

TARIFAS E PROVEITOS DA
ENTIDADE GESTORA DA REDE DE MOBILIDADE
ELÉTRICA PARA 2026
E
PARÂMETROS DE REGULAÇÃO PARA 2026

Dezembro 2025

Este documento está preparado para impressão em frente e verso

Rua Dom Cristóvão da Gama n.º 1-3.º
1400-113 Lisboa
Tel.: 21 303 32 00
Fax: 21 303 32 01
e-mail: erse@erse.pt
www.erse.pt

ÍNDICE

SUMÁRIO EXECUTIVO	1
1 INTRODUÇÃO.....	3
2 ENQUADRAMENTO DA ATIVIDADE DE GESTÃO DE OPERAÇÕES DA REDE DE MOBILIDADE ELÉTRICA	5
3 CARACTERIZAÇÃO DA PROCURA DE MOBILIDADE ELÉTRICA.....	7
3.1 Evolução da mobilidade elétrica.....	7
3.2 Procura considerada nas tarifas da Entidade Gestora da Rede de Mobilidade Elétrica	11
4 PARÂMETROS E DETERMINAÇÃO DOS PROVEITOS PERMITIDOS E DOS AJUSTAMENTOS	13
4.1 Regulação da atividade de Gestão de Operações da Rede de Mobilidade Elétrica	13
4.1.1 Metodologia de regulação.....	13
4.2 Parâmetros para a definição de proveitos.....	15
4.2.1 Taxa de remuneração	15
4.2.2 Prazo de diferimento	16
4.2.3 Indutor de custo definido para a atividade de gestão de operações da rede de mobilidade elétrica	16
4.2.4 Parâmetros	17
4.3 Proveitos permitidos e ajustamentos da atividade de Gestão de Operações da Rede de Mobilidade Elétrica.....	17
4.3.1 Proveitos permitidos em 2026	17
4.3.2 Ajustamento t-2.....	20
5 TARIFAS DA ENTIDADE GESTORA DA REDE DE MOBILIDADE ELÉTRICA EM 2026	25
5.1 Estrutura tarifária	25
5.2 Tarifa da Entidade Gestora da Rede de Mobilidade Elétrica aplicável aos comercializadores de eletricidade para a mobilidade elétrica	28
5.3 Tarifa da Entidade Gestora da Rede de Mobilidade Elétrica aplicável aos operadores de pontos de carregamento	29
5.4 Tarifa da Entidade Gestora da Rede de Mobilidade Elétrica aplicável aos detentores de pontos de carregamento de acesso privativo.....	29
5.5 Evolução do preço médio entre 2021 e 2026.....	30
6 AVALIAÇÃO DO IMPACTO DAS TARIFAS DA ENTIDADE GESTORA DA REDE DE MOBILIDADE ELÉTRICA NO PREÇO FINAL PAGO PELOS UTILIZADORES DE VEÍCULO ELÉTRICO	33
7 COMPARAÇÃO COM OUTRAS OPÇÕES DE CARREGAMENTO E DE MOTORIZAÇÃO.....	41
8 ANÁLISE DE PREÇOS DO MERCADO RETALHISTA DE MOBILIDADE ELÉTRICA.....	45
ANEXOS	51
ANEXO I INFORMAÇÃO RECEBIDA	53

ANEXO II PRINCIPAIS DOCUMENTOS LEGISLATIVOS E REGULAMENTARES	57
ANEXO III SIGLAS.....	61

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 3-1 - Evolução do número de carregamentos na rede de mobilidade elétrica (Portugal continental e Regiões Autónomas da Madeira e dos Açores).....	8
Figura 3-2 - Evolução do número de pontos de carregamento na rede de mobilidade elétrica (Portugal continental e Regiões Autónomas da Madeira e dos Açores)	9
Figura 4-1 - Custos de exploração líquidos de proveitos não resultantes da aplicação da tarifa regulada	14
Figura 5-1 - Estrutura das tarifas da EGME	26
Figura 5-2 - Proveitos a recuperar da atividade de GOME e tarifas da EGME	27
Figura 5-3 - Evolução da tarifa da EGME aplicável aos CEME	30
Figura 5-4 - Evolução da tarifa da EGME aplicável aos OPC.....	31
Figura 5-5 - Evolução da tarifa da EGME aplicável aos DPC.....	31
Figura 6-1 - Estrutura do preço de carregamento de veículos elétricos na Rede de Mobilidade Elétrica	34
Figura 6-2 - Distribuição de frequência do consumo por carregamento	35
Figura 6-3 - Impacto das tarifas EGME no preço pago pelos UVE por carregamento (EUR/carregamento)	37
Figura 6-4 - Impacto das tarifas EGME no preço pago pelos UVE por energia carregada (EUR/kWh)....	38
Figura 6-5 - Impacto das tarifas EGME no preço pago pelos UVE por distância percorrida (EUR/100 km).....	39
Figura 7-1 - Comparação de opções de carregamento de veículos elétricos e outras motorizações, 2026.....	43
Figura 8-1 - Evolução dos preços faturados de mobilidade elétrica por segmento de consumo	46
Figura 8-2 - Evolução dos preços faturados de mobilidade elétrica por nível de tensão para o segmento doméstico e não doméstico.....	46
Figura 8-3 - Decomposição do preço de carregamento.....	48
Figura 8-4 - Componente CEME e Serviço OPC, por segmento de consumo e nível de tensão.....	49

ÍNDICE DE QUADROS

Quadro 3-1 - Número de carregamentos na mobilidade elétrica, em Portugal continental e nas Regiões Autónomas da Madeira e dos Açores, considerados no cálculo tarifário.....	8
Quadro 3-2 - Número de pontos de carregamento na mobilidade elétrica, em Portugal continental e nas Regiões Autónomas da Madeira e dos Açores no final do ano.....	9
Quadro 3-3 Número de pontos de carregamento na mobilidade elétrica, em Portugal continental e nas Regiões Autónomas da Madeira e dos Açores em 2026, valor médio anual, considerados no cálculo tarifário	10
Quadro 3-4 – Quantidades consideradas no cálculo das tarifas da EGME para 2026	12
Quadro 4-1 - Parâmetros definidos para a atividade de GOME.....	17
Quadro 4-2 - Proveitos permitidos e a recuperar na atividade de GOME	18
Quadro 4-3 - Custos não aceites em 2026.....	19
Quadro 4-4- Custos não aceites em 2024.....	21
Quadro 4-5- Cálculo do ajustamento na atividade de GOME	24
Quadro 5-1 - Tarifas Reguladas da EGME	25
Quadro 5-2 - Número de carregamentos em DPC por ponto de carregamento (valor no final do ano)	28
Quadro 5-3 - Número de carregamentos em DPC por ponto de carregamento em 2026 (valor médio do ano).....	28
Quadro 5-4 - Preços da tarifa EGME a aplicar aos CEME	29
Quadro 5-5 - Preços da tarifa EGME a aplicar aos OPC.....	29
Quadro 5-6 - Preços da tarifa EGME a aplicar aos DPC.....	30
Quadro 6-1 - Evolução da distribuição do consumo por períodos de vazio e de fora de vazio	35

SUMÁRIO EXECUTIVO

O Decreto-Lei n.º 93/2025, de 14 de agosto, estabelece o (novo) regime jurídico da mobilidade elétrica (RJME), aplicável à organização, acesso e exercício das atividades relativas à mobilidade elétrica. Este diploma altera a organização do setor da mobilidade elétrica e extingue os serviços regulados da atividade de Gestão de Operações da Rede de Mobilidade Elétrica (GOME).

O novo RJME prevê um regime transitório, que decorre até final de 2026, com ambos os regimes em vigor, permitindo aos agentes participantes do setor repensar os seus modelos de negócio e atividades. Durante este período, os Comercializadores de Eletricidade para a Mobilidade Elétrica (CEME) terão de alterar a sua atividade para prestadores de serviços de mobilidade elétrica (PSME) ou Operadores de Pontos de Carregamento (OPC), a Entidade Gestora da Rede de Mobilidade Elétrica (EGME) terá de separar a atividade de Entidade Agregadora de Dados para a Mobilidade Elétrica (EADME) da atividade de gestão da rede, cabendo ao Governo¹ designar a EADME, e os OPC terão de comunicar se pretendem que os seus pontos de carregamento se desliguem da rede gerida pela EGME (sendo que, na ausência de comunicação, mantêm-se ligados).

Deste modo, para o ano de 2026, a ERSE deve definir proveitos e tarifas da EGME a serem aplicados aos carregamentos efetuados na rede pública de mobilidade elétrica, conforme disposto no Regulamento da Mobilidade Elétrica (RME)² atualmente em vigor.

Nessa peça regulamentar, a ERSE desenvolve e concretiza as metodologias de regulação e supervisão que lhe foram incumbidas, que deverão permitir o equilíbrio económico e financeiro da atividade de GOME, em condições de gestão eficiente. Detalha-se igualmente o processo de determinação dos proveitos da atividade regulada da EGME e define-se a estrutura e a metodologia de cálculo das tarifas reguladas aplicadas pela EGME, no âmbito da mobilidade elétrica, as quais são tratadas neste documento³.

¹ A EADME é designada por Portaria dos Membros do Governo responsáveis pelas áreas da mobilidade e da energia, a publicar até ao final do período transitório.

² [Regulamento n.º 854/2019](#), de 4 de novembro.

³ As matérias relativas às tarifas de Acesso às Redes de energia elétrica para a Mobilidade Elétrica constam no Regulamento Tarifário do setor elétrico ([Regulamento n.º 1218/2025](#), de 7 de novembro).

O presente documento fundamenta a definição de proveitos e de tarifas da EGME, aplicáveis aos CEME, aos OPC e aos Detentores de Pontos de Carregamento de acesso privativo (DPC), para o período compreendido entre 1 de janeiro e 31 de dezembro de 2026.

De acordo com os procedimentos estabelecidos no RME, o Conselho de Administração da ERSE enviou ao Conselho Tarifário (CT) do setor elétrico e à EGME, em 15 de outubro de 2025, a proposta de tarifas da EGME a vigorar durante o ano 2026. Com base no parecer do CT, e dos comentários e sugestões da EGME, recebidos em 17 e 28 de novembro, respetivamente, a ERSE procede à aprovação das tarifas da EGME para 2026, enviadas para publicação, a 15 de dezembro, no Diário da República.

Os documentos que justificam a decisão da ERSE são tornados públicos, nomeadamente através da sua página de internet, assim como o Parecer do CT e os comentários da ERSE ao mesmo.

No que diz respeito aos proveitos permitidos, prevê-se uma diminuição do seu valor unitário para 2026. Este fator, aliado à extinção da atividade regulada de GOME e ao consequente fim das tarifas da EGME no término de 2026, justificou, naturalmente, a opção por não diferir nenhuma componente de proveitos permitidos. Esta decisão decorre também das análises constantes dos capítulos 6 e 7, nas quais se demonstra que, além de se verificar uma redução dos preços das tarifas da EGME em 2026, estas representam uma parcela reduzida do preço final pago pelos utilizadores de veículos elétricos (UVE) pelo carregamento na rede de mobilidade elétrica. Desse modo, a recuperação integral de proveitos em 2026 não compromete a competitividade desta opção face a outras alternativas, como por exemplo o abastecimento de veículos movidos a combustão interna.

Para o ano de 2026, os preços das tarifas da EGME aplicáveis aos CEME e OPC apresentam uma redução de -31% face aos preços de 2025 e, relativamente à tarifa aplicável aos DPC, a redução é de -30%. Esta evolução é explicada, sobretudo, pelos proveitos permitidos que decrescem cerca de -42% relativamente ao ano anterior, refletindo a evolução dos custos da atividade e, principalmente, a devolução aos consumidores do ajustamento de proveitos de 2024.

1 INTRODUÇÃO

Os proveitos e as tarifas para a atividade regulada de Gestão de Operações da Rede de Mobilidade Elétrica (GOME) em 2026 foram calculados nos termos do Regulamento da Mobilidade Elétrica (RME) em vigor.

A atividade regulada de GOME é enquadrada no capítulo 2 deste documento. Todos os restantes serviços prestados pela Entidade Gestora da Rede de Mobilidade Elétrica (EGME), distintos dos previstos no RME para a atividade regulada, devem ser objeto de separação contabilística e financeira. Este princípio, adotado nos restantes setores regulados pela ERSE, é essencial para que não ocorram subsidiações cruzadas entre atividades reguladas e não reguladas.

O RME prevê, também, que a duração do período de regulação para a mobilidade elétrica seja preferencialmente coincidente com o período de regulação do setor elétrico [artigo 34.º]. Assim, o primeiro período de regulação para a atividade de GOME teve apenas um ano, terminando em 2021 para coincidir com o final do período de regulação do setor elétrico e, no exercício tarifário de 2022, definiu-se um novo período de regulação idêntico ao do setor elétrico (2022 a 2025)⁴. O ano de 2026 será o primeiro, e único, ano do período de regulação que se inicia, dada a entrada em vigor do regime jurídico da mobilidade elétrica, que define o ano de 2026 como o ano da extinção da atividade regulada de GOME. As previsões em que assentam os proveitos permitidos e o cálculo das tarifas para 2026 têm subjacentes projeções da evolução do contexto económico e financeiro, bem como a análise à atividade e às previsões da empresa. Os principais fatores exógenos à EGME, cujas evoluções previstas condicionam os proveitos permitidos, são a procura, medida pelo número de carregamentos de veículos elétricos na rede da mobilidade elétrica, os preços aplicados ao carregamento de veículos elétricos, assim como o contexto macroeconómico. Os aspectos mais relevantes relacionados com a procura são analisados no capítulo 3 deste documento.

No exercício de definição dos proveitos permitidos para 2026 são igualmente consideradas as previsões da EGME para os seus custos de investimentos e de exploração. A análise das previsões dos custos da EGME foi efetuada à luz das metodologias regulatórias estabelecidas para a atividade de GOME. O racional económico que suporta esta análise e o cálculo dos proveitos permitidos da atividade de GOME é explanado no capítulo 4 ,no quadro das metodologias regulatórias que lhe são aplicadas.

⁴ No documento “Tarifas e Proveitos da Entidade Gestora da Rede de Mobilidade Elétrica para 2022 e Parâmetros para o período de regulação 2022-2025” encontra-se a justificação desta opção: <https://www.ese.pt/media/xrcbpaxm/tarifas-e-proveitos-egme-2022.pdf>.

O capítulo 5 é dedicado à determinação das tarifas da EGME a vigorar entre 1 de janeiro e 31 de dezembro de 2026. Neste capítulo procede-se à descrição da estrutura tarifária subjacente e são apresentados os valores estabelecidos para as tarifas da EGME, aplicáveis a CEME, a OPC e a DCP.

No capítulo 6 apresenta-se uma avaliação do impacto que a tarifa da EGME terá no preço final aplicado aos utilizadores de veículos elétricos (UVE), incluindo os pressupostos assumidos.

Outro aspeto relevante a considerar na avaliação do impacto destas tarifas relaciona-se com a competitividade dos preços finais aplicados aos UVE face a outras opções de mobilidade ligeira. Assim, no capítulo 7 apresenta-se uma comparação entre essas diversas opções, tanto no âmbito da própria mobilidade elétrica, nomeadamente o carregamento do veículo elétrico fora da rede de mobilidade elétrica (carregamento na habitação), como de mobilidade não elétrica, ou seja, a utilização de veículos a motor de combustão interna.

Por fim, o capítulo 8 apresenta uma análise aos preços no mercado retalhista de mobilidade elétrica, entre o 1.º trimestre de 2022 e o 2.º trimestre de 2025, o que permite avaliar os preços efetivamente faturados pelos CEME aos UVE.

Todas as referências a artigos, designações e siglas utilizadas ao longo deste documento, bem como a atualização financeira, quando aplicável, estão de acordo com o RME, na sua redação atual.

