



As melhorias e desafios do novo RJME

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).

O novo Regime Jurídico da Mobilidade Elétrica (RJME) definido no Decreto-Lei nº 93/2025, foi publicado a 14 de agosto em Diário da República e encontra-se já em vigor, com um regime transitório a decorrer até 31 de dezembro de 2026, para as situações ali identificadas.

Relativamente ao documento que esteve em consulta pública durante o mês de março 2025 existem várias alterações, mas que na generalidade não afetam a ideia global do documento.

A opinião da UVE sobre o documento não se altera, mas não se considera relevante neste momento rever em detalhe todos os pontos já elencados na consulta pública, remetendo, quem o queira fazer, para o documento apresentado como [resposta à consulta pública](#) que a UVE fez questão, muito cedo, de tornar público.

Na visão a longo prazo da Mobilidade Elétrica, a questão central não está no que a lei prevê - são reconhecidos avanços significativos em muitos aspetos fundamentais. A preocupação encontra-se mais no que esta nova lei ainda não define.

Na realidade, é agora muito mais simples explicar de forma clara e resumida a visão da UVE, que defende, genericamente, tudo o que este novo RJME inclui, sempre o defendemos, desde o ano de 2020 no [estudo realizado em conjunto com o CEiiA](#), mas consideramos fundamental garantir adicionalmente, tal como indicado no referido estudo, uma interoperabilidade obrigatória entre os operadores e a possibilidade da segregação de consumos num mesmo ponto de entrega. Estes aspetos são fundamentais para assegurar uma mobilidade elétrica com mais opções para o utilizador, e não a sua redução.

Cabe agora iniciar um trabalho de melhoria, nomeadamente através das nossas possíveis contribuições para o futuro Regulamento da Mobilidade Elétrica e dos vários documentos complementares que serão necessários para clarificar e operacionalizar as medidas previstas no novo Decreto-Lei.

Temos um novo ponto de partida, sendo que este novo Decreto-Lei não resolve, por si só, os problemas da Mobilidade Elétrica em Portugal: alguns foram solucionados, outros permanecem inalterados e outros surgiram.

Temos agora diferentes desafios para enfrentar.





Diferenças para a proposta que esteve em consulta pública

Existindo uma análise da UVE ao Decreto-Lei colocado em consulta pública torna-se importante analisar as alterações que o documento sofreu para a sua versão final. Constatamos que todos os artigos sem exceção sofreram cuidada revisão e foram alvo de alterações.

De modo geral, consideramos a revisão efetuada positiva, e vemos refletidas na lei alguns dos contributos e notas que apresentámos.

No entanto, também aqui, infelizmente, a questão prende-se principalmente com o que foi retirado do documento e fica em falta. Alguns pontos que assinalamos:

[Atividades de mobilidade elétrica \(Artigo 4º\)](#)

Deixa de ser considerada como uma atividade principal destinada a assegurar a mobilidade elétrica a gestão de plataformas de itinerância eletrónica. Não é um aspeto relevante para o funcionamento prático do novo modelo, damos nota porque é um exemplo revelador da pouca importância dada ao tema da interoperabilidade por parte do legislador.

[Veículos e pontos de carregamento \(Ex-Artigo 6º\)](#)

Este artigo foi totalmente eliminado, o n.º 1 era uma definição óbvia, “Os veículos elétricos estão sujeitos (...) às regras previstas no código da estrada (...)”, mas o n.º 2 atribuía ao Instituto de Mobilidade e Transportes (IMT) a competência para autorizar as conversões dos veículos com motor a combustão interna em veículos elétricos, tal como era atribuído no anterior RJME agora revogado.

Sendo este, um tema importante que não sofre desenvolvimentos, apesar dos grupos de trabalho criados, há muito tempo, consideramos uma oportunidade perdida a não inclusão neste documento de qualquer referência a este assunto.

