

PARECER

Projeto de alteração do Regime Jurídico da Mobilidade Elétrica

Novembro de 2024

Edifício Restelo - Rua Dom Cristóvão da Gama, 1

1400 – 113 Lisboa

Telefone: 21 303 32 00 - Fax: 21 303 32 01

Email: erse@erse.pt - Internet: www.erse.pt

Consulta: Gabinete da Secretária de Estado da Energia 29/10/2024

Base legal: Competências consultivas dos artigos 15.º a 18.º dos Estatutos da ERSE.

Divulgação: Pode ser disponibilizado publicamente, após tomada de decisão ou um ano após a elaboração, sem prejuízo do acesso ou divulgação anterior nos termos legais. A disponibilização não abarca informação que, por natureza, seja comercialmente sensível ou configure segredo legalmente protegido ou dados pessoais.

Nota de atualização de 23/10/2025:

Os pareceres emitidos pela ERSE no âmbito de um processo de decisão de terceiros, e aqueles que incidem sobre iniciativas legislativas, recaem sobre as propostas ou projetos que lhe foram remetidos. Os textos finais aprovados e publicados em *Diário da República* podem registar alterações integrando, ou não, no todo ou em parte, aspetos que tenham sido destacados pela ERSE no parecer.

Texto final aprovado: Decreto-Lei n.º 93/2025, de 14 de agosto

ÍNDICE

1	ENQUADRAMENTO	1
2	APRECIÇÃO	2
2.1	Pareceres anteriores da ERSE	2
2.2	Novo modelo	3
2.3	Aspetos a acautelar	5
2.4	Carregamento de veículos elétricos em locais de acesso privativo	8
3	CONCLUSÕES	9

Correspondendo a solicitação externa do Gabinete da Senhora Secretária de Estado da Energia, recebida em 30.10.2024 ([R-Tecnicos/2024/4747](#)), a Entidade Reguladora dos Serviços Energéticos (ERSE) emite o seguinte parecer.

1 ENQUADRAMENTO

O projeto de diploma enviado à ERSE para parecer revoga e substitui o Regime Jurídico da Mobilidade Elétrica (RJME), aprovado pelo Decreto-Lei n.º 39/2010, de 26 de abril, na sua redação atual. O projeto de diploma vem conformar o atual regime jurídico com o Regulamento (UE) 2023/1804 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 13 de setembro de 2023¹, relativo à criação de uma infraestrutura para combustíveis alternativos (doravante denominado Regulamento AFIR).

Juntamente com o projeto de novo RJME, a ERSE recebeu ainda para parecer um conjunto de projetos de alteração de diplomas conexos, nomeadamente (i) a Portaria n.º 231/2016, de 29 de agosto, sobre o seguro obrigatório de responsabilidade civil, (ii) a Portaria n.º 240/2015, de 12 de agosto, sobre o valor das taxas de licenciamento e de inspeção, (iii) a Portaria n.º 241/2015, de 12 de agosto, sobre os requisitos técnicos da licença de operação de pontos de carregamento, (iv) a Portaria n.º 252/2015, de 19 de agosto, que altera as Regras Técnicas das Instalações Elétricas de Baixa Tensão (RTIEBT), (v) a Portaria n.º 220/2016, de 10 de agosto, sobre as potências mínimas e as regras técnicas a que devem satisfazer as instalações de carregamento de veículos elétricos em edifícios, (vi) a Portaria n.º 221/2016, de 10 de agosto, sobre as regras técnicas e de segurança aplicáveis à instalação e ao funcionamento dos pontos de carregamento, e (vii) a Portaria n.º 222/2016, de 11 de agosto, sobre os termos aplicáveis às licenças de utilização privativa do domínio público para a instalação de pontos de carregamento. Uma vez que estas regras de especialidade não são matéria da competência da ERSE, este parecer não se debruça em relação ao seu conteúdo.

¹ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/PDF/?uri=CELEX:32023R1804>

Releva para o enquadramento do presente parecer, a referência de que a ERSE emitiu recentemente outros pareceres sobre o RJME, nomeadamente um parecer sobre um projeto de alteração do regime jurídico, emitido em outubro de 2023, a pedido do Gabinete da Senhora Secretária de Estado da Energia e Clima, e um parecer² ao estudo “Concorrência e mobilidade elétrica em Portugal”, da Autoridade da Concorrência³, emitido em março de 2024. A presente apreciação da ERSE recupera, quando aplicável, as reflexões e propostas constantes nesses pareceres, tendo em vista a melhoria do setor da mobilidade elétrica e a sua integração com o setor elétrico.

