que entendemos ser fundamental adicioná-la ao NRJME, para os postos na atual rede pública que transitem para o NRJME.

Sem esta exigência extra os postos atualmente em operação em Portugal podem ser desintegrados da entidade gestora da plataforma e permanecerem indefinidamente sem outra forma de ativação disponível para o utilizador que não seja a do dono do ponto de carregamento, tornando-se redes isoladas e desconexas de difícil acesso.

Torna-se assim necessário modificar o artigo 45.º número 6, adicionando, de forma clara, esta exigência:

Caso os pontos de carregamento, de topo o tipo, sejam desintegrados da ligação à Entidade Gestora da Plataforma (EGP), os OPC deverão garantir que esses pontos possuem, obrigatoriamente, na data da desintegração da referida plataforma, meios de pagamento amplamente utilizados na União Europeia (conforme definido pelo regulamento AFIR), a fim de assegurar a continuidade do acesso e a facilidade de utilização pelos utilizadores.





IV. Prestadores de serviços de mobilidade elétrica

Fruto da relação internacional que a UVE possui no âmbito da Global EV Alliance (GEVA), da qual é membro fundador, reunimos mensalmente com 68 associações de utilizadores mundiais. Esta troca de experiências permite-nos antecipar muitos dos problemas que o modelo, agora proposto por este projeto de decreto-lei, vem colocar aos utilizadores.

O modelo de interoperabilidade via Prestadores de Serviços de Mobilidade Elétrica, não é estável, cria sérias dificuldades aos utilizadores e principalmente não cumpre com os critérios de transparência e garantias de acessibilidade universal.

Este modelo fomenta o desenvolvimento de redes fechadas que exigem ao utilizador o pagamento de subscrições mensais para acesso a melhores condições de custo de carregamento, numa fase de desenvolvimento da cobertura territorial de todas as redes de carregamento, facilmente exigindo ao utilizador o pagamento de três, quatro ou mais planos de subscrição para obter condições mínimas no custo de carregamento em cada rede, numa ampla região territorial. Adicionalmente os diferentes tarifários propostos são de difícil comparação, criando muitas dificuldades de escolha para o utilizador no momento de optar tanto pelo seu fornecedor como pelo ponto de carregamento mais vantajoso.

Estes problemas, atualmente muito em foco um pouco por todo o mundo, vão exigir soluções que de alguma forma devíamos tentar antecipar neste projeto de decreto-lei. No entanto, o presente projeto de decreto-lei, no seu Artigo 14º ponto 3, parece ignorar esta realidade e não só não protege os utilizadores, como claramente abre portas a este mecanismo, altamente penalizador para o utilizador, ao determinar:

“Os OPC dos pontos de carregamento acessíveis ao público não podem discriminar, através dos preços cobrados, entre UVE e prestadores de serviços de mobilidade, nem entre diferentes prestadores de serviços de mobilidade, sem prejuízo da faculdade de aplicação de descontos, com base em critérios proporcionais e objetivos, designadamente a quem tenha contratado serviços de subscrição.”

É particularmente importante, nesta fase de crescimento das redes de carregamento, onde ainda não existe uma cobertura territorial ampla, criar mecanismos de proteção contra estes métodos de fidelização de clientes, promovidos tanto por parte dos OPC, como pelos Prestadores de serviços de mobilidade. É de vital importância a alteração deste ponto, ou no mínimo enquadrá-lo com critérios mais objetivos e mais restritivos.

Importa ainda referir que os prestadores de serviços de mobilidade atravessam um momento de indefinição no seu modelo de rentabilidade. Atualmente não são rentáveis, um resumo claro e preciso pode ser encontrado no debate levanto por Casper H Rasmussen, CEO & Co-founder da Monta, que juntamos em anexo (anexo IV)¹². Apostar tudo neste modelo, neste momento, não é sensato e este projeto de decreto-lei deveria considerar outras soluções, nomeadamente, não forçando a migração para esta solução, mantendo e promovendo soluções vantajosas para

¹² [Publicação de Casper H Rasmussen \(LinkedIn, 20 março 2025\)](#)





os operadores de pontos de carregamento que se mantenham integrados na entidade gestora da plataforma.

Organização de Registo de Identificadores (ODRI)

A ausência de qualquer menção à Organização de Registo de Identificadores (ODRI) neste projeto de decreto-lei representa uma lacuna relevante na sua implementação. O Regulamento (EU) 2023/1804, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 13 de setembro, relativo à criação de uma infraestrutura para combustíveis alternativos (Regulamento AFIR), estabelece a necessidade de um sistema harmonizado de identificação dos PCVE, dos seus operadores e dos prestadores de serviços para a mobilidade elétrica, para garantir a interoperabilidade na mobilidade elétrica em toda a União Europeia. No entanto, o documento em consulta não define qualquer entidade responsável pelo registo, autenticação e gestão desses identificadores, deixando esta questão indefinida.