[Obrigações de informação \(Ex-n.º 7, artigo 14º\)](#)

Foi eliminada a obrigação dos OPC remeterem à ERSE num prazo de 10 dias as reclamações recebidas, sendo esta entidade responsável pelo seu tratamento. Deve ainda ser dada nota de que no novo Decreto-Lei no n.º 6 do artigo 14º é atribuída à ERSE o tratamento das reclamações em livro de reclamações físico, mas o mesmo não está vertido no n.º 7 do referido artigo, no caso de ser utilizado o livro de reclamações eletrónico.

Sem prejuízo de se encontrarem outras soluções e formas para o tratamento das reclamações dos utilizadores, esta parecia-nos bastante efetiva, podiam ser alteradas formas e prazos, mas será fundamental garantir o tratamento das reclamações dos Utilizadores pela entidade competente, de uma forma célere e direta.





Instalação de pontos de carregamento acessíveis ao público (Ex-n.ºs 4 e 5, artigo 20º)

Provavelmente uma das melhores medidas que estava na proposta do novo RJME acabou por cair na revisão final do documento. É ainda mais difícil de perceber esta ausência, quando grande parte da comunicação sobre o novo Decreto-Lei é focada na simplificação dos processos.

Nos n.ºs em questão, agora retirados, tínhamos os seguintes textos:

4 - A decisão sobre o pedido de atribuição ou prorrogação de licença de utilização privativa do domínio público é emitida pela respetiva entidade no prazo de 30 dias contados da data de entrada do requerimento, fixando as condições em que a mesma é atribuída.

5 - Em caso de não pronúncia no prazo estabelecido no número anterior, a licença é atribuída de forma tácita, devendo o OPC fazer prova da data de submissão do pedido à respetiva entidade licenciadora.

Quando um dos principais problemas da mobilidade elétrica em Portugal se relaciona com os alargados prazos nos processos que envolvem a instalação de um PCVE, foi com enorme expectativa que vimos e saudámos a introdução destas medidas no Decreto-Lei que esteve em consulta pública. É incompreensível este retrocesso e naturalmente implica o recomeço num outro processo legislativo destas importantes simplificações administrativas.

Nota: Não consideramos todas as correções e anulações feitas por incorreções técnicas que o documento inicial continha, como foi dada nota pela UVE, que podem ser consultadas no documento de resposta a consulta pública.

Benefícios chave do novo RJME para o Utilizador

Clarificação da eliminação da obrigatoriedade de contratos

Fundamental para os novos utilizadores, que deixam de precisar de um prévio contrato com um comercializador – podem simplesmente chegar a um PCVE e ativar a sua sessão de carregamento de forma semelhante a tantos outros serviços a que recorrem diariamente, e pagar no momento. Uma obrigação do regulamento europeu AFIR.

Pagamento direto e facilitado

Transcrição definitiva para o novo regime da obrigatoriedade de disponibilização do pagamento por cartão bancário nos postos $\geq 50\text{kW}$ ou Qr Code para os carregadores de potência inferior, sem exigir apps ou cartões específicos, conforme determina o regulamento AFIR. O possível relacionamento direto do Utilizador com o dono do posto, agora também ao nível do fluxo financeiro, facilita a comunicação e conseqüentemente a resolução de possíveis problemas.





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, algo que a UVE reclamava desde há muito, com trabalhos detalhados apresentados em diversos momentos.

Formação do preço ad hoc

Enquanto a versão inicial do documento apenas mencionava o preço por kWh, a versão final admite também o preço por minuto e por sessão de carregamento, apontando para as definições do regulamento AFIR. Se esta modificação é positiva, no sentido de permitir o desenho do tarifário que a UVE sempre defendeu – Preço por kWh com tarifa adicional por minuto após determinado período de tempo, variável de acordo com a potência do posto [[UVE – Simplificar o Tarifário da Rede Pública de Carregamento](#)] – também acaba por ser demasiado permissiva, possibilitando a manutenção de tarifários complexos que não vão facilitar a perceção do preço final para o Utilizador.

