



# Proposta UVE de alterações ao Decreto-Lei n.º 93/2025

## Regime Jurídico da Mobilidade Elétrica (RJME)

Lisboa, 18 de dezembro de 2025



Conselho Diretivo

UVE - Associação de Utilizadores de Veículos Elétricos



Praceta da Tabaqueira A2  
1950-256 Lisboa

[www.uve.pt](http://www.uve.pt)  
Instituição de Utilidade Pública  
Despacho n.º 12005/2021 DR n.º 236, II Série, de 07/12/2021

CAE – 94995  
NIPC – 513 743 090



## Introdução

O presente documento reúne duas propostas de melhoria pontual ao Decreto-Lei n.º 93/2025, com o objetivo de reforçar a previsibilidade da transição regulatória e garantir condições efetivas de acesso universal e concorrência no mercado da mobilidade elétrica.

Ambas as propostas têm natureza cirúrgica e não disruptiva: não alteram o modelo estrutural definido no diploma nem implicam uma revisão radical do regime. Pretendem, sim, clarificar e robustecer mecanismos-chave já previstos, reduzindo riscos de disruptão para utilizadores e operadores e contribuindo para uma implementação mais estável.

Adicionalmente, estas alterações são compatíveis com o processo regulatório em curso, podendo ser integradas com impacto limitado na calendarização e nos trabalhos de regulamentação em curso, ao mesmo tempo que asseguram coerência com o quadro europeu aplicável, em particular com o Regulamento (UE) 2023/1804 (AFIR).





## Proposta 1: Flexibilização da data de fim do período transitório

### 1) Objetivo da proposta

Solicita-se que o Artigo 44.º deixe de assentar numa data fixa para o termo do período transitório (atualmente, 31 de dezembro de 2026) e passe a assegurar um modelo de transição baseado em avaliação periódica, garantindo previsibilidade, continuidade de serviço e alinhamento com o quadro europeu.

### 2) O que o Artigo 44.º deve assegurar

#### A. Substituição da data fixa por avaliação semestral

- O regime transitório deve ser mantido enquanto se justificar, com reavaliação pelo Governo de 6 em 6 meses, com base em evidência e reporte estruturado.

#### B. Critérios mínimos e objetivos para a avaliação

A avaliação semestral deve basear-se, pelo menos, em:

- Número de OPC/CEME com ofertas ativas no anterior enquadramento (indicador de maturidade/competitividade do mercado);
- Número (e evolução) de sessões de carregamento ainda realizadas ao abrigo do anterior enquadramento (indicador de relevância residual do transitório);
- Sustentabilidade económico-financeira da Entidade Gestora da Mobilidade Elétrica (EGME), incluindo a sua capacidade para assegurar o funcionamento contínuo e eficiente do sistema.

#### C. Transparência e previsibilidade

- Cada avaliação deve resultar num relatório fundamentado, com publicação (p.ex., em plataforma/portal oficial), permitindo escrutínio e previsibilidade para operadores e utilizadores.

#### D. Decisão de cessação com período de adaptação (1 ano)

- Caso a Secretaria de Estado com a tutela da mobilidade elétrica determine que o regime transitório deve cessar, essa decisão deve desencadear um prazo mínimo de 1 ano até ao termo efetivo do período transitório, contado da publicação da decisão, para assegurar adaptação operacional, contratual e tecnológica, evitando disruptões ao utilizador final.





### 3) Salvaguarda de conformidade com o AFIR (precedência e prazos europeus)

A revisão do Artigo 44.º deve conter uma cláusula de salvaguarda que assegure que:

- O mecanismo de avaliação semestral e o prazo de 1 ano não podem atrasar nem condicionar o cumprimento de obrigações e prazos imperativos do Regulamento (UE) 2023/1804 (AFIR), que é aplicável desde 13 de abril de 2024.





## Proposta 2: Garantir interoperabilidade plena

A posição da UVE, já defendida na consulta pública relativa ao Novo Regime Jurídico da Mobilidade Elétrica (RJME), é clara: o acesso universal deve continuar a assentar numa interoperabilidade técnica e comercial obrigatória, independentemente do modelo adotado.

Para isso, propomos que o regulamento não permita a rejeição de pedidos de ligação por parte dos Prestadores de Serviços de mobilidade Elétrica (PSME) aos OPC devidamente licenciados. Esta regra simples — impedir que um OPC recuse a ligação a um PSME — garante:

- Interoperabilidade total, sem dependência do pagamento ad hoc;
- Liberdade de escolha do utilizador, que pode utilizar o seu OPC/PSME em qualquer ponto da rede;
- Concorrência real e saudável entre PSMEs e OPCs, evitando práticas discriminatórias;

Na referida resposta à consulta pública do RJME pela UVE avançamos inclusivamente com uma proposta de texto legislativo, a adicionar, agora, ao artigo 13º do DL 93/2025 (Obrigações do Operador de Pontos de Carregamento):

### 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 (PSME) 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 PSME 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 PSME, sempre que estes o solicitarem, em condições que devem ser detalhadas, tendo em vista eliminar todas as possíveis barreiras que os OPC possam usar para discriminar ou impedir esta ligação.