Sem a designação formal da ODRI e sem um enquadramento claro para o funcionamento deste registo, cria-se um obstáculo significativo à integração do sistema português com os demais mercados europeus. Além disso, a falta de definição da ODRI compromete a implementação de modelos de roaming para os utilizadores de veículos elétricos, dificultando o acesso a redes de carregamento.

Estando na origem do presente documento, agora em consulta pública, conforme expresso nas suas considerações iniciais, a necessidade de rever o atual regime jurídico da mobilidade elétrica em vigor, da adequação ao quadro normativo da União Europeia, é particularmente relevante esta omissão. Mais ainda, quando o atual RJME possui esta característica perfeitamente definida e em pleno funcionamento.

Considerando que esta é uma obrigação expressa do AFIR, a sua omissão no presente decreto-lei fragiliza a adaptação do quadro legal português e poderá resultar no incumprimento das disposições europeias. Recomenda-se, portanto, que o projeto de decreto-lei seja revisto para incluir a criação ou atribuição da função a uma entidade existente, com correspondente regulamentação da ODRI, facilitando a interoperabilidade, essencial para os utilizadores, e a conformidade com o regulamento europeu.

Segregação de Consumos

O artigo 24.º determina que: “em caso de pontos de carregamentos ligados a instalações de consumo existentes, é definido um ponto de medição autónomo para a estação de carregamento, nas condições definidas pelo Regulamento n.º 879/2015, de 22 de dezembro, na sua redação atual.” No entanto uma consulta simples ao Regulamento mencionado, na sua redação atual, faz depender as medições e todo o modelo de funcionamento deste ponto de medição autónomo da EGME, sendo desta forma muito importante esclarecer com urgência





como se pode manter este processo, contribuindo para a manutenção da estabilidade do mercado e segurança dos processos em curso.

Não existe no projeto de decreto-lei nenhuma definição relativa à exigência da segregação de consumos. Na nossa opinião esta solução, mesmo que opcional, deve continuar disponível para os OPC, sejam estes privados ou públicos.

Podemos enquadrar neste tema a proposta que a ERSE elaborou em 15 outubro de 2024 de alteração do Regulamento tarifário do Setor elétrico, onde se incluía a proposta de eliminação das tarifas de Acesso às Redes aplicáveis à mobilidade elétrica (TAR ME), pelo operador da rede de distribuição (ORD) aos comercializadores do setor elétrico (CSE). As consequências dessa medida são semelhantes ao fim da segregação de consumos. Incluímos em anexo (anexo v)¹³ a resposta a consulta pública da ERSE 123, onde constam detalhadamente todas as consequências desta medida.

Em função das respostas, maioritariamente negativas, obtidas na consulta pública, que decorreu até 27 de novembro 2024, a medida foi abandonada pela ERSE. De facto, as consequências para o setor teriam um impacto muito relevante para o utilizador. O fim da segregação de consumos determina problemas em tudo semelhantes, dos quais salientamos:

I. Fim do modelo Detentor de Ponto de Carregamento (DPC)

O funcionamento dos DPC (Detentor de Ponto de Carregamento) depende integralmente da possibilidade de segregação de consumos. A segurança e transparência das transações deixará de ser garantida para os proprietários dos pontos de entrega, criando potenciais complicações, especialmente em situações de condomínios.

A aposta nesta solução tem sido crescente e muito impactante. De acordo com informações disponibilizadas pela EGME, caminhamos rapidamente para os 3.000 pontos de carregamento instalados nesta modalidade de DPC. São inúmeras as empresas que disponibilizaram este tipo de solução para os seus colaboradores, com investimentos significativos, partindo de um princípio básico que deixará de existir - a concentração de todos os custos do carregamento de veículos elétricos na empresa, mesmo quando os utilizadores carregam em casa.

II. A complexidade que esta alteração introduzirá nas relações contratuais, particularmente nos casos em que o OPC não é o detentor do ponto de entrega, uma situação frequente em estabelecimentos como centros comerciais, supermercados e restaurantes. De acordo com informações que conseguimos obter do ORD (E-Redes), atualmente cerca de 65% das instalações de PCVE encontram-se em pontos de entrega de instalações existentes, não exclusivos para mobilidade elétrica.