Tarifário simplificado

Fruto da eliminação da figura do comercializador, automaticamente o Utilizador passa a ter a sua disposição no posto, algo que sempre foi uma solicitação da UVE - uma tarifa global total. Com milhares de novos Utilizadores a chegarem à mobilidade elétrica todos os meses, a disponibilização de uma tarifa simplificada, sem necessidade de somar parcelas de diferentes entidades, para a obtenção do preço total, é finalmente imposta e motivo de celebração. Serão necessários trabalhos complementares no Regulamento da Mobilidade Elétrica, nomeadamente com as questões da possível parcela de custo por tempo e IVA.

Uniformização com o modelo europeu

Indiscutivelmente, 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 consequente desenvolvimento, em Portugal, da rede de carregamento do maior operador mundial. A chegada ao mercado de novos operadores internacionais, que se sentiam de alguma forma limitados pelas diferenças do nosso modelo são ultrapassadas.

Coimas

A introdução de um regime sancionatório, através da definição de coimas aplicáveis ao incumprimento dos deveres por parte dos operadores, muitos deles definidos no AFIR, mas até agora sem regulamentação específica, esperamos que venham finalmente impor o cumprimento desses deveres. 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.

Emissão de títulos de carbono e serviços de flexibilidade prestados à RESP

Ainda numa fase muito inicial e por regulamentar, mas a escolha responsável da fonte de energia (100% renovável), pelo OPC, pode vir a permitir ao Utilizador a obtenção de títulos de carbono individuais, ou de alguma forma ser compensado pela sua obtenção por parte do operador. É igualmente introduzida a possibilidade de diferenciação no custo da sua sessão de carregamento, quando um Utilizador consentir, por exemplo, a gestão do nível de carga da sua bateria num PCVE, permitindo assim a utilização da sua bateria como suporte à rede elétrica.

Pontos de carregamento em edifícios existentes

Uma mudança relevante do novo RJME diz respeito à instalação de pontos de carregamento em edifícios em regime de propriedade horizontal.

A nova redação do artigo 23.º vem reforçar de forma clara os direitos dos condóminos ou proprietários que pretendem instalar um ponto de carregamento elétrico.

É eliminada a ambiguidade que constava na legislação anterior, que permitia ao condomínio recusar a instalação com base em argumentos que se revelaram subjetivos, como o eventual “prejuízo da linha arquitetónica do edifício”.

Essa expressão foi substituída por um critério objetivo: um risco comprovado para a segurança de pessoas ou bens.

Além disso, ocorre uma inversão do ónus da prova.

Cabe agora à administração do condomínio demonstrar, de forma inequívoca e com base em parecer técnico, que a instalação representa um perigo real. Assim, não basta a mera alegação de risco; é necessário apresentar parecer técnico fundamentado que sustente a recusa.

A legislação não especifica expressamente quem deve suportar o custo desse parecer técnico.

No entanto, atendendo a que é o condomínio quem necessita desse documento para fundamentar a oposição, é altamente provável que tais encargos devam recair sobre a administração do condomínio, e não sobre o condómino interessado na instalação do ponto de carregamento.

Esta alteração legislativa constitui um avanço importante na defesa dos direitos dos utilizadores de veículos elétricos.





A lei garante que qualquer recusa por parte do condomínio tem de estar tecnicamente fundamentada, eliminando arbitrariedades e assegurando maior segurança jurídica.

Resumo das Principais Alterações em Relação ao Regime Anterior:

A legislação anterior (Decreto-Lei n.º 39/2010 e subsequentes) já permitia a instalação destes pontos de carregamento, mas o novo artigo parece trazer maior clareza e reforçar os direitos dos condóminos. As principais alterações são:

- ◆ Simplificação e Reforço do Direito: O novo regime parece consolidar de forma mais clara o direito do condómino de instalar o seu ponto de carregamento.
- ◆ Maior Clareza nos Motivos de Recusa: O Artigo 23.º apresenta uma lista mais detalhada e específica de motivos pelos quais o condomínio pode opor-se à instalação. No regime anterior, as razões de oposição eram semelhantes, mas este novo artigo organiza-os de forma mais clara e objetiva.
- ◆ Prazo de Decisão: O artigo estabelece um prazo claro e reduzido de 30 dias para a administração do condomínio tomar uma decisão, o que não era tão explícito no regime anterior, reduzindo a incerteza para o condómino que pretende fazer a instalação.