2 ENQUADRAMENTO DA ATIVIDADE DE GESTÃO DE OPERAÇÕES DA REDE DE MOBILIDADE ELÉTRICA

O Decreto-Lei n.º 39/2010, de 26 de abril, com as alterações introduzidas pelo Decreto-Lei n.º 90/2014, de 11 de junho, instituiu o regime jurídico da mobilidade elétrica e dispôs sobre a organização, o acesso e o exercício das atividades de mobilidade elétrica, estabelecendo uma série de relacionamentos entre as várias entidades envolvidas, conforme se esquematiza na figura seguinte, nomeadamente:

- os UVE estabelecem contratos com os CEME para o serviço de carregamento, realizado em pontos de carregamento de OPC;
- a EGME garante os fluxos de dados necessários à faturação desses contratos;
- a EGME e os operadores de redes de distribuição de eletricidade (ORD) trocam informação para imputação dos consumos na rede de mobilidade elétrica a carteiras de comercialização de comercializadores do setor elétrico (CSE).

Além destas entidades, o regime legal previu a possibilidade de integração na rede de mobilidade elétrica de pontos de carregamento de acesso privativo, para uso exclusivo ou partilhado, a pedido dos próprios detentores do local de instalação do ponto de carregamento (detentores de pontos de carregamento, DPC).

Este regime determinou que a atividade de Gestão de Operações da Rede de Mobilidade Elétrica (GOME) estivesse sujeita a regulação pela ERSE⁵.

O RME estabelece as seguintes tarifas da EGME, aprovadas pela ERSE [artigo 39.º]:

- tarifa da EGME aplicável aos CEME;
- tarifa da EGME aplicável aos OPC;
- e tarifa da EGME aplicável aos DPC.

Estas tarifas fazem parte dos custos incorridos por CEME, OPC e DPC, que garantem o carregamento de veículos elétricos na rede de mobilidade elétrica, pelo que podem contribuir para o preço final pago pelos UVE ao realizarem carregamentos na rede de mobilidade elétrica.

⁵ Artigo 5.º, n.º 1 e n.º 7 e artigo 42.º do Decreto-Lei n.º 39/2010, na redação vigente.

*TARIFAS E PROVEITOS DA ENTIDADE GESTORA DA
REDE DE MOBILIDADE ELÉTRICA PARA 2026 E PARÂMETROS DE REGULAÇÃO PARA 2026*

Enquadramento da atividade de gestão de operações da Rede de Mobilidade Elétrica

O regime jurídico da mobilidade elétrica foi recentemente revisto, através da publicação do Decreto-Lei n.º93/2025, de 14 de agosto (RJME)⁶, com vista à adequação do modelo de mobilidade elétrica português ao quadro normativo da União Europeia. Este diploma elimina a gestão centralizada da rede de mobilidade elétrica em Portugal, até agora operada pela Entidade Gestora da Rede de Mobilidade Elétrica (EGME), mas estabelece um regime transitório, até 31 de dezembro de 2026, para salvaguardar uma transição sem disruptões entre regimes jurídicos.

Nos termos do artigo 44.º do RJME, durante o período transitório, a utilização da plataforma da EGME está sujeita ao pagamento de uma tarifa anual, fixada pela ERSE, em vigor em 2026. Esta tarifa é aplicável em pontos de carregamento que se mantenham integrados na plataforma de gestão centralizada da rede de mobilidade elétrica durante o regime transitório.

Nos termos do RJME cabe à ERSE a aprovação das alterações necessárias ao RME em vigor para acomodar o novo regime. Para o efeito foi lançada, a 14 de outubro de 2025, a Consulta Pública n.º 135⁷, com prazo de receção de contributos até 25 de novembro de 2025.

Salienta-se que estas alterações geram incertezas quanto à preparação do próximo ano tarifário, designadamente sobre a definição do número de carregamentos previstos para 2026 e, consequentemente para a recuperação tarifária. Importa, ainda, ressalvar que existe a possibilidade de se gerar um risco material de não recuperação dos custos suportados pela EGME, junto dos OPC e dos CEME, ou de sobrefaturação de receitas. Assim, findo o período transitório, entende a ERSE que caberá ao acionista, o Estado Português, conciliar os desvios ocorridos, em 2025 e 2026, entre os custos efetivamente incorridos pela EGME e as receitas recuperadas pelas tarifas aplicadas, assegurando o equilíbrio económico-financeiro da atividade (i.e., garantindo o financiamento necessário, caso as tarifas não cubram integralmente os custos de operação) ou a proteção dos UVE (i.e., devolvendo o excedente, caso os montantes faturados ultrapassem os custos ocorridos).

⁶ [Decreto-Lei n.º 93/2025](#), de 14 de agosto que estabelece o regime jurídico da mobilidade elétrica, aplicável à organização, acesso e exercício das atividades relativas à mobilidade elétrica.

⁷ <https://www.erne.pt/atividade/consultas-publicas/consulta-publica-135>.

3 CARACTERIZAÇÃO DA PROCURA DE MOBILIDADE ELÉTRICA

O presente capítulo apresenta as quantidades consideradas no cálculo das tarifas e dos proveitos da Entidade Gestora da Rede de Mobilidade Elétrica (EGME), a vigorarem a partir de 1 de janeiro de 2026.

Evidencia-se que a alteração ao RJME, que determina o fim da rede pública (Rede Mobi.E) a partir de 1 de janeiro de 2027, permite que, durante o ano de 2026, os OPC possam desintegrar, total ou parcialmente, os respetivos pontos de carregamento da Rede Mobi.E. Este fator introduz uma incerteza elevada na definição e caracterização do número de carregamentos previstos realizados na Rede Mobi.E para 2026. Assim, é expectável que ocorram saídas da rede pública a ritmos distintos, em função da estratégia comercial adotada por cada OPC.

Nos próximos pontos caracteriza-se a procura agregada da mobilidade elétrica, determinada em número de carregamentos de veículos elétricos na rede de mobilidade elétrica, em Portugal continental e nas Regiões Autónomas dos Açores e da Madeira, assim como o número de pontos de carregamento na rede de mobilidade elétrica. Posteriormente, apresentam-se as quantidades consideradas para efeito de cálculo das tarifas da EGME.

3.1 EVOLUÇÃO DA MOBILIDADE ELÉTRICA

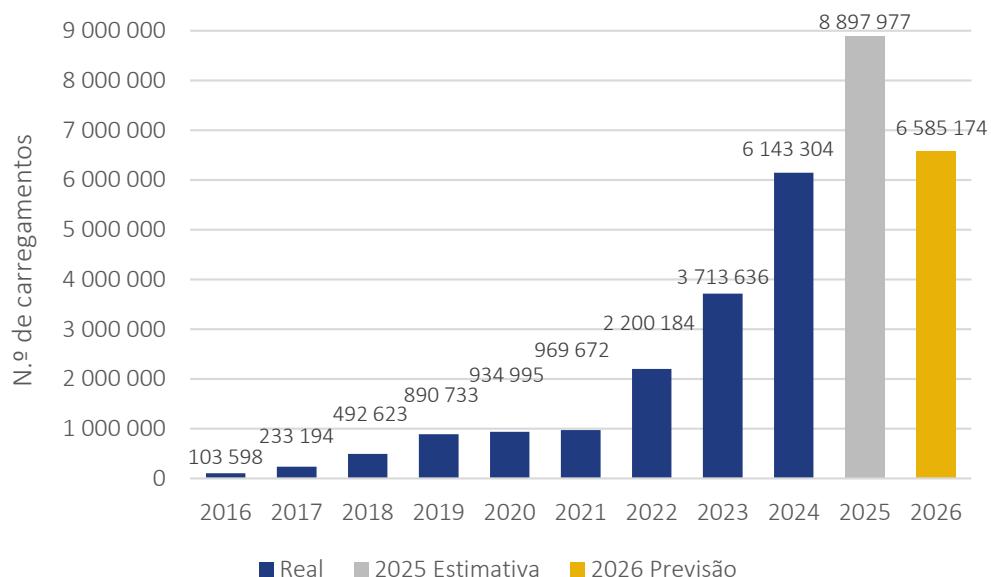
Esta secção fundamenta os pressupostos considerados pela ERSE na definição da procura da rede de mobilidade elétrica que suporta o cálculo das tarifas da EGME para o ano de 2026. As quantidades têm como base a informação real e previsional enviada pela EGME, no que respeita ao número de pontos de carregamento, ao número de carregamentos e de energia consumida no carregamento de veículos elétricos [RME, artigo 80.º, n.ºs 7 e 8]. No entanto, considerando a recente alteração do regime jurídico, foi necessário alinhar, em consonância, os pressupostos subjacentes.

SÍNTESI DA EVOLUÇÃO DO NÚMERO DE CARREGAMENTOS

Na figura e no quadro seguintes apresenta-se a evolução do número real de carregamentos na rede de mobilidade elétrica até 2024, a estimativa da ERSE para 2025 e a previsão da ERSE para 2026. De notar que estes valores reportam a carregamentos tanto em fase comercial, em que há lugar ao pagamento desses

carregamentos, como em fase piloto, que terminou formalmente a 1 de julho de 2020, período durante o qual os carregamentos foram realizados sem custos para o utilizador.

**Figura 3-1 - Evolução do número de carregamentos na rede de mobilidade elétrica
(Portugal continental e Regiões Autónomas da Madeira e dos Açores)**



Fonte: MOBI.E: 2016 a 2018, Plano de Atividades e Orçamento (PAO); 2019 a 2024, contas reguladas reais. ERSE: estimativa 2025 e previsão 2026.

Quadro 3-1 - Número de carregamentos na mobilidade elétrica, em Portugal continental e nas Regiões Autónomas da Madeira e dos Açores, considerados no cálculo tarifário

Número de carregamentos efetuados pelos UVE na rede de mobilidade elétrica								
	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026
Carregamentos em pontos de carregamento de OPC	890 347	934 181	939 714	2 166 617	3 644 851	5 957 333	8 453 078	6 255 915
Carregamentos em pontos de carregamento de DPC	386	814	29 958	33 567	68 785	185 971	444 899	329 259
Total	890 733	934 995	969 672	2 200 184	3 713 636	6 143 304	8 897 977	6 585 174

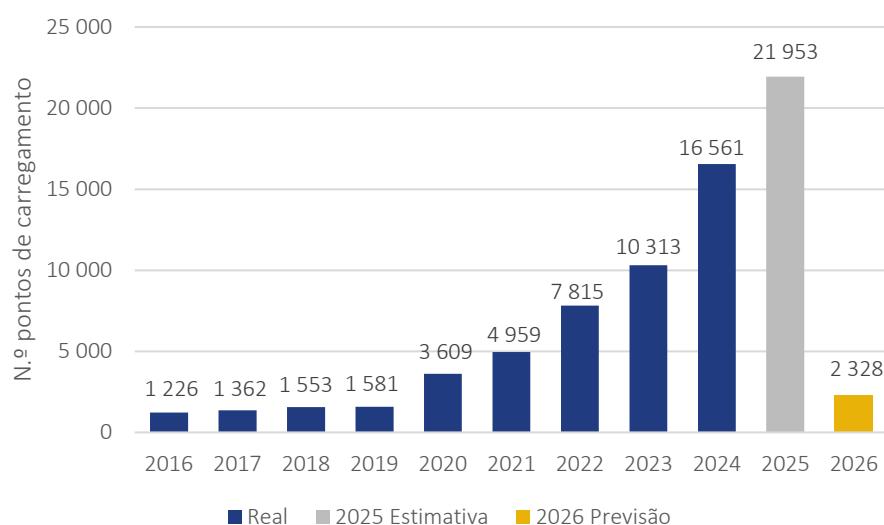
Fonte: MOBI.E: 2019, 2020, 2021, 2022, 2023 e 2024 contas reguladas reais. ERSE: estimativa 2025 e previsão 2026.

SÍNTESI DA EVOLUÇÃO DO NÚMERO DE PONTOS DE CARREGAMENTO

A figura e o quadro seguintes apresentam a evolução do número de pontos de carregamentos na rede de mobilidade elétrica até 2024, a estimativa da EGME para 2025 e a previsão da ERSE para 2026. Tal como

para a figura anterior, estes valores reportam ao total dos pontos de carregamento, incluindo os momentos em que estiveram enquadrados pela fase piloto. A previsão da ERSE para 2026 assenta nos mesmos pressupostos utilizados para a previsão do número de carregamentos para 2026. Os valores apresentados são relativos a valores no final do ano. Assim, para 2026, a previsão do número de pontos de carregamento representada corresponde ao valor registado no último mês, ou seja, no final do período de aplicação destas tarifas.

**Figura 3-2 - Evolução do número de pontos de carregamento na rede de mobilidade elétrica
(Portugal continental e Regiões Autónomas da Madeira e dos Açores)**



Fonte: MOBI.E: 2016 a 2018, PAO; 2019 a 2024, contas reguladas reais; 2025, contas reguladas previsionais; 2026, cálculos ERSE.

Quadro 3-2 - Número de pontos de carregamento na mobilidade elétrica, em Portugal continental e nas Regiões Autónomas da Madeira e dos Açores no final do ano

Número de pontos de carregamento na rede de mobilidade elétrica (no final do ano)								
	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026
Pontos de carregamentos de OPC	1 575	3 602	4 926	7 598	8 842	14 408	18 724	1 951
Pontos de carregamentos de DPC	6	7	33	217	1 471	2 153	3 229	377
Total	1 581	3 609	4 959	7 815	10 313	16 561	21 953	2 328

Fontes: MOBI.E: 2019 a 2024, normas valores reais; 2025, contas reguladas previsionais; 2026, cálculos ERSE.

Para efeitos de cálculo tarifário para 2026, no que se refere aos DPC, considera-se o valor médio anual do número de pontos de carregamento. O Quadro 3-3 apresenta o número médio de pontos de carregamento em 2026.

Quadro 3-3 Número de pontos de carregamento na mobilidade elétrica, em Portugal continental e nas Regiões Autónomas da Madeira e dos Açores em 2026, valor médio anual, considerados no cálculo tarifário

Número de pontos de carregamento na rede de mobilidade elétrica (média anual)	
	2026
Pontos de carregamentos de OPC	10 363
Pontos de carregamentos de DPC	2 001
Total	12 364

Fontes: 2026, cálculos ERSE.

PRESSUPOSTOS METODOLÓGICOS

De acordo com o prazo regulamentar estabelecido, em junho de 2025 a MOBI.E, na qualidade de EGME, enviou as estimativas e as previsões de consumo e do número de carregamentos para os anos 2025 e 2026.

A EGME, na sua estimativa para 2025, considera que a rede de mobilidade elétrica irá atingir os 8 643 415 carregamentos, tratando-se de uma revisão em alta (em 12%) face ao valor considerado pela ERSE, em dezembro de 2024, para o exercício tarifário de 2025 (7 702 279 carregamentos). Para 2026, a EGME faz uma previsão de 12 157 244 carregamentos, o que representa um incremento de 41% em relação à sua estimativa de número de carregamentos para o ano de 2025.

A empresa refere ter adotado uma perspetiva conservadora nas suas previsões de procura, tendo em conta as várias condicionantes ao setor que o influenciam de forma contraditória. Todavia, na sua estimativa para 2026, a EGME não incorpora eventuais riscos ou impactes na evolução de carregamentos na rede pública de mobilidade elétrica, na sequência da entrada em vigor do novo regime jurídico da mobilidade elétrica. A liberalização do regime traz novos desafios relevantes para o próximo, e último, ano tarifário, nomeadamente, uma elevada incerteza na previsão do número de carregamentos, dado que o comportamento dos agentes poderá ser difícil de antecipar, nomeadamente quanto ao ritmo de saída da rede. Os comercializadores de eletricidade para a mobilidade elétrica têm até 31 de dezembro de 2026

para se adapatarem e passarem a exercer as atividades como OPC e/ou prestadores de serviços para a mobilidade elétrica. Os OPC poderão solicitar que alguns ou todos os seus ponto de carregamento sejam desintegrados da rede antes de 31 de dezembro de 2026, o que gera incertezas no nível da procura de carregamentos durante 2026.

