



Análise da UVE ao novo Decreto-Lei n.º 93/2025, de 14 de agosto, que estabelece o novo Regime Jurídico da Mobilidade Elétrica (RJME)

A UVE – Associação de Utilizadores de Veículos Elétricos reconhece os avanços introduzidos pelo Decreto-Lei, e analisou o documento final onde destaca as alterações importantes face à proposta que esteve em consulta pública e o que muda para o Utilizador.

Há avanços, mas também desafios que precisam de solução urgente para proteger os utilizadores.

Benefícios chave do novo RJME para o Utilizador

◆ Carregamento sem contratos obrigatórios

Fundamental para os novos utilizadores, podem simplesmente chegar a um PCVE e ativar a sua sessão de carregamento de forma semelhante a tantos outros serviços a que recorrem diariamente. Uma clarificação da lei decorrente da obrigação do novo regulamento europeu AFIR.

◆ Pagamento direto com cartão bancário (postos ≥50kW) ou QR Code

◆ Deveres de informação ao Utilizador

Imposição clara das informações que obrigatoriamente devem estar ao dispor do Utilizador no PCVE, que passam a incluir novos detalhes como por exemplo a potência máxima do carregador.

◆ Alinhamento com as regras europeias

Uma das grandes vantagens do novo RJME é por fim a um “braço-de-ferro” que se arrastou durante demasiado tempo e que reteve o investimento e conseqüente desenvolvimento, em Portugal, da rede de carregamento do maior operador mundial.

◆ Reforço dos direitos dos condóminos

Cabe agora à administração do condomínio demonstrar, de forma inequívoca e com base em parecer técnico, que a instalação representa um perigo real.

◆ Regime de Coimas aplicáveis

Quando olhamos para os números de PCVE de potência ≥50kW instalados após entrada em vigor do regulamento AFIR, onde apenas 23% cumpre com a disponibilização da tarifa ad hoc [observatorio.uve.pt], é fácil perceber que se trata de um passo determinante para garantir um melhor serviço ao Utilizador.





Os novos desafios

◆ Perda da interoperabilidade obrigatória

Esta posição encontra-se expressa e devidamente fundamentada pela UVE na resposta à consulta pública para elaboração deste novo Decreto-Lei que estabelece o Regime Jurídico da Mobilidade Elétrica, e continuará a ser uma prioridade nas nossas propostas de alteração e no acompanhamento da regulamentação.

◆ Cativações de valores nos pagamentos bancários

Um carregamento que poderá custar 15 €, o sistema bloqueia 40 € ou até mais, podendo deixar o utilizador sem acesso a esse montante durante vários dias. Isto representa uma penalização financeira injusta e desincentiva a utilização deste método de pagamento.

◆ Possível acesso limitado a postos fora da rede pública até 2027

Há o risco de uma “zona cinzenta” legal entre agora e 2027, em que o utilizador pode ser privado de formas de acesso justas e transparentes. Pior ainda, no caso dos postos de potência inferior a 50kW onde não existe em momento algum uma obrigação de retrofit.

◆ Carregadores DPC (Detentor de Ponto de Carregamento)

A UVE empenhar-se-á em obter um compromisso da tutela para a participação a 100% em todos os custos que venham, eventualmente, a decorrer da possível necessidade de adaptação dos sistemas existentes, tanto para as empresas como para os particulares.

◆ Serviços de Subscrição

Diferenças abismais, casos em que o custo sem subscrição chega a ser duas ou três vezes superior, criam desigualdade e afastam novos utilizadores da mobilidade elétrica.

◆ Falta de obrigatoriedade de tarifa por kWh

A alteração promovida entre a versão que esteve em consulta pública e esta versão final, acaba por ser demasiado permissiva, abrindo portas à manutenção de tarifários com forte base no custo por minuto.

◆ Risco para a Tarifa de acesso às redes da Mobilidade Elétrica

A atual Tarifa de Acesso às Redes (TAR) específica para a mobilidade elétrica não prejudica a instalação e operação de postos em zonas com menor taxa de ocupação, tornando-os financeiramente viáveis e diminuindo o risco de desigualdade territorial.

◆ Regulamentação em falta

Tal como acontecia na versão que esteve em consulta pública o Decreto-Lei deixa demasiados regulamentos e portarias para execução posterior. A saber, por 17 vezes, ao longo do documento surgem menções a definições em regulamentos ou portarias a elaborar / aprovar pela entidade competente.





Com o novo RJME em vigor torna-se agora mais fácil explicar a proposta que a UVE sempre defendeu – defendemos, genericamente, tudo o que temos no atual RJME adicionado da interoperabilidade obrigatória e da possibilidade de segregação de consumos num mesmo ponto de entrega – **queremos mais soluções para os utilizadores, nunca a restrição das suas opções.**

O foco da UVE será resolver as novas dificuldades que o RJME cria para os utilizadores. Não se trata de comparar com o passado ou discutir se são mais ou menos obstáculos. O que importa é construir a partir do que existe e atuar para corrigir os desafios que o novo quadro legal impõe.

Lisboa, 26 de agosto de 2025



Conselho Diretivo

UVE - Associação de Utilizadores de Veículos Elétricos