Trata-se de um passo decisivo para promover a rede de carregamento doméstico, que continua a ser a solução mais prática, económica e conveniente para a maioria dos utilizadores.

Criação da Entidade Agregadora de Dados para a Mobilidade Elétrica (EADME)

O cuidado demonstrado pela criação e regulamentação de uma plataforma própria de aquisição de dados específica para a mobilidade elétrica, esperamos nós, aproveitando os recursos atuais, e capaz de gerar informação como a que a UVE consegue disponibilizar no seu Observatório da Mobilidade Elétrica (observatorio.uve.pt), é uma excelente medida.

Beneficia o utilizador, não só no seu uso diário, como influencia a tomada de decisão correta por parte dos operadores e entidades responsáveis, provocando a adoção das melhores práticas. Hoje temos uma clara e completa visão sobre a rede de carregamento instalada, o novo RJME cria condições para assegurar e incluir todos os operadores nesta ferramenta que desempenha um papel fundamental para todos os agentes do mercado.

Os novos desafios

O foco da UVE será, a partir deste momento, 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.





Alguns aspetos exigem um acompanhamento urgente para garantir não só um novo impulso de desenvolvimento da mobilidade elétrica em Portugal, mas principalmente facilitar a transição que decorre até 31 de dezembro 2026. Eis um resumo de alguns pontos que necessitam de atenção imediata:

Cativações de valores no pagamento com cartão bancário

Um dos problemas que mais incomoda os utilizadores é a prática de alguns operadores aplicarem cativações de valores muito superiores ao custo real do carregamento, sempre que se utiliza o pagamento direto por cartão. Exemplo: para 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.

A UVE terá um papel sensibilizador junto dos operadores e seus representantes e atuará no seguinte sentido:

1. Definição de um valor máximo de cativação: propor um valor máximo de cativação, idealmente baixo, com a possibilidade de cativações sucessivas (autorizações Incrementais). Por exemplo 20€ iniciais, aos quais são adicionados sucessivamente 10€ quando esgotado o plafond anterior.
2. Prazo máximo para a libertação de valores: Não estando diretamente nas mãos do OPC, estes podem, no entanto, atuar junto das entidades com quem estabelecem o contrato do serviço de pagamento, regras apertadas para este prazo, e principalmente devem estar sensibilizados para este problema no momento da sua contratação. Sendo o prazo final resultante de uma cadeia de procedimentos, que termina na entidade bancaria do Utilizador, é também fundamental passar um conhecimento deste processo ao Utilizador, para que possa atuar em conformidade.
3. Transparência prévia: antes de iniciar o carregamento, o utilizador deve ser claramente informado do valor que será cativado. Um ponto que deve merecer cuidado no futuro RME. Sensibilização junto da ERSE, Banco de Portugal e entidades reguladoras, mostrando que este problema não é técnico, mas sim de proteção do consumidor.
4. Promoção de boas práticas: destacar publicamente operadores que apliquem soluções equilibradas. Divulgação periódica de informação comparativa sobre os diferentes operadores e os valores de cativação que aplicam.

O pagamento via cartão bancário só será verdadeiramente prático e universal quando estes problemas estiverem resolvidos.

Postos antigos que se desliguem da Rede Nacional (EGME)

O novo RJME determina que todos os postos com potência $\geq 50\text{kW}$, passem a disponibilizar pagamento por cartão bancário, mas apenas a partir de 1 de janeiro de 2027. Até lá, os postos





antigos que sejam desligados da Rede Pública de Carregamento (atualmente gerida pela EGME) podem ficar numa situação de exceção:

- ◆ Não têm obrigação imediata de instalar TPA;
- ◆ Podem assim restringir o acesso apenas a cartões próprios;
- ◆ Isto coloca em risco o princípio de acesso universal, penalizando os utilizadores.

Ou seja, 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.