As atuais previsões da EGME assentam num modelo de regressão polinomial de segundo grau para prever a utilização da rede de mobilidade elétrica, tendo por base o histórico de dados mensais recolhidos desde janeiro de 2021 até maio de 2025, sendo que os cálculos são efetuados em base mensal. O modelo polinomial revela-se batante otimista enquanto método de previsão para o número de carregamentos, dado que projeta para o futuro o comportamento verificado no passado, sem considerar quaisquer fatores de contexto. Deste modo, este modelo não prevê quaisquer saídas de agentes ou impactes na procura da rede pública de mobilidade elétrica durante o último ano de aplicação das tarifas da EGME, em resultado do novo regime jurídico.

Neste contexto, considerou-se como ponto de partida as previsões de carregamento da EGME para o início do ano, assumindo, depois, uma evolução linear de modo a refletir o fim da atividade a 31 de dezembro de 2026. Mais concretamente, considerou-se a previsão desta entidade para o mês de janeiro de 2026, para o qual prevê cerca de um milhão de carregamentos, fazendo esse número decrescer, a cada mês, de forma linear até atingir zero em janeiro de 2027. Neste exercício obtém-se para 2026 um valor previsto de 6 585 174 carregamentos. Os mesmos pressupostos foram considerados na previsão do número de pontos de carregamento.

3.2 PROCURA CONSIDERADA NAS TARIFAS DA ENTIDADE GESTORA DA REDE DE MOBILIDADE ELÉTRICA

As tarifas da atividade de GOME são aplicadas pela EGME aos CEME, aos OPC e aos DPC.

O Quadro 3-4 apresenta as quantidades consideradas para efeito de cálculo das tarifas da EGME. A repercussão dos custos da EGME é feita através de preços por número de carregamentos efetuados pelos utilizadores de veículos elétricos (UVE) em pontos de carregamento, no caso dos CEME e dos OPC, e por número de pontos de carregamentos, no caso dos DPC.

Quadro 3-4 – Quantidades consideradas no cálculo das tarifas da EGME para 2026

GESTÃO DE OPERAÇÕES DA REDE DE MOBILIDADE ELÉTRICA	QUANTIDADES
Tarifa da EGME aplicável aos CEME	(N.º)
Número de carregamentos efetuados pelos UVÉ em pontos de carregamento de OPC e DPC	6 585 174
Tarifa da EGME aplicável aos OPC	(N.º)
Número de carregamentos efetuados pelos UVÉ em pontos de carregamento de OPC	6 255 915
Tarifa da EGME aplicável aos DPC	(N.º)
Número de pontos de carregamento de DPC (valor médio do ano)	2 001

4 PARÂMETROS E DETERMINAÇÃO DOS PROVEITOS PERMITIDOS E DOS AJUSTAMENTOS

O Decreto-Lei n.º 93/2025, de 14 de agosto, estabelece o (novo) regime jurídico da mobilidade elétrica, aplicável à organização, acesso e exercício das atividades relativas à mobilidade elétrica. Esta nova legislação altera a organização do setor da mobilidade elétrica e extingue os serviços regulados da atividade de GOME. No entanto, o legislador prevê que esta mudança seja gradual estabelecendo que o ano de 2026 seja transitório, com ambos os regimes em vigor.

Assim, para o ano de 2026, ainda são definidos parâmetros e proveitos para a atividade de GOME nos termos previstos no RME. Neste regulamento, a ERSE desenvolve e concretiza as metodologias de regulação e de supervisão que lhe foram incumbidas, que deverão permitir o equilíbrio económico e financeiro da atividade de GOME, em condições de gestão eficiente.

4.1 REGULAÇÃO DA ATIVIDADE DE GESTÃO DE OPERAÇÕES DA REDE DE MOBILIDADE ELÉTRICA

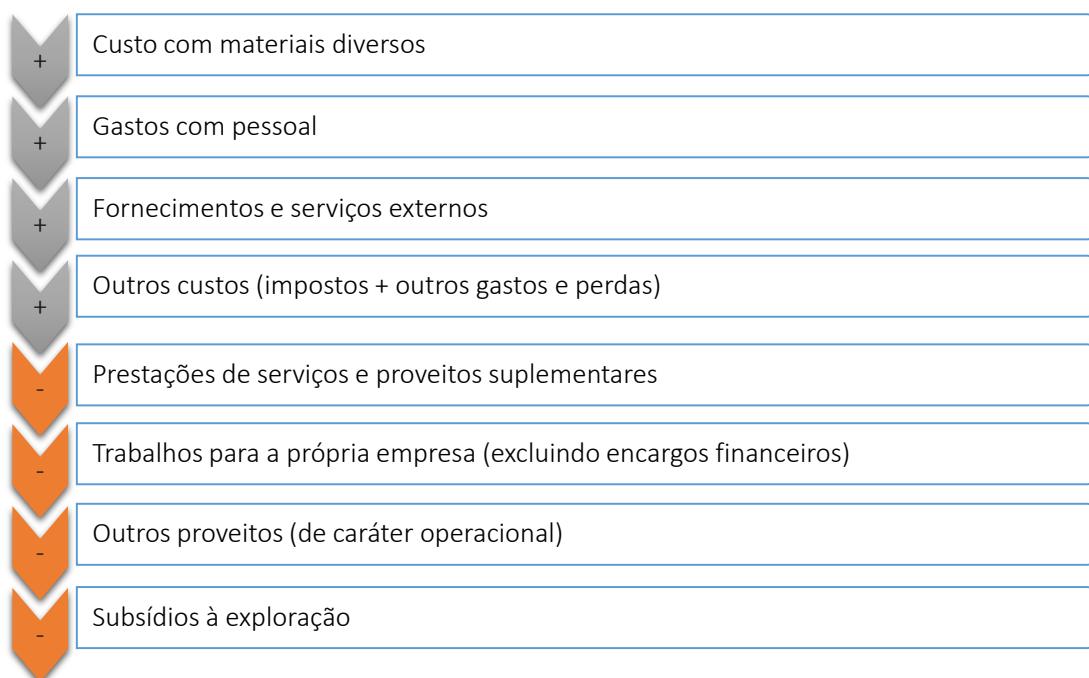
4.1.1 METODOLOGIA DE REGULAÇÃO

O modelo de regulação da atividade de GOME, vertido no RME, baseia-se na aceitação dos custos economicamente justificáveis, isto é, dos custos que se considerem necessários para a realização da atividade de forma eficiente. Os custos economicamente justificáveis previstos para a atividade regulada em cada ano são recuperados pelas tarifas desse ano, sendo definitivamente aceites e integrados nas tarifas ao fim de dois anos, no cálculo dos ajustamentos aos proveitos permitidos, tendo por base valores reais e auditados por entidade independente. Importa sublinhar que 2026 será o último ano de fixação de proveitos, não estando previsto no novo RJME a recuperação de custos definitivos ao fim de 2 anos. Deste modo, os custos aceites em 2026 serão os custos finais e definitivos da atividade. Assim, findo o período transitório, entende a ERSE que caberá ao acionista Estado conciliar os desvios ocorridos, em 2025 e 2026, entre os custos efetivamente incorridos pela EGME e as receitas recuperadas pelas tarifas aplicadas, assegurando o equilíbrio económico-financeiro da atividade.

O tipo de regulação aplicado centra-se, assim, na avaliação dos custos. No que diz respeito aos custos de CAPEX⁸ reconhecidos para efeitos tarifários, o seu cálculo resulta da soma da remuneração dos ativos fixos líquidos de comparticações e das amortizações do exercício.

No que respeita ao OPEX⁹, as principais naturezas de custos aceites reconhecidos para efeitos tarifários estão elencadas na Figura 4-1, representando-se igualmente os proveitos da atividade regulada que não resultem da aplicação da tarifa regulada e que deverão ser deduzidos ao proveito permitido.

Figura 4-1 - Custos de exploração líquidos de proveitos não resultantes da aplicação da tarifa regulada



As principais variáveis para o cálculo dos proveitos permitidos e dos proveitos a recuperar encontram-se detalhadas nas secções seguintes sobre parâmetros, proveitos permitidos e ajustamentos.

⁸ *Capital expenditure* que corresponde aos custos com capital, isto é, a remuneração do imobilizado líquido adicionada da sua amortização.

⁹ *Operational expenditure*, isto é, os custos de exploração.

4.2 PARÂMETROS PARA A DEFINIÇÃO DE PROVEITOS

Na presente secção apresentam-se os parâmetros de regulação a aplicar a esta atividade regulada para o único ano do período de regulação, 2026, justificando as opções adotadas, bem como os valores definidos. Como decorre da metodologia de regulação anteriormente descrita, os parâmetros a definir são: i) a taxa de remuneração aplicada aos ativos empregues na atividade, ii) o número de anos de diferimento intertemporal dos proveitos permitidos e iii) o indutor de custo definido para a atividade de GOME, no qual se baseia o cálculo do diferimento intertemporal de proveitos permitidos.

Salienta-se que este novo período de regulação tem apenas um ano, decorrente das alterações ao regime jurídico da mobilidade elétrica, que definem o ano de 2026 como o último ano do da atividade de GOME exercida pela EGME.

4.2.1 TAXA DE REMUNERAÇÃO

A taxa de remuneração definida pela ERSE para os ativos das atividades reguladas corresponde ao custo de capital dessas atividades estimado pelo regulador. Em termos latos, o custo de capital corresponde à taxa de remuneração mínima exigida por um investidor para aplicar os seus recursos, tendo em conta os rendimentos expetáveis associados ao investimento e o risco associado ao recebimento desses rendimentos, no contexto económico e financeiro em que se enquadra.

A ERSE tem seguido um conjunto de princípios ao longo do tempo nos processos de definição do custo de capital das atividades reguladas do setor elétrico, que se encontram desenvolvidos no documento de «Parâmetros de regulação para o período 2026 a 2029». A natureza empresarial da EGME, entidade detida pela Direção Geral de Tesouro e Finanças (DGTF), tem semelhanças à da ADENE – Agência para a Energia, que exerce a atividade de Operador Logístico de Mudança de Comercializador (OLMC), no âmbito do Sistema Elétrico Nacional e do Sistema Nacional de Gás. Acresce que a EGME não tem endividamento. Neste contexto, na definição da taxa de remuneração a aplicar ao cálculo de proveitos da EGME, a ERSE seguiu a mesma metodologia utilizada para a definição da taxa de remuneração do OLMC do setor elétrico, a qual se encontra detalhada no referido documento de parâmetros.

Deste modo, a taxa de remuneração aplicada ao valor médio dos ativos líquidos da EGME é de 3,07%, uma vez que se considera que o risco associado a esta atividade é equivalente ao risco do «Estado Português».

De acordo com a metodologia constante do documento de parâmetros referido, essa remuneração consiste na soma da taxa de juro sem risco (2,59%) com o prémio de risco do país (0,49%).

4.2.2 PRAZO DE DIFERIMENTO

Uma das características da metodologia de regulação aplicada à EGME, detalhada anteriormente, consiste na possibilidade de diferimento intertemporal dos proveitos permitidos, sendo necessário definir qual o prazo desse diferimento em cada ano de tarifas. Nos últimos processos tarifários, a ERSE decidiu não diferir nenhuma parcela dos proveitos permitidos, tendo em conta a evolução decrescente dos proveitos unitários do setor e a garantia de cumprimento dos princípios de não criação de dívida, promoção da sustentabilidade da atividade regulada da MOBI.E e de os preços terem de refletir, em cada momento, os custos da atividade.

Como referido anteriormente, a alteração do RJME determina o termo desta atividade regulada a partir de 1 de janeiro de 2027. Assim, não se prevê, no futuro, a recuperação de valores que, hipoteticamente, poderiam ser diferidos, pelo que esta opção não se considera admissível à luz do novo RJME.

Salienta-se que o não diferimento da recuperação de qualquer parcela dos proveitos permitidos para 2026 foi destacado positivamente pelo CT, no seu Parecer à proposta de Tarifas e Proveitos da EGME para 2026, tendo em conta a extinção da atividade regulada de GOME e o consequente fim das tarifas da EGME no final de 2026.

4.2.3 INDUTOR DE CUSTO DEFINIDO PARA A ATIVIDADE DE GESTÃO DE OPERAÇÕES DA REDE DE MOBILIDADE ELÉTRICA

De acordo com o ponto 7 do artigo 38.º do RME, a definição da parcela de proveitos a diferir, caso exista, baseia-se na relação entre os proveitos permitidos no ano e o valor previsto para o indutor de custo definido para a atividade de GOME. Assim, é necessário definir este indutor no início de cada período de regulação.

Por forma a que a definição de proveitos seja coerente com o cálculo das tarifas da EGME, optou-se por manter como indutor a variável de faturação das tarifas EGME aplicáveis aos CEME e aos OPC, que corresponde ao número total anual de carregamentos realizados pelos UVE.

4.2.4 PARÂMETROS

Quadro 4-1 - Parâmetros definidos para a atividade de GOME

Parâmetro	Tarifas 2026
Custo de Capital	3,07%
Nº anos de diferimento intertemporal de proveitos	0
Indutor de Custos	Nº Carregamentos anual

Fonte:ERSE

4.3 PROVEITOS PERMITIDOS E AJUSTAMENTOS DA ATIVIDADE DE GESTÃO DE OPERAÇÕES DA REDE DE MOBILIDADE ELÉTRICA

4.3.1 PROVEITOS PERMITIDOS EM 2026

Tal como referido anteriormente, a definição de proveitos permitidos a proporcionar à EGME está assente num modelo de aceitação de custos economicamente justificáveis.

Assim, a ERSE analisou detalhadamente as diversas rúbricas de custos previstos pela EGME para 2026, tendo decidido pela não aceitação de alguns montantes, de acordo com a sua natureza.

No Quadro 4-2 apresenta-se o montante de proveitos permitidos e a recuperar pela EGME, na atividade de GOME, dado pela expressão estabelecida no artigo 38.º do RME em vigor.

**TARIFAS E PROVEITOS DA ENTIDADE GESTORA DA
REDE DE MOBILIDADE ELÉTRICA PARA 2026 E PARÂMETROS DE REGULAÇÃO PARA 2026**

Parâmetros e determinação dos proveitos permitidos e dos ajustamentos

Quadro 4-2 - Proveitos permitidos e a recuperar na atividade de GOME

		Unidade: 10 ³ EUR		
		Tarifas 2025	Tarifas 2026	Variação %
a = 1 + (2 * 3)	Custos com capital afetos à atividade de GOME, previstos para o ano t			
1	Amortização dos ativos fixos tangíveis, goodwill e ativos intangíveis, afetos à atividade de GOME, deduzida da amortização do ativo comparticipado, no ano t	119	154	30%
2	Valor médio dos ativos fixos tangíveis, goodwill e ativos intangíveis, afetos à atividade de GOME, líquido de amortizações e comparticipações, no ano t, dado pela média aritmética simples dos valores no início e no fim do ano	115	144	25%
3	Taxa de remuneração dos ativos fixos tangíveis, goodwill e ativos intangíveis afetos à atividade de GOME, previstos para o ano t	235	309	31%
b = 4+5	Custos de exploração afetos à atividade de GOME, aceites pela ERSE, previstos para o ano t			
4	Fornecimento de Serviços Externos (FSE)	1,50%	3,07%	-
5	Gastos com Pessoal	1 983	1 989	0%
c	Subsídios não diretamente associados ao imobilizado e outros proveitos da atividade de GOME, que não resultam da aplicação das tarifas da EGME, previstos para o ano t	793	994	25%
d	Recuperação do diferimento intertemporal dos proveitos permitidos ocorrido no ano t-n	1 190	995	-16%
e	Ajustamento no ano t, dos proveitos da atividade de GOME, tendo em conta os valores ocorridos no ano t - 2 ⁽¹⁾	0	0	-
f	Montante previsto para o ano t, correspondente ao diferimento intertemporal de proveitos permitidos	0	0	-
A = a+b-c+d-e		Proveitos permitidos da atividade de GOME, previstos para o ano t		
		2 422	1 405	-42%
B = A - f		Proveitos a recuperar da atividade de GOME por aplicação das tarifas da EGME, previstos para o ano t		
		2 422	1 405	-42%

Nota: ⁽¹⁾ Ajustamentos positivos representam valores a devolver aos consumidores

Observa-se, no Quadro 4-2, uma significativa diminuição dos proveitos em 2026 face a 2025 (- 42%). A variação negativa dos proveitos permitidos da atividade de GOME resulta do efeito de ajustamento de t-2 relativo a 2024. Em sentido contrário, o OPEX¹⁰ e CAPEX¹¹ crescem ligeiramente face a 2025.