2 APRECIAÇÃO

2.1 PARECERES ANTERIORES DA ERSE

A evolução do setor nos últimos anos tem vindo a sugerir a necessidade de rever o RJME em Portugal (estabelecido pelo Decreto-Lei n.º 39/2010, de 26 de abril, na sua redação atual), com vista à sua simplificação, à promoção da entrada de novos agentes/plataformas e da integração de energias renováveis no setor, em benefício dos utilizadores de veículos elétricos (UVE). Mais recentemente, a publicação do Regulamento AFIR veio estabelecer um conjunto de regras no âmbito da mobilidade elétrica, entre as quais, a possibilidade de prestação direta de serviços de carregamento pelos operadores de ponto de carregamento (OPC), incluindo a obrigatoriedade de todos os pontos de carregamento assegurarem o carregamento *ad-hoc*, a promoção do carregamento inteligente e do carregamento bidirecional, e a transparência na disponibilização de dados.

A ERSE tem vindo a defender a necessidade de revisão do atual RJME⁴, nomeadamente, no que diz respeito à necessidade de este passar a permitir o aparecimento de outros modelos de negócio e à obrigação de se

² <https://www.concorrenca.pt/sites/default/files/processos/epr/Parecer%20ERSE.pdf>

³ <https://www.concorrenca.pt/pt/artigos/adc-apresenta-nove-recomendacoes-ao-governo-e-aos-municipios-sobre-mobilidade-eletrica>

⁴ Por exemplo, no seu Parecer ao Estudo da Autoridade da Concorrência “Concorrência e mobilidade elétrica em Portugal”⁴, de março passado, disponível em https://www.erse.pt/media/0ycn0vmo/parecer-erse_adc_estudomobilidadeeletrica_publicacao.pdf

compatibilizar com o regulamento AFIR. A simplificação do modelo de relacionamento comercial é outro aspeto importante identificado pela ERSE, de modo a que se aproveitem todas as sinergias possíveis entre o setor da mobilidade elétrica e o setor elétrico, nomeadamente, permitindo o carregamento de energia produzido para autoconsumo, aproveitando o potencial de flexibilidade para o setor elétrico que irá representar a penetração em larga escala de veículos elétricos e dos seus carregamentos inteligentes. Desenvolvido de modo adequado, esta é uma oportunidade para aumentar a concorrência no setor elétrico e conseguir reduzir o custo do carregamento dos veículos elétricos, através de serviços que os UVE prestem ao setor elétrico.

No que concerne a simplificação do modelo comercial, refira-se a [Consulta Pública da ERSE n.º 123⁵](#), que está em curso, na qual se propõe a eliminação da tarifa de acesso às redes aplicável aos comercializadores do setor da mobilidade elétrica (CEME).

O setor elétrico encontra-se numa fase crucial de desenvolvimento, com muitas evoluções regulamentares em curso ou previstas que permitirão concretizar a transição energética e a integração de setores, aspetos chave para o desenvolvimento de uma sociedade neutra em carbono em 2050. Tal como noutros setores, o setor da mobilidade elétrica é crítico para esse sucesso e a regulação da ERSE conta com o contributo do potencial que este representa no caminho a percorrer.

2.2 NOVO MODELO

Havendo aspetos que julgamos que deverão ser acautelados, a ERSE começa por salientar que o projeto de novo RJME em análise corresponde a uma concretização do Regulamento AFIR para Portugal, respondendo às necessidades de melhoria do atual RJME, que a ERSE identifica como necessárias e que foram resumidas na seção anterior.

Da leitura do projeto de novo regime jurídico, percebe-se o alinhamento com o estabelecido no Regulamento AFIR, centralizando a operação da prestação do serviço de carregamento nos OPC.

⁵ Disponível em <https://www.erse.pt/atividade/consultas-publicas/consulta-p%C3%BAblica-n%C2%BA-123/abertura/>

Este **serviço de carregamento é prestado de forma direta pelos OPC** aos UVE, ou de forma indireta pelos prestadores de serviços de mobilidade.

O **prestador de serviços de mobilidade** (PSM) poderá prestar um serviço de carregamento através de uma relação contratual que estabeleça com cada um dos OPC. Por sua vez, as plataformas de itinerância eletrónica são a “ferramenta” que permite aos UVE aceder aos pontos de carregamento ao abrigo dos contratos que os OPC tenham estabelecido com os PSM que as utilizem.