Torna-se assim, necessário e urgente exigir à tutela e à ERSE que sejam clarificados e regulamentados os seguintes pontos:

- ◆ Qualquer operador de um ponto de carregamento que queira desligar-se da Rede Nacional deve cumprir de imediato todas as obrigações aplicáveis a 2027, nomeadamente disponibilizar pagamento por TPA.
- ◆ Continuidade do acesso via cartões CEME/Prestador de Serviços de Mobilidade Elétrica (eMSP), até à entrada plena da obrigatoriedade do TPA, deve estar assegurado que nenhum utilizador perde o direito a carregar com cartão CEME/eMSP.
- ◆ Proibição da criação de exclusividades, não permitir que operadores usem este vazio legal para criar barreiras de entrada ou sistemas fechados.
- ◆ Obrigar à disponibilização pública no portal da EGME, com constante atualização de listagem atualizada dos postos desligados da Rede Pública de Carregamento, com informação clara sobre métodos de pagamento aceites.
- ◆ Rever a difícil situação em que fica o acesso a todos os postos de potência inferior a 50kW da Rede Pública de Carregamento. Sabendo-se das possíveis fraudes que a disponibilização de um QR code estático assume e a tipologia de muitos destes carregadores antigos, só um ambicioso programa de apoio à renovação deste parque de carregadores poderá criar uma situação justa para a continuação da disponibilização destes locais ao utilizador.

A UVE acompanhará de perto a aplicação da lei e continuará a intervir junto das entidades competentes para garantir que nenhum utilizador de veículo elétrico é prejudicado no acesso à Rede Nacional (EGME).

Carregadores DPC (Detentor de ponto de carregamento)

Os milhares de carregadores instalados pelos Utilizadores nos seus espaços privados, suportados no seu custo pelas suas empresas empregadoras ou pelos próprios, não podem deixar de merecer um cuidado e atenção especial na procura de uma solução que garanta o máximo de compatibilidade na transição.





O novo RJME endereça o novo desafio, que se coloca, para a ERSE, no n.º 3 artigo 24º, instruindo esta de regulamentar claramente uma situação de contador e medição secundária, exclusiva de mobilidade elétrica, num código de ponto de entrega já existente.

Acreditamos que com base nessa futura regulamentação o mercado possa vir a disponibilizar uma solução com níveis de utilidade que satisfaçam tanto os utilizadores, como as suas entidades empregadoras. E com isso conseguir não só manter, mas também criar um novo impulso na transição energética das frotas das empresas.

Não é uma situação de resolução fácil, por algum motivo o *submetering* leva tantos anos de estudo, mas nunca saiu do papel. Trabalharemos afincadamente na criação de uma proposta de solução, é um assunto urgente, onde desde já a UVE se colocará à disposição das entidades competentes para tentar ajudar com as competências adquiridas ao longo dos últimos anos.

A todos os Utilizadores que possuem este tipo de solução instalada nos seus espaços privados, e a todas as empresas que confiaram nesta solução como “click” definitivo para avançarem com a transição energética das suas frotas, a UVE quer deixar uma mensagem de tranquilidade e esperança. Temos uma lei onde é definido um caminho e imposta uma diretriz para que seja encontrada uma solução. Seguramente será diferente, mas estaremos empenhados em contribuir para a construção de um produto final, se possível, ainda melhor que o existente até à data e de uma transição suave para a nova regulamentação dos postos existentes em regime de DPC.

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

A realidade que nos foi transmitida por operadores locais e por associações congéneres (a UVE é uma das associações fundadoras da GEVA – Global Electric Vehicle Alliance), não mostra uma forte adesão aos serviços de subscrição, por parte dos utilizadores. O que tem levado a cada vez maiores diferenças entre os preços ad hoc e/ou plano geral de tarifário do operador vs tarifário mediante um plano de subscrição.

O novo RJME é ainda mais permissivo que o próprio AFIR, deixando em aberto a possibilidade de diferenciação de preços por diversos motivos. Nem todos necessariamente com custo direto para o utilizador, veja-se o caso da permissão por disponibilização de serviços de flexibilidade, que, naturalmente, se transforma numa vantagem para o Utilizador.