CUSTOS NÃO ACEITES

Neste ponto, identificam-se as rúbricas e respetivos montantes não aceites em 2026, bem como a justificação para as decisões tomadas.

¹⁰ Operational Expenditure, que corresponde aos gastos operacionais deduzidos das amortizações.

¹¹ Capital Expenditure, que corresponde aos custos com capital, isto é, à remuneração do ativo líquido adicionado das amortizações.

*TARIFAS E PROVEITOS DA ENTIDADE GESTORA DA
REDE DE MOBILIDADE ELÉTRICA PARA 2026 E PARÂMETROS DE REGULAÇÃO PARA 2026*

Parâmetros e determinação dos proveitos permitidos e dos ajustamentos

Quadro 4-3 - Custos não aceites em 2026

Unidade: 10³ EUR

Rubrica	Valor Proposto pela EGME	Valor Aceite	Valor não Aceite
Website (CAPEX)	1,84	1,74	0,1
Trabalhos Especializados Informáticos I (OPEX)	25	24	1,3
Trabalhos Especializados Informáticos II (OPEX)	59	32	27
TOTAL	86,2	57,8	28,4

Fonte: ERSE

De seguida são explicitadas as razões que justificam os valores não aceites:

- *Website*

A EGME considera o *website* institucional afeto em 66% à atividade regulada. Durante o processo tarifário de 2022¹² a ERSE decidiu que a afetação do *website* da MOBI.E deveria ter em conta a afetação teórica da atividade regulada no negócio da MOBI.E e aplicar-se a mesma aos custos decorrentes do *website* institucional, não se reconhecendo nos proveitos permitidos os restantes custos, por se reportarem à atividade não regulada. Não havendo uma alteração de contexto e de novas justificações desde o processo tarifário de 2022, mantém-se o critério de alocação considerado nesse processo, que indica uma afetação geral da atividade regulada no negócio da empresa. Deste modo, aceita-se apenas 63% dos custos com o *website* afetos à atividade regulada em 2026.

- Trabalhos Especializados Informáticos -I

O contrato na rubrica “Trabalhos Especializados Informáticos –I” tem como critério de afetação à atividade regulada a imputação do *website*. Tendo sido revista, pela ERSE, a alocação à atividade regulada do *website*, os custos que têm o *website* como critério de alocação devem ser revistos de

¹² <https://www.erne.pt/media/xrcbpaxm/tarifas-e-proveitos-egme-2022.pdf>

acordo com essa circunstância. Deste modo, o critério de afetação à atividade regulada do contrato da rubrica “Trabalhos Especializados Informáticos –I” é de 63% em 2026.

- Trabalhos Especializados Informáticos -II

O contrato na rubrica Trabalhos “Especializados Informáticos -II” tem como objetivo a migração de informação entre a plataforma de gestão da rede e o portal MOBI.DATA, tendo como critério de afetação à atividade regulada a imputação do MOBI.DATA. Uma vez que a informação disponibilizada nesse portal não está de acordo com o previsto no RME, nem se perspetiva que o esteja em 2026, reviu-se os custos que têm a MOBI.DATA como critério de alocação. Deste modo, aceita-se apenas 44% dos custos com o “Trabalhos Especializados Informáticos -II” afetos à atividade regulada em 2026. Tal como explicitado e fundamentado no processo tarifário de 2024¹³.

4.3.2 AJUSTAMENTO T-2

CUSTOS NÃO ACEITES

Nas tarifas de 2026 aplica-se o ajustamento de t-2, tendo em conta os valores ocorridos no ano de 2024, de acordo com a fórmula de cálculo definida no ponto n.º 6 do artigo 38.º do RME.

Tal como referido anteriormente, de acordo com a metodologia de regulação aplicada à atividade de GOME, os custos são definitivamente aceites e reconhecidos nas tarifas ao fim de dois anos (t-2), no cálculo dos ajustamentos aos proveitos permitidos, tendo por base valores reais e auditados.

Uma vez que o modelo de proveitos permitidos está assente numa metodologia de validação dos custos, a ERSE analisou detalhadamente as diversas rúbricas de custos reais da EGME em 2024, tendo decidido pela não aceitação de alguns montantes, de acordo com a sua natureza.

No Quadro 4-4 identificam-se as rúbricas e respetivos montantes não aceites em 2024, bem como a justificação para as decisões tomadas.

¹³ <https://www.erne.pt/media/oualp3po/tarifas-e-proveitos-egme-2024.pdf>

Quadro 4-4- Custos não aceites em 2024

Unidade: 10³ EUR

Rubrica	Valor Proposto pela EGME	Valor Aceite	Valor não Aceite
<i>Website (CAPEX)</i>	2,1	1,9	0,2
MOBI.DATA (CAPEX)	39,8	19,4	20,5
Trabalhos Especializados Informáticos III (OPEX)	14,1	12,5	1,6
Trabalhos Especializados Informáticos IV (OPEX)	35,9	17,5	18,5
TOTAL	91,9	51,2	40,8

Fonte: ERSE

De seguida são explicitadas as razões que justificam os valores não aceites:

- *Website*

Tal como explicitado anteriormente, a ERSE decidiu, no processo tarifário de 2022, que a afetação do *website* da MOBI.E deveria ter em conta a afetação teórica da atividade regulada no negócio da MOBI.E e aplicar-se a mesma aos custos decorrentes do *website* institucional, não se reconhecendo nos proveitos permitidos os restantes custos, por se reportarem à atividade não regulada. Não havendo uma alteração de contexto e de novas justificações, mantém-se o critério de alocação considerado nesse processo. Deste modo, aceitam-se apenas 64% dos custos com o *website* afeto à atividade regulada em 2024.

- MOBI.DATA

No processo tarifário de 2024¹⁴, a ERSE decidiu que se deve apenas aceitar os custos da MOBI.DATA referentes à percentagem da informação exigida no RME que está disponível nessa plataforma. Para tal, foram considerados apenas os custos na proporção da percentagem da informação disponibilizada nos termos do artigo 83.º do RME. Não tendo existido alterações de circunstância, aceita-se apenas 44% dos custos afetos à atividade regulada.

¹⁴ <https://www.erne.pt/media/oualp3po/tarifas-e-proveitos-egme-2024.pdf>

- Trabalhos Especializados Informáticos -III

O contrato na rubrica “Trabalhos Especializados Informáticos -III” tem como critério de afetação à atividade regulada a imputação do *website*. Tendo sido revisto, pela ERSE, a alocação à atividade regulada do *website*, os custos que têm o *website* como critério de alocação devem ser revistos de acordo com essa circunstância. Deste modo, aceita-se apenas que o contrato da rubrica “Trabalhos Especializados Informáticos -III” tenha uma afetação à atividade regulada de 64% em 2024.

- Trabalhos Especializados Informáticos -IV

O contrato na rubrica “Trabalhos Especializados Informáticos -IV” tem como objetivo a migração de informação entre a plataforma de gestão da rede e o MOBI.DATA, tendo como critério de afetação à atividade regulada a imputação do MOBI.DATA. Tendo sido revisto pela ERSE, a alocação à atividade regulada do MOBI.DATA, os custos com este contrato com este critério de alocação devem ser revistos de acordo com essa circunstância. Deste modo, aceita-se uma afetação de 44% à atividade regulada para o contrato Trabalhos Especializados Informáticos IV. Tal como explicitado e fundamentado no processo tarifário de 2024¹⁵.

- Software QLIK

Na proposta de Tarifas e Proveitos da EGME para 2026, a ERSE propunha não aceitar a alocação de custos à atividade regulada apresentada pela empresa para este ativo. Nos seus comentários à proposta, a EGME informou que este *software* é usado para registos contabilísticos no *software* ERP e não no MOBI.DATA. Ponderada esta nova informação, a ERSE aceita a alocação indicada pela EGME para a atividade regulada, de 82,5%.

CÁLCULO DO AJUSTAMENTO T-2

No Quadro 4-5 apresentam-se o ajustamento dos proveitos permitidos relativos a 2024 a repercutir em 2026, na atividade de GOME, dado pela expressão estabelecida no artigo 38.º do RME em vigor. Neste quadro pode-se comparar os valores verificados em 2024 com os previstos no cálculo das tarifas de 2024. O desvio a repercutir nas tarifas de 2026 resulta da diferença entre os proveitos a recuperar em 2024 e os proveitos faturados pela EGME pela aplicação das tarifas EGME durante esse ano. Esta diferença é

¹⁵ <https://www.erne.pt/media/oualp3po/tarifas-e-proveitos-egme-2024.pdf>

*TARIFAS E PROVEITOS DA ENTIDADE GESTORA DA
REDE DE MOBILIDADE ELÉTRICA PARA 2026 E PARÂMETROS DE REGULAÇÃO PARA 2026*

Parâmetros e determinação dos proveitos permitidos e dos ajustamentos

atualizada para 2026 por aplicação da taxa de juro EURIBOR a 12 meses, média de 2024, acrescida de 0,45 pontos percentuais¹⁶ e a taxa de juro EURIBOR a 12 meses, média de 1 de janeiro a 15 de novembro de 2025, acrescida de 0,45 pontos percentuais¹⁵.

¹⁶ Conforme justificação detalhada no documento de “Proveitos Permitidos e ajustamentos para 2026 das empresas reguladas do setor elétrico”.

**TARIFAS E PROVEITOS DA ENTIDADE GESTORA DA
REDE DE MOBILIDADE ELÉTRICA PARA 2026 E PARÂMETROS DE REGULAÇÃO PARA 2026**

Parâmetros e determinação dos proveitos permitidos e dos ajustamentos

Quadro 4-5- Cálculo do ajustamento na atividade de GOME

		Unidade: 10 ³ EUR	
		2024	Tarifas 2024
a = 1 + (2 * 3)	Custos com capital afetos à atividade de GOME, previstos para o ano t	117	163
1	Amortização dos ativos fixos tangíveis, goodwill e ativos intangíveis, afetos à atividade de GOME, deduzida da amortização do ativo comparticipado, no ano t	112	159
2	Valor médio dos ativos fixos tangíveis, goodwill e ativos intangíveis, afetos à atividade de GOME, líquido de amortizações e comparticipações, no ano t, dado pela média aritmética simples dos valores no início e no fim do ano	353	299
3	Taxa de remuneração dos ativos fixos tangíveis, goodwill e ativos intangíveis afetos à atividade de GOME, previstos para o ano t	1,5%	1,5%
b = 4+5	Custos de exploração afetos à atividade de GOME, aceites pela ERSE, previstos para o ano t	1 545	1 645
4	Fornecimento de Serviços Externos (FSE)	736	677
5	Gastos com Pessoal	807	968
c	Subsídios não diretamente associados ao imobilizado e outros proveitos da atividade de GOME, que não resultam da aplicação das tarifas da EGME, previstos para o ano t	0	0
d	Recuperação do diferimento intertemporal dos proveitos permitidos ocorrido no ano t-n	180	180
e	Ajustamento no ano t, dos proveitos da atividade de GOME, tendo em conta os valores ocorridos no ano t-2	-489	-489
A = a+b-c+d-e		2 331	2 478
f	Montante previsto para o ano t, correspondente ao diferimento intertemporal de proveitos permitidos	0	0
B = A - f		2 331	2 478
	Proveitos faturados pela EGME por aplicação das tarifas da EGME, no ano t-2	3 024	
h=g-b	Desvio de t-2	693	
i	taxa de juro EURIBOR a 12 meses, t - 2 + spread	3,7%	
j	taxa de juro EURIBOR a 12 meses, t - 1 + spread	2,7%	
C=h*(1+i)*(1+j)		738	

Nota: ⁽¹⁾ Ajustamentos positivos representam valores a devolver aos consumidores

Observa-se que os valores dos ajustamentos desta atividade decorrem, sobretudo, do aumento significativo da faturação em 2024 face ao definido nos proveitos permitidos de 2024. Para além disto, tanto os custos do OPEX como do CAPEX foram ligeiramente inferiores ao previsto.

5 TARIFAS DA ENTIDADE GESTORA DA REDE DE MOBILIDADE ELÉTRICA EM 2026

As tarifas da Entidade Gestora da Rede de Mobilidade Elétrica (EGME), cuja fixação compete à ERSE, constam do Quadro 5-1. Estas tarifas são estabelecidas de forma a proporcionar à EGME um montante de proveitos calculado de acordo com o estabelecido no RME [artigo 44.º].

Quadro 5-1 - Tarifas Reguladas da EGME

Tarifa	Abreviatura	Aplicada por	Paga por	Objeto
<i>Tarifa da EGME aplicável aos CEME</i>	TEGME _{CEME}	Entidade Gestora da Rede de Mobilidade Elétrica (EGME)	Comercializadores de eletricidade para a mobilidade elétrica (CEME)	Gestão de operações da rede de mobilidade elétrica
<i>Tarifa da EGME aplicável aos OPC</i>	TEGME _{OPC}	Entidade Gestora da Rede de Mobilidade Elétrica	Operadores de ponto(s) de carregamento (OPC)	Gestão de operações da rede de mobilidade elétrica
<i>Tarifa da EGME aplicável aos DPC</i>	TEGME _{DPC}	Entidade Gestora da Rede de Mobilidade Elétrica	Detentor de ponto de carregamento de acesso privativo (DPC)	Gestão de operações da rede de mobilidade elétrica

5.1 ESTRUTURA TARIFÁRIA

As tarifas da EGME assumem uma estrutura tarifária monómia, isto é, com uma única variável de faturação¹⁷, conforme se apresenta na Figura 5-1.

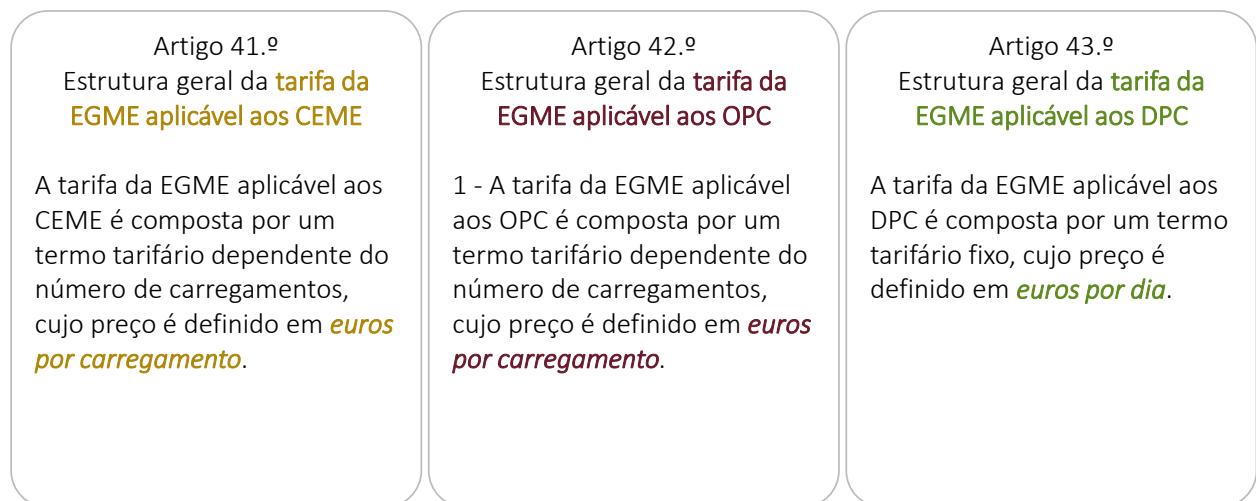
No caso das **tarifas da EGME aplicáveis aos CEME e aos OPC**, a variável de faturação corresponde ao número de carregamentos realizados por utilizadores de veículo elétrico (UVE) [RME, artigos 41.º e 42.º], sendo que, no caso da tarifa aplicável a CEME, esses carregamentos são os realizados pelos UVE, clientes de cada CEME, tanto em pontos de carregamento de OPC como de DPC [RME, artigo 44.º, n.º 1]. A adoção desta variável resulta de um compromisso: por um lado, representar adequadamente a real utilização da infraestrutura, nomeadamente, o volume de transações de dados gerados com os carregamentos; por outro, facilitar, tanto aos CEME como aos OPC, a construção de tarifários variabilizados a apresentar aos UVE, o que não sucederia com a existência de um termo adicional de caráter fixo¹⁸.