São dois terços das ligações existentes à RESP para PCVE onde, uma de duas soluções seriam impostas:

- a. Renegociação dos contratos entre o detentor do Ponto de Entrega e o OPC, numa situação muito complexa. Tendo em conta os recursos que serão

¹³ [Resposta da UVE - Associação de Utilizadores de Veículos Elétricos a consulta pública da ERSE n.º 123](#)





- necessários alocar para este processo, receamos que coloquem em risco a normal evolução da mobilidade elétrica no nosso país;
- b. Novo pedido de ligação a RESP, provocando no ORD um fluxo extra de pedidos de ligação dedicados para PCVE que já estão em funcionamento. Muitos deles em condições técnicas difíceis por se tratar de um espaço alocado a outro ponto de entrega, onde é necessário cumprir com regulamentos de segurança exigentes.

Por largos meses teremos estes atores a renegociar e reinstalar PCVE existentes, em vez de concentrarem esforços na tão necessária expansão da rede de carregamento.

Simplificar a entrada de novos *players*

A abertura do mercado, na forma proposta, favorece operadores que já detêm um papel dominante, dificultando a entrada de novos concorrentes, tema amplamente descrito no tópico - **Garantir concorrência, impedindo a formação de oligopólios**. A ausência de medidas para garantir um ambiente de competição saudável vai dificultar a entrada no mercado de novos *players*, em especial nas autoestradas e em áreas estratégicas, onde as concessões existentes já limitam a diversidade de oferta. Para o utilizador a escolha será menor e concentrada em poucos atores, com grande peso, que não hesitarão em aproveitar-se das suas posições dominantes.

É fundamental considerar a possibilidade de manutenção da Entidade Gestora da Plataforma para lá do período transitório, com a manutenção dos instrumentos que possibilitam o seu funcionamento. Só assim será possível manter um mercado equilibrado, com baixa resistência à entrada de novos *players*, desde a importante rede transeuropeia até ao pequeno investidor local que pretende disponibilizar um pequeno número de PCVE na sua área local de influência.

Imprecisões gerais do documento

Foram detetadas algumas imprecisões na proposta que devem ser corrigidas. Vamos discriminar e propor as devidas correções (quando possível).

Artigo 9.º, número 4

“As entidades referidas no número anterior devem transmitir a informação atualizada sobre a sua rede de pontos de carregamento à EADME, nos termos da alínea c) do n.º1 do artigo 13.º.”

As mencionadas entidades referidas no número anterior são as entidades licenciadoras, e se ainda é possível aceitar e compreender que possam disponibilizar à EADME os dados estáticos, apesar de ser uma duplicação das obrigações dos OPC, os dados dinâmicos indicados na alínea c) do n.º1 do artigo 13.º, são de todo impossível de ser enviados pela entidade licenciadora pois apenas os OPC têm essa informação em tempo real.





Artigo 14.º, número 2

*“Os OPC devem disponibilizar aos utilizadores de veículos elétricos, de forma clara e visível e em momento prévio à sua utilização efetiva, informação transparente e não discriminatória sobre a potência e **duração do carregamento**, os preços aplicáveis de forma discriminada, e demais condições de acesso e utilização dos pontos de carregamento “*

Não é possível o OPC dar informação sobre a duração do carregamento de forma fiável pois depende de fatores que este não pode controlar, e muito menos previamente à sua utilização.

Propomos alterar o texto constante neste número para:

*“Os OPC devem disponibilizar aos utilizadores de veículos elétricos, de forma clara e visível e em momento prévio à sua utilização efetiva, informação transparente e não discriminatória sobre a **potência máxima de carregamento (por tipo de arquitetura de baterias)**, os preços aplicáveis de forma discriminada, e demais condições de acesso e utilização dos pontos de carregamento.”*

Como é solicitado na revisão proposta pela UVE para o NRJME que juntamos em anexo (anexo VI, ponto 6)¹⁴.

Artigo 24.º, número 4

“Em caso de pontos de carregamentos ligados a instalações de consumo existentes, é definido um ponto de medição autónomo para a estação de carregamento, nas condições definidas pelo Regulamento n.º 879/2015, de 22 de dezembro, na sua redação atual. “

A versão atual do Regulamento n.º 879/2015 (Regulamento da Mobilidade Elétrica), atribui a responsabilidade de leitura dos equipamentos de medição autónoma para as estações de carregamento nos seus artigos 53 e 54 à EGME, que será extinta por este documento, ficando um vazio para a implementação desta solução.

Artigo 18.º, número 4

“Os membros do Governo responsáveis pelas áreas da mobilidade e da energia e designam por despacho, até 31 de dezembro de 2027, a EADME”

Por outro lado, o número 1 do artigo 45 informa que a EGP (Entidade Gestora da Plataforma) assegura as funções da EADME até 31 de dezembro de 2026:

¹⁴ [Propostas UVE - Revisão do Regime Jurídico da Mobilidade Elétrica \(RJME\)](#)





“Até 31 de dezembro de 2026, a atividade prevista na alínea d) do n.º 1 do artigo 4.º é assegurada pela entidade gestora da plataforma referida no n.º 4 do artigo 5.º do Decreto-Lei n.º 39/2010, de 26 de abril, na sua redação atual.”