O desafio neste capítulo será prestar extrema atenção a tudo o que sejam planos, mais ou menos elaborados de criar uma diferenciação artificial entre categorias de Utilizadores, afastando ou





limitando seriamente a possibilidade de competitividade dos prestadores de serviços, quando contratados.

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. Além de vigiados pelas entidades competentes, deve ser claro e transparente no momento da ativação da sessão de carga, para qualquer Utilizador, quais as possibilidades que possui de acesso a estes planos de subscrição e consequentes custos diferenciados.

Falta de obrigatoriedade de tarifa por kWh

Tema já abordado também na listagem de benefícios para o Utilizador, 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.

A UVE, possui desde há muitos anos uma [proposta de simplificação dos tarifários](#) – Preço por kWh com tarifa adicional por minuto após determinado período de tempo, variável de acordo com a potência do posto – continuaremos o nosso trabalho de sensibilização dos operadores para a necessidade de adoção deste tipo de estrutura tarifária. No novo RJME perdemos uma oportunidade de ir além do AFIR e determinar de forma clara os modelos de tarifários que podem ser adotados.

Mapa global dos PCVE Nacionais

É fundamental a criação de um mapa fiável e em constante atualização de toda a Rede Nacional de pontos de carregamento. Esta função só pode ser atribuída à EADME, único local onde garantidamente todos os PCVE de Portugal terão de estar registados. Apesar da disponibilização obrigatória e gratuita (como define o AFIR) desta informação, não será possível confiar esta missão aos privados, uma vez que os seus mapas estarão dependentes de acordos comerciais realizados entre si, tanto no caso dos operadores como dos prestadores de serviços ou mesmo plataformas de itinerância eletrónica.

O desenho e funcionalidades deste mapa terá de ser mais cuidado e deve ser pensado para fácil consulta por parte do Utilizador, sendo preciso dotar a EADME dos recursos necessários para o realizar de forma satisfatória.

Organização de Registo de Identificadores (ORDI)

O AFIR estabelece a obrigação de todos os Estados-Membros criarem uma organização de registo de identificadores (ODRI) para a emissão e gestão de códigos de identificação únicos para, no mínimo, identificar os operadores de pontos de carregamento e os prestadores de





serviços de mobilidade. A UVE chamou a atenção para esta falha no regulamento na sua resposta a consulta pública, mas infelizmente não foi solucionado na versão final.

Em Portugal, como sabemos, desde cedo tivemos um código de identificação único para cada ponto de carregamento. A continuidade desta identificação, para manutenção de diversos serviços e referências atualmente disponibilizados ao Utilizador é importante.

Se a tarefa de identificação dos PCVE individuais parece ser de atribuição lógica para a nova entidade criada, a EADME, a missão de identificação dos operadores e prestadores de serviços não é de atribuição tão “direta”, sendo necessário regulamentar esta atribuição.

Tarifa de Acesso às Redes de Mobilidade Elétrica (TAR de ME)

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.

Na prática, esta tarifa facilita a coesão nacional e incentiva a expansão da rede para áreas de menor densidade populacional e/ou uso tipicamente sazonal, como ficou muito claro na resposta à consulta pública n.º 123, realizada em novembro de 2024 pela ERSE. Como é sabido, a maior parte dos comentários à consulta pública foram no sentido da manutenção da TAR da ME, levando ao abandono da medida de eliminação por parte da ERSE.

Naturalmente as consequências da existência da TAR de ME refletem-se numa maior homogeneidade de custos para o Utilizador ao longo do território nacional e no global num custo mais acessível. O presente decreto-lei cria sérios riscos à sua existência, e por isso a UVE tentará sensibilizar as entidades competentes, nomeadamente a ERSE, para a importância de manutenção deste mecanismo, ou alguma medida de igual efeito que continue a permitir, não só a instalação de novos postos, como a continuidade dos postos existentes em locais com taxas de utilização reduzida.

Como ficou demonstrado na referida consulta pública da ERSE existe o sério e concreto risco do encerramento de PCVE em zonas de fraca taxa de utilização. É uma situação que necessita de um cuidado extremo na sua análise e urgente definição, por forma a tranquilizar tanto Utilizadores como permitir o normal desenvolvimento da rede por parte dos OPC.