¹⁷ A discussão detalhada das opções tomadas quanto à estrutura das tarifas da EGME pode ser consultada no documento de síntese dos comentários à [Consulta Pública n.º 78](#).

¹⁸ Embora os CEME e os OPC sejam livres de adotar as estruturas tarifárias mais adequadas à repercussão de custos nos seus clientes.

Para a **tarifa da EGME aplicável aos DPC**, a escolha da variável recaiu sobre o número de pontos de carregamento [RME, artigo 43.º, n.º 1]. A motivação subjacente é a de que, ao contrário das restantes tarifas da EGME, esta tarifa é de aplicação direta ao cliente final que, neste caso, é o titular do ponto de carregamento¹⁹. Desse modo, a variável de faturação corresponde a um único termo fixo, permitindo a sua aplicação de forma mais simples, concorrendo igualmente para a melhor compreensão dos seus valores junto dos titulares de ponto de carregamento.

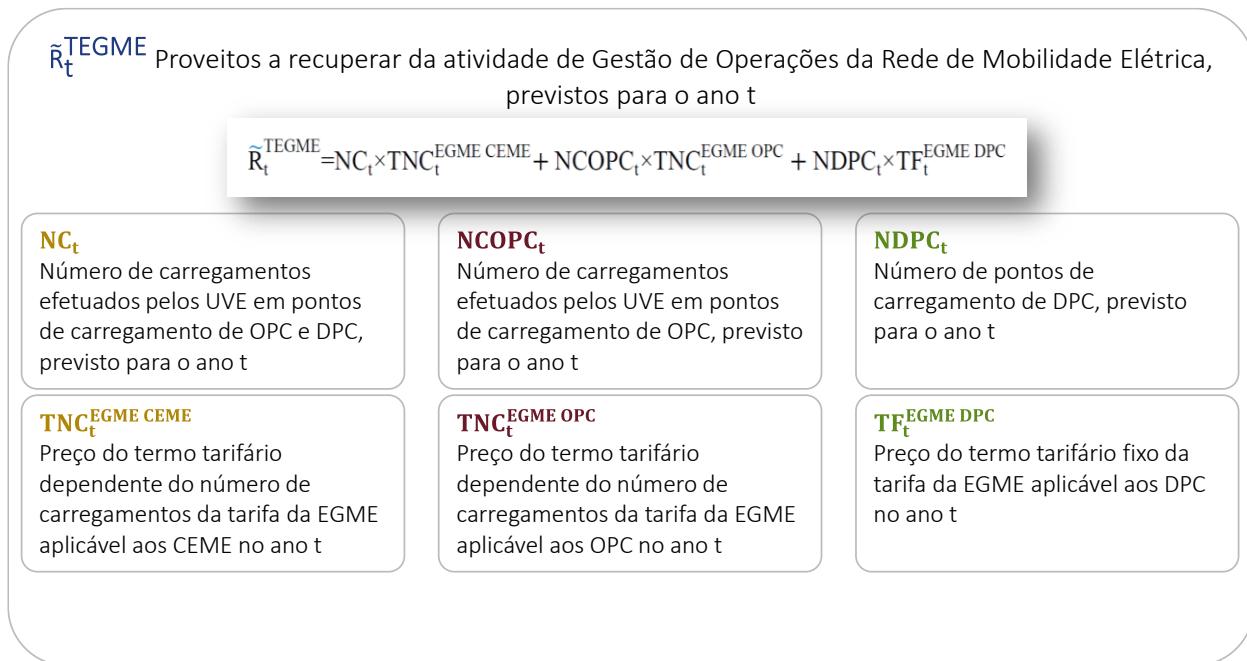
Figura 5-1 - Estrutura das tarifas da EGME



É, portanto, a partir destas tarifas que são recuperados os proveitos da atividade de GOME, conforme expressão na Figura 5-2 [RME, artigo 44.º, n.º 1].

¹⁹ Nos termos do RME, o DPC é definido como uma pessoa, singular ou coletiva ou equiparada, titular de um ponto de carregamento, situado em local de acesso privativo, integrado na rede de mobilidade elétrica por opção do titular e sem atividade comercial direta [RME, artigo 8.º, n.º 1].

Figura 5-2 - Proveitos a recuperar da atividade de GOME e tarifas da EGME



No cálculo das tarifas da EGME para 2026, esta expressão foi convertida para uma versão reduzida, em que a imputação das receitas por tipo de entidade (CEME / OPC / DPC) é feita com base no número de carregamentos. Assim a expressão fica dependente de um preço normalizado por carregamento, P, e das variáveis de faturação:

$$\tilde{R}_t^{\text{TEGME}} = P \text{ [EUR/n.º de carregamentos]} \times (\text{NC}_t + \text{NCOPC}_t + \text{NDPC}_t \times \text{conversão}_{\text{DPC}})$$

Esta expressão considera, desde logo, que a utilização da infraestrutura da rede de mobilidade elétrica pelos CEME e pelos OPC é equivalente, pelo que o preço das tarifas que lhes são aplicáveis é idêntico.

Em relação à tarifa aplicável aos DPC, o pressuposto é semelhante, sendo que é necessário converter a variável de faturação, expressa em número de pontos de carregamento em DPC, para o número de carregamentos em DPC (conversão_{DPC}).

Assumindo o número de carregamentos no último mês de aplicação das tarifas, dezembro de 2026, e para as quantidades previstas para o ano, este fator daria 874 carregamentos por ponto de carregamento, conforme se apresenta no Quadro 5-2, valor bastante acima dos valores de anos anteriores (com exceção do ano de 2021). Tendo em conta a extinção da atividade regulada de GOME, considera-se mais adequado

**TARIFAS E PROVEITOS DA ENTIDADE GESTORA DA
REDE DE MOBILIDADE ELÉTRICA PARA 2026 E PARÂMETROS DE REGULAÇÃO PARA 2026**

Tarifas da Entidade Gestora da Rede de Mobilidade Elétrica em 2026

determinar este fator utilizando o número médio de pontos de carregamento DPC no ano de 2026, que corresponde a 165 carregamentos por ponto de carregamento (Quadro 5-3).

Quadro 5-2 - Número de carregamentos em DPC por ponto de carregamento (valor no final do ano)

	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026
Carregamentos em DPC	64	116	908	155	47	86	138	874

Fontes: MOBI.E: 2019 a 2024 contas reguladas reais; ERSE: 2025, contas reguladas previsionais; 2026, cálculos ERSE.

Quadro 5-3 - Número de carregamentos em DPC por ponto de carregamento em 2026 (valor médio do ano)

	2026
Carregamentos em DPC	165

Nos exercícios tarifários de 2024 e 2025, aplicou-se um fator de atenuação que garantia uma variação do preço da tarifa de DPC o mais próxima possível da variação do preço da tarifa a aplicar a CEME e da tarifa a aplicar a OPC, assumindo o valor de 1. Com o mesmo objetivo, para 2026, assumiu-se um fator de atenuação que permite uma variação de preço o mais próximo possível entre a tarifa de DPC e as tarifas a aplicar a CEME e OPC, o qual assume o valor de 0,23.

Tendo em conta as previsão para 2026, quanto ao número de carregamentos em OPC e em DPC, assim como o valor assumindo para o fator_{DPC}, resulta um preço normalizado, P, de 0,1088 EUR/carregamento.

5.2 TARIFA DA ENTIDADE GESTORA DA REDE DE MOBILIDADE ELÉTRICA APLICÁVEL AOS COMERCIALIZADORES DE ELETRICIDADE PARA A MOBILIDADE ELÉTRICA

A tarifa da EGME aplicável aos CEME é composta por um termo tarifário dependente do número de carregamentos, cujo preço é definido em euros por carregamento [RME, artigo 41.º].

O preço desta tarifa a aplicar pela EGME aos CEME em 2026 consta no Quadro 5-4.

Quadro 5-4 - Preços da tarifa EGME a aplicar aos CEME

Tarifa da EGME aplicável aos CEME	PREÇOS
Carregamento efetuado por UVE em ponto de carregamento de OPC e DPC	(EUR/carregamento)
	0,1088

5.3 TARIFA DA ENTIDADE GESTORA DA REDE DE MOBILIDADE ELÉTRICA APLICÁVEL AOS OPERADORES DE PONTOS DE CARREGAMENTO

A tarifa da EGME aplicável aos OPC é composta por um termo tarifário dependente do número de carregamentos, cujo preço é definido em euros por carregamento [RME, artigo 42.º].

O preço desta tarifa a aplicar pela EGME aos OPC em 2026 consta no Quadro 5-5.

Quadro 5-5 - Preços da tarifa EGME a aplicar aos OPC

Tarifa da EGME aplicável aos OPC	PREÇOS
Carregamento efetuado por UVE em ponto de carregamento de OPC	(EUR/carregamento)
	0,1088

5.4 TARIFA DA ENTIDADE GESTORA DA REDE DE MOBILIDADE ELÉTRICA APLICÁVEL AOS DETENTORES DE PONTOS DE CARREGAMENTO DE ACESSO PRIVATIVO

A tarifa da EGME aplicável aos DPC é composta por um termo tarifário fixo, cujo preço é definido em euros por dia [RME, artigo 43.º].

O preço desta tarifa a aplicar pela EGME aos DPC em 2026 consta no Quadro 5-6.

Quadro 5-6 - Preços da tarifa EGME a aplicar aos DPC

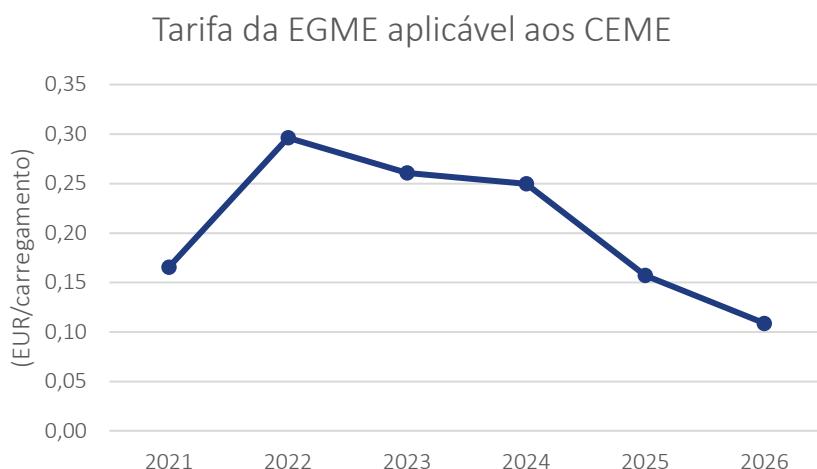
Tarifa da EGME aplicável aos DPC	PREÇOS
Ponto de carregamento de DPC	(EUR/dia/ponto de carregamento)
	0,0113

5.5 EVOLUÇÃO DO PREÇO MÉDIO ENTRE 2021 E 2026

As figuras seguintes apresentam a evolução dos preços das tarifas da EGME entre 2021 e 2026.

As tarifas da EGME aplicáveis a CEME e OPC observam uma variação de -30,8% entre 2025 e 2026, enquanto a tarifa EGME aplicável a DPC apresenta uma variação de -30,2%. A evolução das tarifas da EGME em 2026 são, sobretudo, fruto de ajustamentos a favor dos utilizadores de veículos elétricos, decorrentes do exercício tarifário de 2024.

Figura 5-3 - Evolução da tarifa da EGME aplicável aos CEME



*TARIFAS E PROVEITOS DA ENTIDADE GESTORA DA
REDE DE MOBILIDADE ELÉTRICA PARA 2026 E PARÂMETROS DE REGULAÇÃO PARA 2026*

Tarifas da Entidade Gestora da Rede de Mobilidade Elétrica em 2026

Figura 5-4 - Evolução da tarifa da EGME aplicável aos OPC

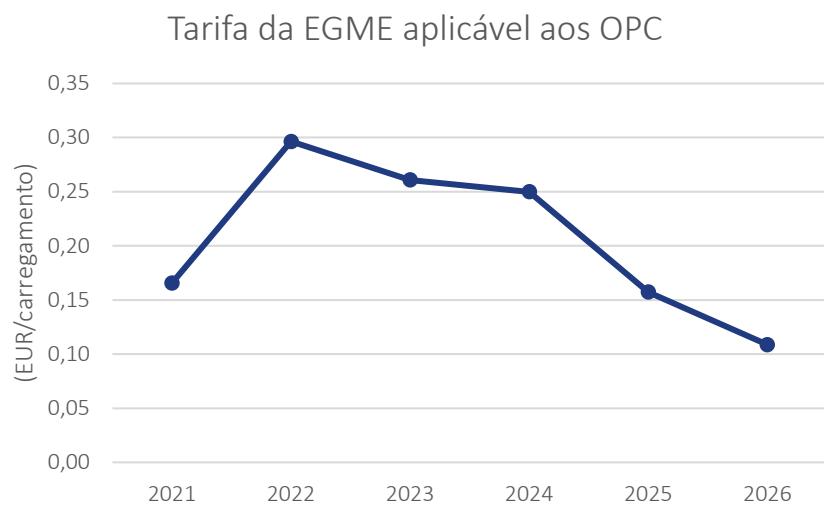
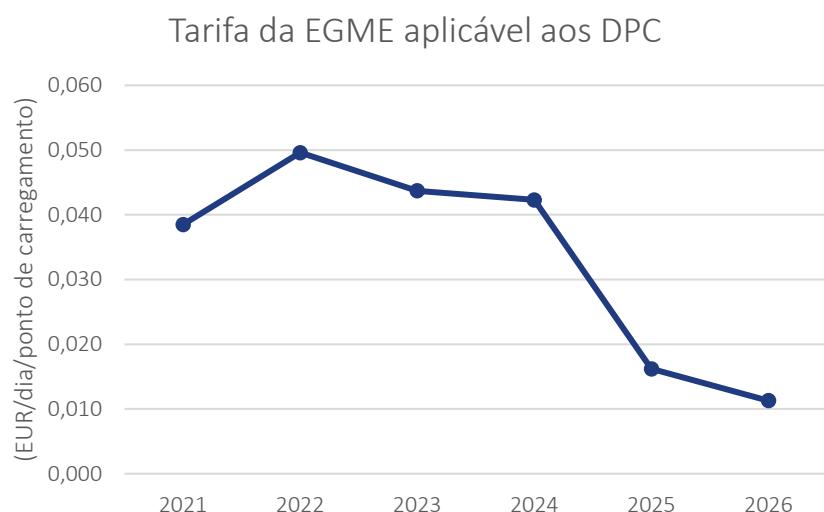


Figura 5-5 - Evolução da tarifa da EGME aplicável aos DPC



6 AVALIAÇÃO DO IMPACTO DAS TARIFAS DA ENTIDADE GESTORA DA REDE DE MOBILIDADE ELÉTRICA NO PREÇO FINAL PAGO PELOS UTILIZADORES DE VEÍCULO ELÉTRICO

As tarifas da Entidade Gestora da Rede de Mobilidade Elétrica (EGME) são uma das parcelas que entram no preço final pago pelos utilizadores de veículos elétricos (UVE) pela utilização da rede de mobilidade elétrica. De facto, o montante total faturado pelo Comercializador de eletricidade para a mobilidade elétrica (CEME) com o qual o UVE estabeleceu um contrato para o serviço de carregamento, reflete diversos custos, os quais podem ser agrupados do seguinte modo:

- A **componente CEME**, que consta do contrato acordado entre o CEME e o UVE, respeita à eletricidade fornecida para carregamento do veículo elétrico, que inclui: o valor da eletricidade e sua comercialização²⁰, as redes de energia elétrica, bem como a tarifa EGME aplicável aos CEME,
- A **componente OPC**²¹, que inclui: a utilização dos pontos de carregamento, assim como a tarifa EGME aplicável aos OPC,
- A **componente de taxas e impostos**, definidos pelo Estado português, designadamente: o imposto especial sobre o consumo de energia elétrica (IEC) e o imposto sobre o valor acrescentado (IVA), se aplicável.