Da forma como está escrita a proposta é possível existir um hiato temporal, entre 1 de janeiro de 2027 e 31 de dezembro de 2027, onde não estarão asseguradas as atividades da EADME de transmissão ao PAN dos dados relativos à mobilidade elétrica que lhe são comunicados por todos os OPCs nos termos do regulamento AFIR.

Artigo 34.º, número 1, alínea c)

“1 - Constitui contraordenação punível com coima entre (euro) 100 e (euro) 1000 ou entre (euro) 1500 e (euro) 15 000, consoante seja aplicada, respetivamente, a pessoa singular ou a pessoa coletiva:

- a) A violação do disposto nas alíneas b) a h) e nas alíneas j) a r) do n.º 1 do artigo 13.º;*
- b) A violação do disposto nos n.ºs 1, 2, 3, 4 e 8 do artigo 14.º;*
- c) A violação do disposto nas alíneas a) a c) do artigo 42.º “*

O artigo 42.º - Regulamentos da Entidade Reguladora dos Serviços Energéticos e da Autoridade da Mobilidade e dos transportes, não possui alíneas a) e c), é apenas composto pelos números 1 e 2 e nem sequer terá sentido, neste âmbito, a aplicação de coimas sobre a ERSE ou AMT.





Conclusões

Face ao exposto anteriormente, a atual proposta é uma boa iniciativa, com pontos positivos e importantes para a maturação da mobilidade elétrica em Portugal, pela aplicação das premissas do regulamento AFIR, o estabelecimento de um regime sancionatório, a imposição de prazos aos municípios ou a revisão do processo de instalação de carregadores em condomínios, medidas estas facilitadoras e agilizadoras de processos. No entanto, necessita de várias melhorias antes de ser publicada.

Em função do atual contexto político e da dimensão das melhorias a introduzir, não antevemos possível a alteração e publicação do decreto-lei proposto, antes do término do atual ciclo, pelo que o mais correto será promover esta base de trabalho para que o próximo executivo possa retomar este processo o mais rápido possível, continuando com a auscultação aos agentes do setor de modo a ter um RJME preparado para o futuro.

Na nossa opinião o presente projeto de decreto-lei encontra-se incompleto, deixando em aberto um conjunto de medidas essenciais à sua concretização. Não é possível expressar uma opinião informada sobre soluções que não são especificadas no documento, como são exemplo as 12 ocasiões deixadas para regulamentação futura, sem detalhar os critérios ou prazos para a sua implementação.

Um outro exemplo particularmente relevante é a ausência de definição ou qualquer menção para a Organização de Registo de identificadores (ODRI), um elemento obrigatório nos termos do Regulamento (UE) 2023/1804 (AFIR). A falta de concretização desta entidade compromete a interoperabilidade e o funcionamento eficiente da rede de mobilidade elétrica, colocando em risco a transparência e a universalidade do acesso.

O problema da “transparência”, a facilidade de um utilizador saber quanto vai pagar, o surgimento de tarifas de fácil entendimento para o utilizador e outros problemas, não se resolvem com este projeto de decreto-lei. A fórmula encontrada força a migração de mais de uma centena de intervenientes atuais no setor, em vez de melhorar o modelo em vigor para permitir a entrada de novos *players*, tal como anteriormente proposto pela UVE.

Em verdade, apenas é proposto um modelo diferente que restringe escolhas e retira opções ao utilizador. Num momento em que na Europa se procuram soluções de saída dos modelos atuais, a direção deste documento parece querer voltar ao ponto de partida. Os reais problemas da mobilidade elétrica ficam por resolver, a UVE continuará a sua missão!

Lisboa, 28 de março de 2025



Conselho Diretivo
conselhodiretivo@uve.pt





ANEXOS

ANEXO I

Resposta UVE ao estudo Concorrência e Mobilidade Elétrica em Portugal, elaborado pela Autoridade da Concorrência (2024)

ANEXO II

Proposta UVE – Novo Modelo de Mobilidade Elétrica (2024)

ANEXO III

Proposta UVE - Simplificar o Tarifário da Rede Pública de Carregamento (novembro 2022)

ANEXO IV

Publicação Casper H Rasmussen (LinkedIn, 20 março 2025)

ANEXO V

Resposta da UVE a consulta pública da ERSE n.º 123: Proposta de alteração do Regulamento Tarifário do setor elétrico (2024)

ANEXO VI

Propostas UVE - Revisão do Regime Jurídico da Mobilidade Elétrica (RJME) (2023)