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.





O Decreto-Lei estabelece um prazo de 120 dias para a elaboração destes documentos, e por isso a UVE, não só estará disponível para qualquer solicitação onde as entidades possam considerar útil a nossa contribuição, como terá papel ativo na exigência do seu cumprimento.

O novo regime da mobilidade elétrica traz uma profunda alteração ao setor em Portugal, e embora já esteja em vigor, prevê a necessidade de regulamentação complementar para que todas as suas disposições sejam plenamente aplicadas.

As principais matérias a serem regulamentadas são, designadamente:

1. Licenciamento e Comunicação Prévia dos OPC
2. Normas Técnicas e Funcionais
3. Prestação de Informação e Gestão de Dados
4. Tarifas e Preços

Em resumo, o sucesso e plena implementação deste novo regime dependem da regulamentação complementar que irá detalhar os procedimentos, as normas técnicas, as obrigações de dados e a transparência de preços. O prazo de transição para a totalidade das medidas agora implementadas é, como já referido, até 31 de dezembro de 2026.

A privatização de PCVE (n.º 2 do artigo 7º)

2 — Não são acessíveis ao público os pontos de carregamento situados em local ou espaço não afeto ou aberto ao público, independentemente da titularidade pública ou privada, cujo acesso seja exclusivo a pessoas com determinada qualidade ou estatuto que lhes confira legitimidade para o uso desse local ou instalação, nomeadamente moradores, trabalhadores, colaboradores, ou utilizadores cujo acesso seja especialmente autorizado.

Sem aparente justificação o Decreto-Lei torna de mais difícil compreensão uma definição de “...local ou espaço não afeto ou aberto ao público...” e igualmente o estatuto das pessoas que podem aceder a esses espaços para carregamento “...ou utilizadores cujo acesso seja especialmente autorizado”.

Durante anos uma situação semelhante, no agora cessante RJME, provocou diferentes interpretações e problemas desnecessários.

Acreditamos que o AFIR veio por um ponto final nessas dúvidas e a sua leitura é muito clara. Este artigo, pode levantar dúvidas desnecessárias.





Conclusões

Sem prejuízo das medidas agora adotadas no novo RJME a UVE continua a defender:

1. Inclusão da obrigatoriedade de interoperabilidade entre todos os operadores de pontos de carregamento (OPC). No limite, deve ser garantido que nenhum OPC pode rejeitar pedidos de ligação de qualquer prestador de serviço, assegurando-se assim, adicionalmente, o princípio de acesso universal e não discriminatório desta forma.
2. A possibilidade de segregação de consumos num mesmo código de ponto de entrega (CPE), medida que facilita a gestão transparente e justa da energia utilizada para carregamento de veículos elétricos, tanto em contexto privado como empresarial.

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. Reafirmamos que é agora muito mais fácil explicar a proposta da UVE – tudo o que temos no atual RJME mais estas duas soluções – queremos mais soluções para os utilizadores, nunca a restrição das suas opções.

Muitos dos pontos assinalados acima, devem ser regulamentados no futuro Regulamento da Mobilidade Elétrica RME, a elaborar pela ERSE, conforme determina o Decreto-Lei, ou nas diversas portarias de regulamentação a elaborar pelos diversos membros do governo que são mencionadas no documento.

A UVE reafirma o seu compromisso de lutar por uma mobilidade elétrica simples, justa e transparente, onde os utilizadores não sejam prejudicados por barreiras técnicas ou comerciais.

O compromisso é, como sempre, o de defender os direitos dos utilizadores de veículos elétricos e contribuir para uma rede de carregamento mais abrangente a todos.

Contribuiremos de forma empenhada e consistente para uma transição sem alarmismos e que não afete o dia a dia dos Utilizadores. Seremos, como sempre, um canal de informação segura, transparente e isento, que tentará ajudar os Utilizadores a passarem por este momento com o mínimo constrangimento possível.

Lisboa, 26 de agosto de 2025

 **Conselho Diretivo**
UVE - Associação de Utilizadores de Veículos Elétricos