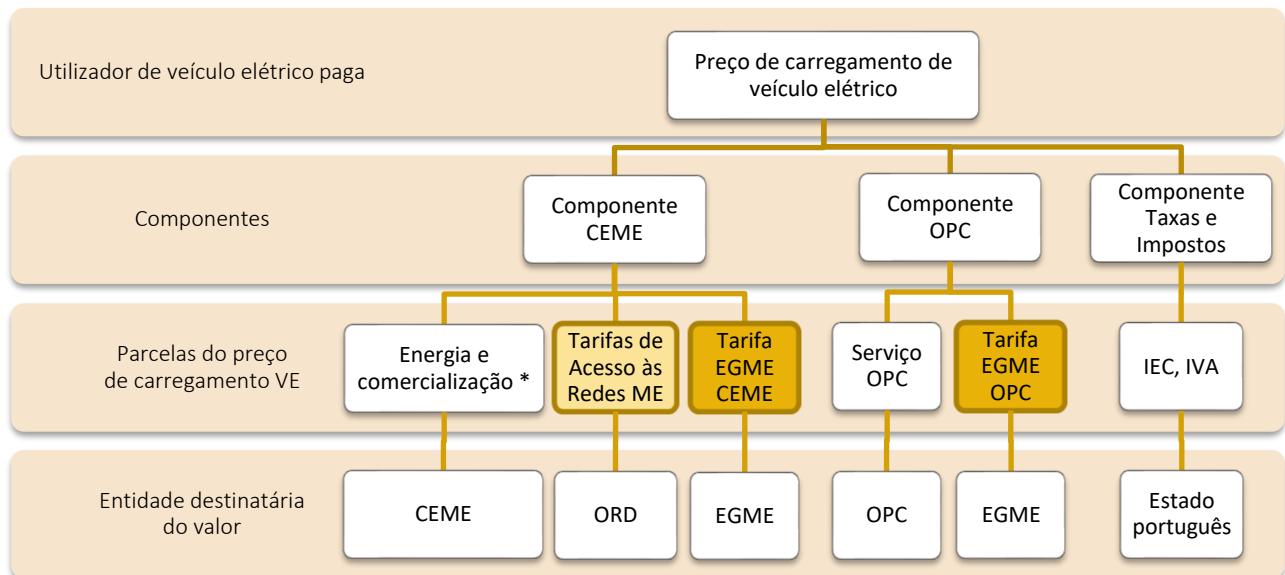
Assim, o preço final pago pelos utilizadores de veículos elétricos incorpora tarifas reguladas, definidas pela ERSE, quer sejam as tarifas da EGME, aplicáveis aos CEME e aos OPC, às quais este documento reporta, como as correspondentes às tarifas de Acesso às Redes de energia elétrica²². A Figura 6-1 resume a estrutura do preço de carregamento de veículos elétricos na Rede de Mobilidade Elétrica.

²⁰ No caso das Regiões Autónomas da Madeira e dos Açores, o preço de energia e comercialização é regulado.

²¹ Embora seja cobrada pelo CEME, esta parcela será transferida para os respetivos operadores de ponto de carregamento (OPC) onde o UVE carregou o seu veículo.

²² Tarifas de Acesso às Redes de Energia Elétrica aplicáveis à Mobilidade Elétrica, nos termos do Regulamento Tarifário do setor elétrico [art.º 57.º e 58.º], conforme documento de Tarifas e Preços para a energia elétrica e outros serviços em 2026.

Figura 6-1 - Estrutura do preço de carregamento de veículos elétricos na Rede de Mobilidade Elétrica



Legenda:



(*) No caso das Regiões Autónomas da Madeira e dos Açores, o preço de energia e comercialização é regulado.

Os carregamentos realizados em pontos de OPC para 2026 têm implícito um custo associado às tarifas EGME (aplicáveis a OPC e a CEME) de 0,22 EUR/carregamento (0,31 EUR/carregamento, em 2025). Estas tarifas são parte dos custos dos OPC e dos CEME e assim, indiretamente, afetam o preço final pago pelos UVE ao realizarem carregamentos na rede de mobilidade elétrica.

No caso de pontos de carregamento de DPC, a tarifa da EGME que lhes é aplicável representa um encargo anual de 4,12 EUR/ponto de carregamento (5,90 EUR/ponto de carregamento, em 2025).

PRESSUPOSTOS DE ANÁLISE

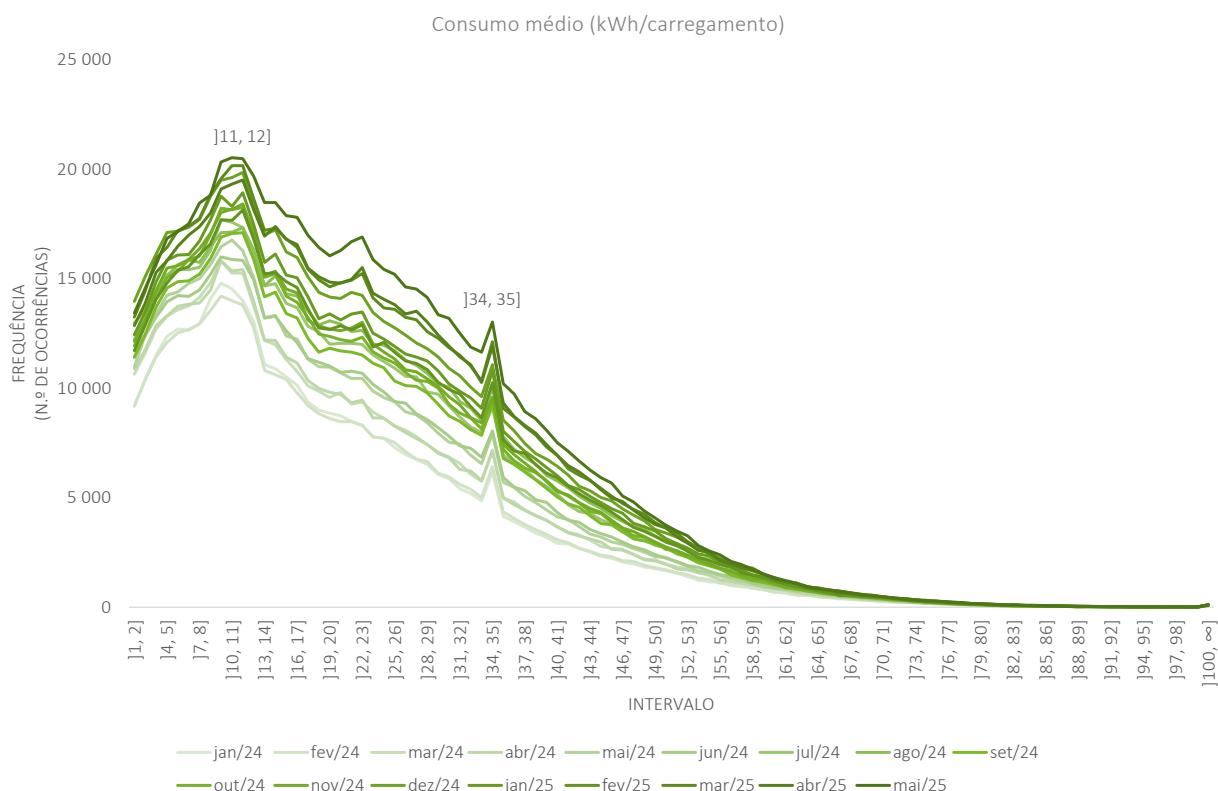
A avaliação que se apresenta de seguida é realizada para um único **cenário de carregamento**, em termos de consumo, que se considera ser o mais representativo dos carregamentos realizados na rede de mobilidade elétrica. Este cenário corresponde a um consumo de 11,5 kWh/carregamento, valor médio do intervalo de consumo por carregamento mais frequente nos meses de janeiro de 2024 a maio de 2025, de

**TARIFAS E PROVEITOS DA ENTIDADE GESTORA DA
REDE DE MOBILIDADE ELÉTRICA PARA 2026 E PARÂMETROS DE REGULAÇÃO PARA 2026**

Avaliação do impacto das tarifas da EGME no preço final pago pelos UVE

acordo com a informação prestada pela MOBI.E, conforme se ilustra na Figura 6-2. No exercício tarifário anterior assumiu-se 9,5 kWh/carregamento.

Figura 6-2 - Distribuição de frequência do consumo por carregamento



Fonte: MOBI.E, contas reguladas reais e previsionais, 2025.

Assumiu-se uma **estrutura de consumo**, entre horas de vazio e horas fora de vazio, idêntica à prevista para 2026 (20,4% e 79,6%, respetivamente, conforme Quadro 6-1).

Quadro 6-1 - Evolução da distribuição do consumo por períodos de vazio e de fora de vazio

Período	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026
Vazio	26,5%	20,8%	19,1%	19,9%	20,5%	20,6%	20,4%	20,4%
Fora de vazio	73,5%	79,2%	80,9%	80,1%	79,5%	79,4%	79,6%	79,6%

Fonte: MOBI.E: 2019 a 2024, contas reguladas reais; 2025 e 2026, contas reguladas previsionais

Analisaram-se ainda as opções disponíveis em termos de **pontos de carregamento, normais e rápidos**, e dos respetivos **pontos de entrega da RESP, em baixa tensão (BT) e em média tensão (MT)**.

Além do indicado acima, foram feitos os seguintes **pressupostos para a construção do preço final:**

- Parcada de energia e comercialização, da componente CEME: estimada a partir da tarifa de energia para o setor elétrico para 2026, com preços convertidos para fornecimentos em BTN< bi-horária, e da tarifa de comercialização do setor elétrico para 2026, totalmente variabilizada para energia, com preços convertidos para fornecimentos em BTN< bi-horária,
- Parcada de tarifas de Acesso às Redes, da componente CEME: estimada a partir da tarifa de Acesso às Redes de Energia Elétrica para a Mobilidade Elétrica para 2026, opção bi-horária, para pontos de carregamento com ponto de entrada da RESP em BT e em MT,
- Parcada de serviço OPC, da componente OPC: estimada a partir dos preçários em setembro de 2025 de OPC representativos, ponderados pelas quotas de consumo em 2024; preços para carregamento normal, considerando potência de carregamento a 11 kW, e, para carregamento rápido, de 50 kW,
- Tarifas da EGME, tanto da componente CEME, como da componente OPC: conforme preços para 2026,
- IEC e IVA, da componente de taxas e impostos: conforme valores para 2025.

IMPACTO DAS TARIFAS EGME NO PREÇO FINAL POR CARREGAMENTO (EUR/CARREGAMENTO)

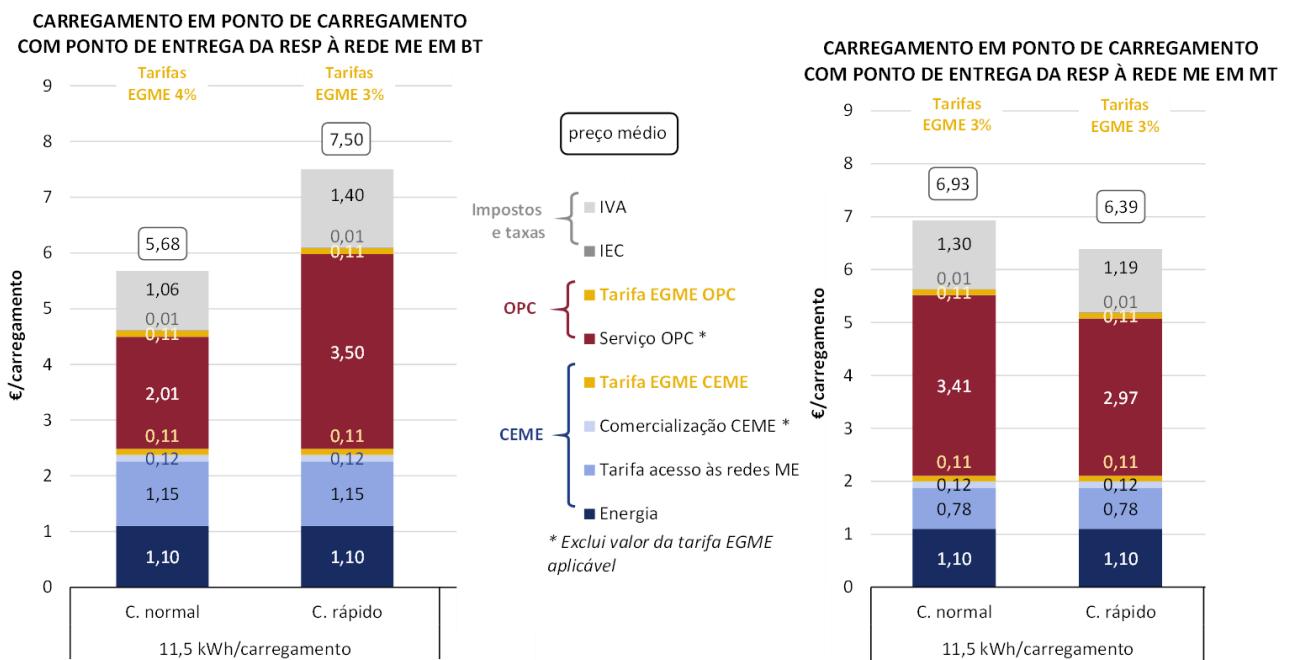
Os resultados da análise mostram que as tarifas da EGME (aplicáveis a CEME e a OPC) representarão entre 3% a 4% da fatura total paga pelo UVE por cada carregamento de 11,5 kWh, conforme se apresenta na Figura 6-3. Constatase que o preço final é menor para carregamentos em pontos com entrega da RESP em BT, para carregamentos normais (potência de carregamento a 11 kW), devido a um menor custo da parcela de OPC face às outras simulações de carregamento.

De notar que a parcela de tarifas de Acesso às Redes é parte da componente CEME, e, de acordo com o valor para o ano 2026, estas tarifas irão sofrer um aumento face às tarifas atualmente em vigor no ano 2025. Em relação à parcela de energia, também parte da componente CEME, prevê-se que o seu valor seja inferior ao atual. O efeito conjugado desses dois sinais determinará os preços que os CEME oferecerão aos UVE seus clientes.

**TARIFAS E PROVEITOS DA ENTIDADE GESTORA DA
REDE DE MOBILIDADE ELÉTRICA PARA 2026 E PARÂMETROS DE REGULAÇÃO PARA 2026**

Avaliação do impacto das tarifas da EGME no preço final pago pelos UVE

Figura 6-3 - Impacto das tarifas EGME no preço pago pelos UVE por carregamento (EUR/carregamento)



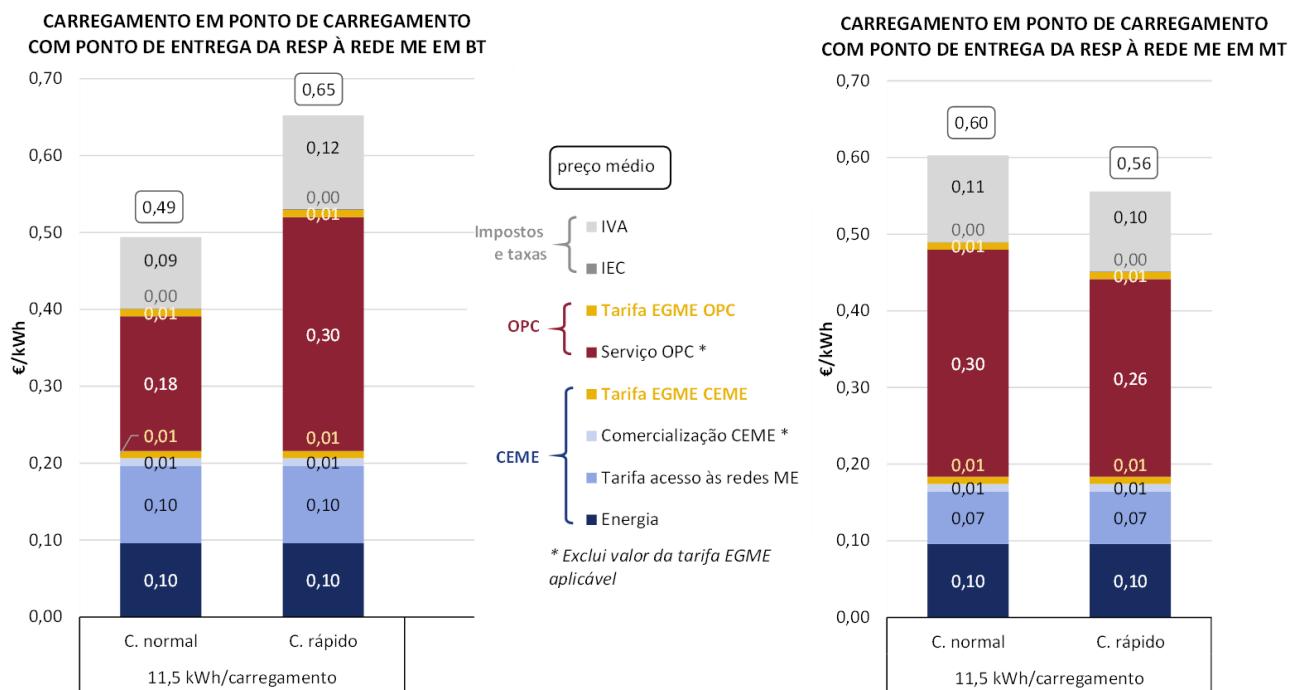
IMPACTO DAS TARIFAS EGME NO PREÇO FINAL POR UNIDADE DE ENERGIA (EUR/kWh)

Adimensionalizando os valores obtidos anteriormente, com a energia consumida do carregamento cenarizado (11,5 kWh), constata-se que o preço final por unidade de energia varia entre os 0,49 EUR/kWh e os 0,65 EUR/kWh (Figura 6-4).

**TARIFAS E PROVEITOS DA ENTIDADE GESTORA DA
REDE DE MOBILIDADE ELÉTRICA PARA 2026 E PARÂMETROS DE REGULAÇÃO PARA 2026**

Avaliação do impacto das tarifas da EGME no preço final pago pelos UVE

Figura 6-4 - Impacto das tarifas EGME no preço pago pelos UVE por energia carregada (EUR/kWh)



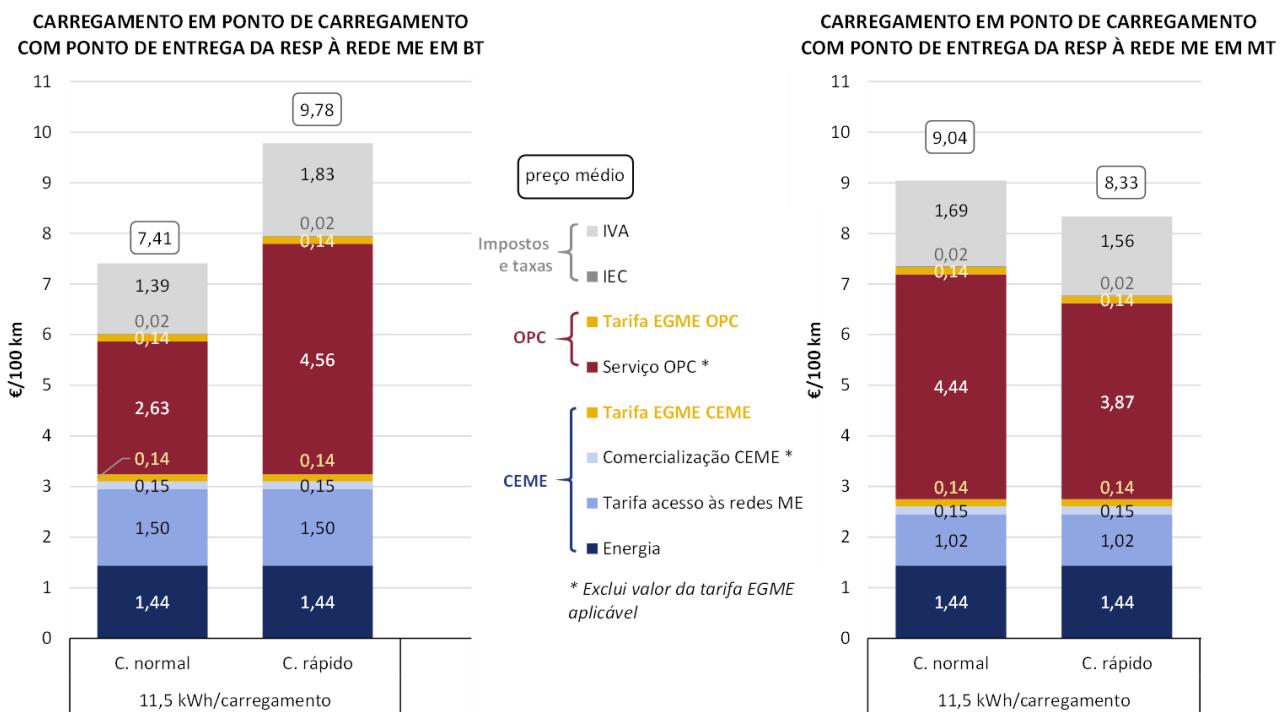
IMPACTO DAS TARIFAS EGME NO PREÇO FINAL POR DISTÂNCIA PERCORRIDA (EUR/100 km)

Adimensionalizando pelo consumo específico médio por distância percorrida, e assumindo um valor de 15 kWh/100 km para o veículo elétrico, a análise aponta para um preço de carregamento entre 7,41 EUR/100 km e 9,78 EUR/100 km, conforme se apresenta na Figura 6-5.

**TARIFAS E PROVEITOS DA ENTIDADE GESTORA DA
REDE DE MOBILIDADE ELÉTRICA PARA 2026 E PARÂMETROS DE REGULAÇÃO PARA 2026**

Avaliação do impacto das tarifas da EGME no preço final pago pelos UVE

Figura 6-5 - Impacto das tarifas EGME no preço pago pelos UVE por distância percorrida (EUR/100 km)



7 COMPARAÇÃO COM OUTRAS OPÇÕES DE CARREGAMENTO E DE MOTORIZAÇÃO

Embora a atividade de GOME esteja em processo de extinção, a sua sustentabilidade, ainda que no curto prazo, depende da adesão dos utilizadores de veículos elétricos à rede pública de carregamento. Importa, por isso, comparar o custo para os UVE pelo carregamento na rede com o custo do carregamento quando realizado na habitação/edifício do UVE (isto é, dentro de uma instalação de utilização de energia elétrica). Acresce que a própria mudança de uma mobilidade baseada em veículos com motor de combustão interna para veículos elétricos depende da comparação dos custos num e outro caso.

Assim, procede-se a uma análise comparativa destas opções: carregamento do veículo elétrico na rede de mobilidade elétrica (conforme análise anterior), carregamento de veículo elétrico em casa e abastecimento de veículos com motor de combustão interna.

De notar que estas opções não incluem custos além dos relativos ao carregamento/abastecimento com a forma de energia associada, como é o caso de custos com a aquisição do próprio veículo, com a aquisição e instalação de equipamentos (p.ex. carregador elétrico para a habitação) ou custos de manutenção. No caso dos atuais UVE (que já detêm o veículo elétrico), há aqueles que já fizeram o investimento na instalação de carregadores na habitação ou que têm acesso a esses carregadores (por exemplo, no local de trabalho), pelo que a comparação apresentada, entre o carregamento na rede de mobilidade elétrica e o carregamento em casa, é a que reflete a sua situação presente. Do mesmo modo, no caso de atuais UVE que também disponham de um veículo com motor de combustão interna, a comparação, entre carregamento elétrico e abastecimento a combustível, também é válida, a menos de diferenças nos custos de manutenção.

Os pressupostos relativos ao **carregamento de veículo elétrico em casa** são:

- Cenários de consumo por carregamento: idênticos aos referidos anteriormente para o carregamento do veículo elétrico na rede de mobilidade elétrica.
- Custo de energia: estimado a partir do preço implícito na tarifa aditiva do setor elétrico para 2026, para fornecimentos em BTN<. Consideram-se duas possibilidades: carregamento em tarifa simples e carregamento em tarifa bi-horária, caso em que o carregamento é feito nas horas de vazio (e, portanto, com um preço inferior ao da tarifa simples).
- Custo de potência contratada: supõe-se ser necessária potência contratada adicional para acomodar os carregamentos de veículo elétrico. Duas possibilidades: aumento em dois escalões (em 2,30 kVA),

quando instalação está em tarifa simples (carregamentos que coincidem com ponta de consumo da instalação), ou aumento em um escalão (em 1,15 kVA), quando instalação está em tarifa bi-horária (e carregamentos são feitos em horas de vazio). A variabilização do custo da potência contratada adicional considera 10 carregamentos por mês.

- Taxa de IVA de 23%, assumindo que o consumo para carregamento é um consumo marginal.
- Não se consideram eventuais custos de investimento em equipamento próprio para carregamento em casa que possa ser necessário.

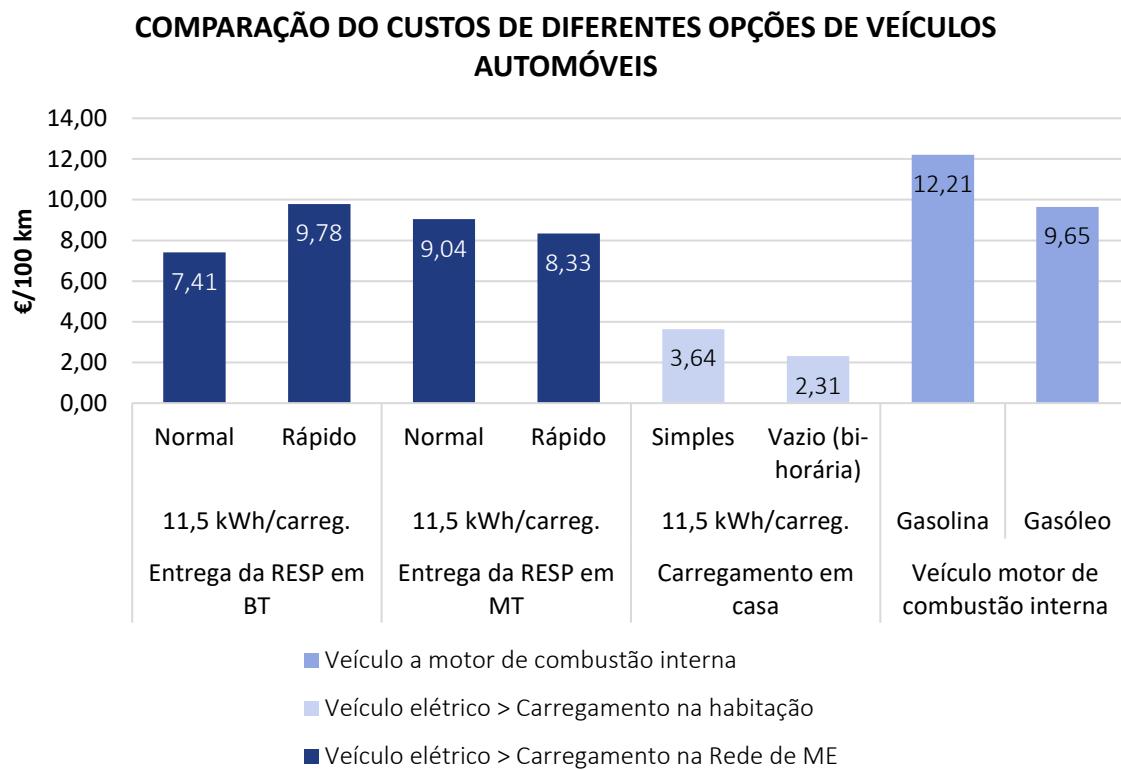
Os pressupostos relativos ao **abastecimento de veículos com motor de combustão interna** são:

- Consumos específicos: 7 litros/100 km, para veículos a gasolina, 6 litros/100 km, para veículos a gasóleo,
- Preços dos combustíveis, incluindo impostos e taxas: conforme Boletim mercado de combustíveis e GPL, relativo a outubro de 2025, publicado pela ERSE²³.

Os resultados constam da Figura 7-1.

²³ [Boletim do Mercado de Combustíveis e GPL - outubro 2025](#)

Figura 7-1 - Comparação de opções de carregamento de veículos elétricos e outras motorizações, 2026



Em termos de custos por distância percorrida, os veículos elétricos são mais competitivos do que os veículos a motor de combustão interna, embora o seu carregamento na rede de mobilidade elétrica seja mais caro que na habitação (duas a três vezes o custo). De notar que esta análise não contempla custos de investimento na aquisição dos veículos ou com eventuais carregadores nas habitações, nem custos de manutenção dos veículos. Para as simulações realizadas relativas ao carregamento na rede de mobilidade elétrica, o carregamento mais económico trata-se do carregamento normal, com entrega da RESP em BT.

8 ANÁLISE DE PREÇOS DO MERCADO RETALHISTA DE MOBILIDADE ELÉTRICA

Neste capítulo são analisados os preços médios faturados em Portugal que resultam da informação enviada pelos CEME que atuam no mercado de mobilidade elétrica, no âmbito da monitorização de preços do mercado de mobilidade elétrica (nos termos do [Diretiva n.º 7/2022](#), de 28 de fevereiro).

Esta informação de preços faturados é relativa a toda carteira de UVE clientes de cada CEME²⁴, incorporando assim a informação de preços, quer dos contratos históricos, quer dos novos contratos.

É considerada a informação relativa a preços, sem impostos e sem taxas²⁵, faturados pelos CEME a atuar no mercado de mobilidade elétrica. Os valores faturados incluem a componente CEME e a componente OPC, conforme descritas no capítulo 6.

A análise de preços abrange o período entre o 1.º trimestre de 2022 e o 2.º trimestre de 2025. A análise apresentada tem por base os preços médios finais por unidade de energia (EUR/kWh).

EVOLUÇÃO DOS PREÇOS MÉDIOS FATURADOS

Na Figura 8-1 apresentam-se os preços de carregamento de um veículo elétrico por segmento de consumo: segmento doméstico²⁶ e segmento não doméstico²⁷. Entre o 2.º trimestre de 2022 e o 2.º trimestre de 2023, os preços decrescem em ambos os segmentos. A partir do 3.º trimestre de 2023, verifica-se uma tendência de aumento de preços. Os preços médios atingem o seu valor máximo no 3.º trimestre de 2024, para o segmento doméstico, e no 4.º trimestre de 2024, para o segmento não doméstico. No 1.º semestre de 2025, observa-se uma trajetória de descida dos preços para ambos os segmentos.

No trimestre mais recente, o segmento não doméstico apresenta, em termos médios, um preço ligeiramente inferior ao do segmento doméstico, apesar de em quase todo o período analisado se verificar o oposto.

²⁴ As ofertas comerciais de cada CEME disponíveis para contratação poderão ser consultadas através da [Lista de Ofertas CEME](#), disponível na página da ERSE.

²⁵ Os impostos e taxas aplicáveis no setor da mobilidade elétrica são o Imposto de Valor Acrescentado (IVA), o Imposto Especial sobre o Consumo de energia elétrica (IEC) e o apoio financeiro para cobertura parcial dos custos associados aos carregamentos dos veículos elétricos.

²⁶ Por consumidor doméstico entenda-se um utilizador de veículo elétrico a nível particular.

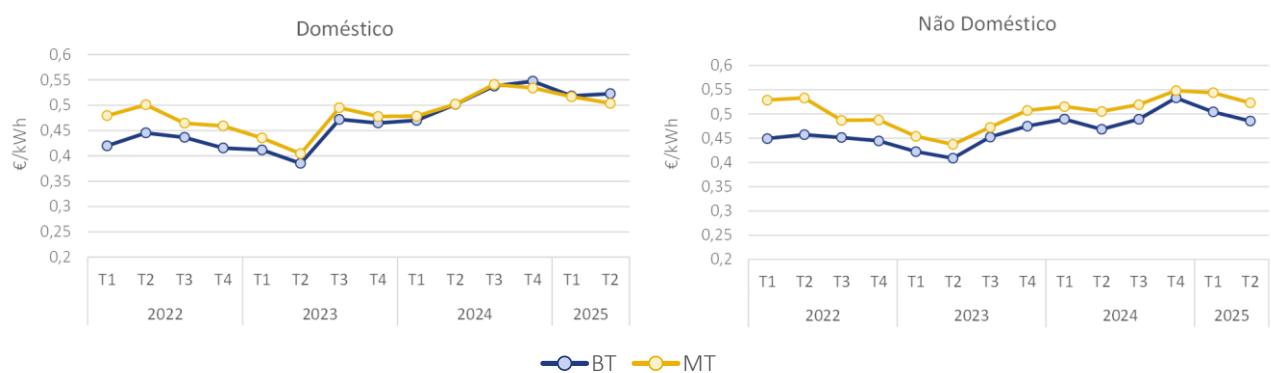
²⁷ Por consumidor não doméstico entenda-se um utilizador de veículo elétrico a nível empresarial.

Figura 8-1 - Evolução dos preços faturados de mobilidade elétrica por segmento de consumo



Os carregamentos na rede de mobilidade elétrica podem ser realizados em pontos de carregamento com entrega da RESP em diferentes níveis de tensão²⁸. A Figura 8-2 apresenta a evolução de preços no segmento doméstico e no segmento não doméstico, tanto para a entrega da RESP à rede de mobilidade elétrica em BT como em MT.

Figura 8-2 - Evolução dos preços faturados de mobilidade elétrica por nível de tensão para o segmento doméstico e não doméstico



²⁸ A partir de 2024, além das tarifas de Acesso às Redes para a mobilidade elétrica se aplicarem a pontos de carregamento com ponto de entrega da RESP em BT e em MT, passaram também a serem aplicadas a estes pontos de carregamento com ponto de entrega da RESP em alta tensão (AT) e em muito alta tensão (MAT).

Os preços médios por segmento de consumo e por nível de tensão na entrega da RESP apresentam uma trajetória descendente desde o 2.º trimestre de 2022, que termina no 2.º trimestre de 2023, onde se registam os valores mais baixos do período analisado. A partir desse trimestre, a tendência é de aumento dos preços. O segmento doméstico atinge os seus valores mais altos no 3.º e no 4.º trimestre de 2024. O valor máximo do segmento não doméstico ocorre no 4.º trimestre de 2024, com valores mais elevados para carregamentos com entrega da RESP em MT, iniciando a partir de 2025 uma trajetória de descida dos preços.

Tanto no segmento doméstico, como no segmento não doméstico, os preços mais baixos registaram-se em carregamentos realizados em pontos de carregamento com entrega da RESP em BT. A partir do 4º. trimestre de 2024 esta situação inverte-se no segmento doméstico, verificando-se preços inferiores nos carregamentos com entrega da RESP em MT. Conforme assinalado de seguida, a componente de OPC condiciona estas diferenças.

DECOMPOSIÇÃO DOS PREÇOS DE CARREGAMENTO DE MOBILIDADE ELÉTRICA

Na Figura 8-3 observa-se a evolução trimestral com a decomposição do preço de carregamento, para cada segmento de consumo e para cada nível de tensão, entre a componente CEME e a componente relativa ao serviço de OPC. A componente relativa ao serviço OPC representa cerca de metade do preço final, sem taxas e impostos, do carregamento do veículo elétrico na rede pública de carregamento, independentemente do nível de tensão e do segmento de consumo.

**TARIFAS E PROVEITOS DA ENTIDADE GESTORA DA
REDE DE MOBILIDADE ELÉTRICA PARA 2026 E PARÂMETROS DE REGULAÇÃO PARA 2026**

Análise de preços no mercado retalhista de Mobilidade Elétrica

Figura 8-3 - Decomposição do preço de carregamento



Conforme referido anteriormente, os preços de carregamento apresentaram uma trajetória de descida a partir do 2.º trimestre de 2022, atingindo o seu mínimo no 2.º trimestre de 2023. Em paralelo, e conforme se observa na Figura 8-4, assinala-se também uma descida da componente CEME ao longo deste período. Efetivamente, da leitura conjugada da Figura 8-2 e da Figura 8-4, também a partir do 3.º trimestre de 2023, a evolução dos preços de carregamento, que atingem o seu valor mais alto no 3.º e no 4.º trimestres de 2024, segue o andamento da componente CEME. A evolução da componente OPC regista uma evolução genericamente mais estável que a registada na componente CEME.

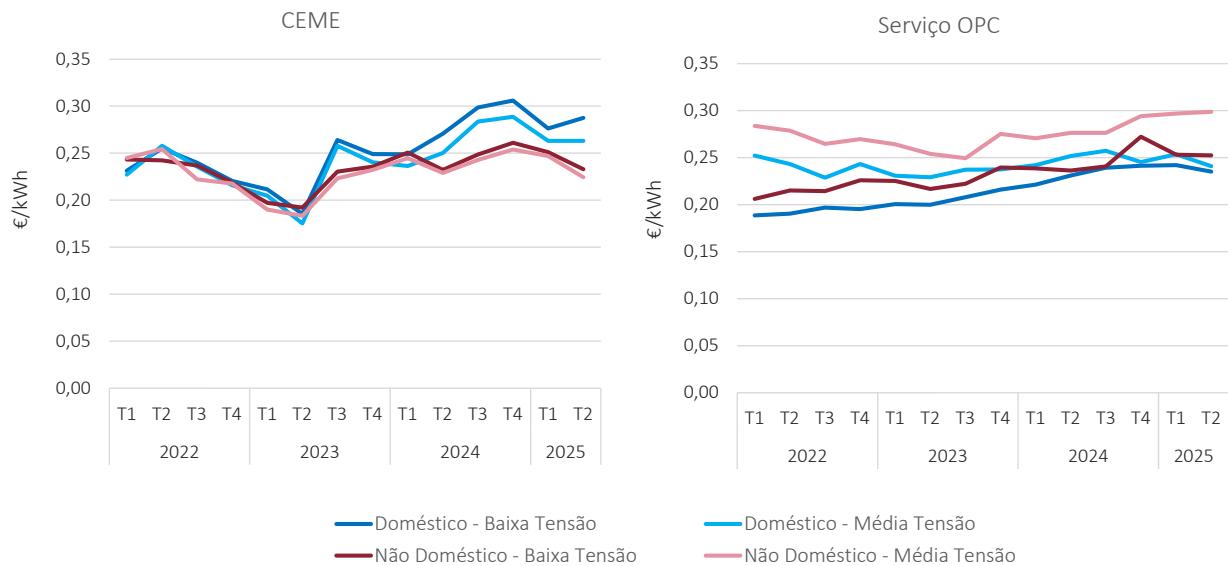
**TARIFAS E PROVEITOS DA ENTIDADE GESTORA DA
REDE DE MOBILIDADE ELÉTRICA PARA 2026 E PARÂMETROS DE REGULAÇÃO PARA 2026**

Análise de preços no mercado retalhista de Mobilidade Elétrica

Destaca-se que, para o segmento doméstico, os preços da componente CEME atingiram o seu valor mais alto no 4.º trimestre de 2024. Por sua vez, os preços da componente OPC apresentam uma tendência de subida ao longo dos trimestres. Apesar dos preços da componente CEME serem superiores para o segmento doméstico, os preços da componente OPC são superiores para os UVE não domésticos. Estes fatores contribuem para que os preços de um carregamento na rede pública de carregamentos seja próximo entre UVE domésticos e UVE não domésticos.

A componente CEME do preço em carregamentos com entrega da RESP em BT e em pontos de carregamento com entrega da RESP em MT tem valores próximos, sendo que é a componente OPC que mais contribui para que o preço de carregamento em pontos de carregamento com entrega da RESP em BT seja inferior ao preço em pontos de carregamento com entrega da RESP em MT, conforme Figura 8-4.

Figura 8-4 - Componente CEME e Serviço OPC, por segmento de consumo e nível de tensão



*TARIFAS E PROVEITOS DA ENTIDADE GESTORA DA
REDE DE MOBILIDADE ELÉTRICA PARA 2026 E PARÂMETROS DE REGULAÇÃO PARA 2026*

Anexos

ANEXOS

ANEXO I
INFORMAÇÃO RECEBIDA

INFORMAÇÃO RECEBIDA

Para a determinação dos proveitos permitidos e das tarifas reguladas, a EGME tem obrigações ao nível da prestação de informação, que no momento de reporte da informação para o período de regulação se encontrava estipulada na secção II do capítulo VI, do Regulamento n.º 854/2019, de 4 de novembro, alterado pelo Regulamento n.º 103/2021, de 1 de fevereiro, e pelo Regulamento n.º 785/2021, de 23 de agosto de 2021.

Assim, de acordo com o Regulamento da Mobilidade Elétrica (RME) a informação a disponibilizar deverá conter:

- contas reguladas identificando de forma clara os gastos, rendimentos, ativos, passivos, comparticipações e capitais próprios associados à atividade da Entidade Gestora da Rede de Mobilidade Elétrica (EGME),
- chaves de repartição dos custos comuns,
- valores dos ativos imobilizados, amortizações e comparticipações ao investimento, desagregados por atividades quando aplicável,
- valores previsionais dos investimentos, transferências para exploração e amortizações, desagregados por atividades, quando aplicável,
- detalhe de custos associado à EGME,
- relatório com a justificação e discriminação dos critérios subjacentes à elaboração da informação disponibilizada,
- caracterização física da atividade,
- até 30 de abril de cada ano t-1 deve reportar:
 - contas estatutárias aprovadas e contas reguladas reais do ano t-2, bem como as respetivas certificações legais,
 - relatório de auditoria com a certificação das contas reguladas para o ano t-2, evidenciando as diferenças entre as contas estatutárias e as contas reguladas,
- até 15 de junho de cada ano t-1 deve reportar:

- Valores estimados e previsionais de balanço e demonstração de resultados para o ano t-1 e de exercício,
- valores estimados e previsionais dos investimentos, transferência para exploração e amortizações para o ano t-1 e de exercício,
- relatório com a justificação dos pressupostos financeiros para os anos t-1 e t,
- número de carregamentos efetuados no ano anterior (t-2), estimativa em curso (t.1) e previsão para o ano seguinte (t),
- energia elétrica ativa para os anos t-2, t-1 e t, descriminada por período horário,
- número de carregamentos discriminado por Operador de pontos de carregamento (OPC) e Detentor de pontos de carregamento de acesso privativo (DPC) para os anos t-2, t-1 e t,
- número de pontos de carregamento, discriminado por OPC e DPC para os anos t-2, t-1 e t,
- número de utilizadores de veículo elétrico (UVE) para os anos t-2, t-1 e t.

Relativamente à receção da informação para a determinação dos proveitos permitidos e tarifas reguladas para o ano de 2026, destacam-se as seguintes ocorrências:

- a informação enviada à ERSE de forma genérica corresponde ao solicitado nos termos do regulamento da mobilidade elétrica,
- os prazos de envio de informação estabelecidos regulamentarmente foram respeitados pela EGME,
- A informação financeira e física disponibilizada em suporte digital, de uma forma geral encontrava-se preenchida corretamente. Nos casos em que houve necessidade de algum pedido de esclarecimento solicitado pela ERSE, as empresas responderam às questões com a informação entendida necessária para efeitos regulatórios, de forma célere e objetiva.

Realça-se, que o RME em vigor refere a necessidade de prestação de informação por parte das empresas, procurando uma maior transparência na informação económica, por forma a diminuir o risco de subsidiação da atividade não regulada da empresa, através da sua atividade regulada.

ANEXO II

PRINCIPAIS DOCUMENTOS LEGISLATIVOS E REGULAMENTARES

PRINCIPAIS DOCUMENTOS LEGISLATIVOS E REGULAMENTARES

O cálculo de tarifas da Entidade Gestora da Rede de Mobilidade Elétrica (EGME) para 2026 tem em conta, designadamente, os seguintes diplomas:

Diploma	Assunto
Lei n.º 45-A/2024 de 31 de dezembro	Orçamento do Estado para 2025.
Lei n.º 45-B/2024 de 31 de dezembro	Lei das Grandes Opções para 2024-2028.
Despacho n.º 3495-C/2025 de 19 de março	Aprova o orçamento do Fundo Ambiental para o ano de 2025.
Resolução da Assembleia da República n.º 127/2025, de 10 de abril	Atualização do Plano Nacional de Energia e Clima 2030
Decreto-Lei n.º 93/2025, de 14 de agosto	Estabelece o regime jurídico da mobilidade elétrica, aplicável à organização, acesso e exercício das atividades relativas à mobilidade elétrica.
Resolução do Conselho de Ministros n.º 156/2025, de 9 de outubro	Estabelece o modelo de governança para a implementação do Plano Nacional Energia e Clima 2030, bem como a estrutura governamental para o acompanhamento e aplicação da Lei de Bases do Clima.

ANEXO III
SIGLAS

*TARIFAS E PROVEITOS DA ENTIDADE GESTORA DA
REDE DE MOBILIDADE ELÉTRICA PARA 2026 E PARÂMETROS DE REGULAÇÃO PARA 2026*

Anexo III

SIGLAS	DEFINIÇÕES
BT	Baixa Tensão (tensão entre fases cujo valor eficaz é igual ou inferior a 1 kV)
BEV	<i>Battery electric vehicles</i> (veículos a baterias elétricas)
CAPEX	<i>Capital expenditure</i> (remuneração do imobilizado líquido adicionada da sua amortização)
CEME	Comercializadores de eletricidade para a mobilidade elétrica
CSE	Comercializadores do setor elétrico
CT	Conselho Tarifário
DPC	Detentores de pontos de carregamento de acesso privativo
EGME	Entidade Gestora da Rede de Mobilidade Elétrica
ERSE	Entidade Reguladora dos Serviços Energéticos
EUR	Euro
FSE	Fornecimentos e Serviços Externos
GOME	Atividade de Gestão de Operações da Rede de Mobilidade Elétrica
IEC	Imposto especial sobre o consumo de energia elétrica
IVA	Imposto sobre o Valor Acrescentado
MT	Média Tensão (tensão entre fases cujo valor eficaz é superior a 1 kV e igual ou inferior a 45 kV)
OPC	Operadores de pontos de carregamento
OPEX	<i>Operational expenditure</i> (custos de exploração)
ORD	Operadores de redes de distribuição de eletricidade
PAO	Plano de Atividades e Orçamento
PHEV	<i>plug in hybrid vehicles</i> (veículos híbridos plug-in)
RESP	Rede elétrica de serviço público
RJME	Regime Júридico da Mobilidade Elétrica
RME	Regulamento da Mobilidade Elétrica
UVE	Utilizadores de veículos elétricos