Concretizando o que se encontra previsto no Regulamento AFIR, o RJME proposto assegura que os UVE podem, desta forma, aceder aos pontos de carregamento através de duas possíveis modalidades:

- carregamento *ad hoc*, através de um serviço de carregamento adquirido pelo UVE sem necessidade de qualquer registo, contrato por escrito ou relação comercial com o OPC que vá além da mera aquisição do serviço de carregamento;
- carregamento com base em contrato estabelecido pelo UVE com um PSM que, por sua vez, tem um contrato com o OPC desse ponto de carregamento, utilizando para o efeito uma plataforma de itinerância eletrónica;

Assegurando a continuidade entre o regime atual e o futuro, o projeto de RJME em análise institui, ainda, uma Plataforma de Itinerância Eletrónica Comum (PIEC), da responsabilidade da Mobi.E (atual Entidade Gestora da Mobilidade Elétrica), disponível para todos os OPC que se queiram manter a ela ligados (passa a ter um carácter facultativo). Na perspetiva dos UVE, esta opção permitirá o carregamento nesses pontos de carregamento específicos e com base em contratos estabelecidos entre os UVE e os PSM que tenham aderido à plataforma de itinerância comum da Mobi.E.

A proposta de novo modelo de RJME surge como mais simples para o utilizador, permitindo implementar, de imediato e sem desenvolvimentos regulamentares significativos por parte do atual quadro regulamentar da ERSE, a utilização de energia partilhada em autoconsumo e em comunidades, ou armazenamento local, passando esse benefício diretamente para os UVE. Recorda-se que esta possibilidade tem vindo a ser reivindicada por vários intervenientes do setor da mobilidade e em pedidos de informação e reclamações recebidos na ERSE.

Um aspeto concreto dessa resposta corresponde ao simplificar do modelo de relacionamento comercial, que viabiliza, para além da utilização de energia produzida localmente, a participação dos pontos de carregamento na oferta de serviços à rede e ao sistema elétrico nacional. Permite, também, a promoção do carregamento inteligente, com o qual se esperam soluções que otimizem o consumo para carregamento dos veículos elétricos, nomeadamente tendo em conta a redução dos congestionamentos da rede local e o reforço do aproveitamento da energia renovável produzida localmente. Quando os desenvolvimentos tecnológicos viabilizarem a sua generalização, também os carregamentos bidirecionais beneficiarão desta simplificação do modelo nacional e a sua integração na prestação de serviços de sistema e de flexibilidade, disponíveis no quadro da regulação da ERSE do setor elétrico.

2.3 ASPETOS A ACAUTELAR

No processo de transição entre o atual e o futuro modelo de RJME, importa assegurar que se aproveita o que melhor funciona atualmente, sem deixar de se melhorar o que merece ser aperfeiçoado.

Nos seus pareceres anteriores, a ERSE defendeu a coexistência de um modelo “dual” em todos os pontos de carregamento, em que deveria ser disponibilizada a venda direta do serviço de carregamento pelo OPC ao UVE, seja ela na forma do carregamento *ad hoc* ou com base num contrato, em adição à atual modalidade de compra separada da energia de carregamento e da utilização do ponto de carregamento (modelo que recorre ao OPC e ao CEME, na função que no novo RJME proposto será desenvolvida pelos PSM).

Sobre este tema, no seu estudo “Concorrência e mobilidade elétrica em Portugal”⁶, de março passado, a Autoridade da Concorrência reconheceu o modelo “dual” em todos os OPC e pontos de carregamento como indicado para uma primeira etapa da alteração do regime, sem deixar de defender a evolução para um modelo apenas baseado na venda integrada do serviço de carregamento.

⁶ Versão final disponível em:

https://www.concorrenca.pt/sites/default/files/processos/epr/Vers%C3%A3o%20final_Estudo%20Concorr%C3%Aancia%20e%20Mobilidade%20El%C3%A9trica%20em%20Portugal.pdf

A opção do projeto de RJME em análise é permitir que os OPC possam, desde já, passar diretamente para essa segunda fase, de venda integrada do serviço de pagamento ao UVE, apesar de assegurar que os OPC que assim o desejem possam, de forma facultativa, manter-se na plataforma da Mobi.E.

Nesse quadro, existem duas preocupações que a ERSE identifica que a transição entre o regime atual e futuro do RJME deverá acautelar.

A primeira prende-se com a importância de assegurar um aspeto que o Regulamento AFIR veio a impor como regra para toda a União Europeia, e que corresponde à obrigatoriedade no acesso e na disponibilização de dados através de um Ponto de Acesso Nacional. Essa obrigação permite, por exemplo, que as plataformas de itinerância eletrónica disponibilizem aos UVE informação sobre se um determinado ponto de carregamento está ou não disponível em tempo real e, quando corretamente concretizado, será central para assegurar a transparência de preços.

Esta disponibilização de informação é um aspeto positivo que caracteriza o modelo que foi adotado desde a sua origem para a mobilidade elétrica em Portugal, estando a recolha e disponibilização dessa informação centralizada na Mobi.E, no quadro da atividade de Entidade Gestora da Mobilidade Elétrica (EGME). Atualmente, é a partir dessa informação disponibilizada pela Mobi.E que algumas plataformas funcionam e permitem que os UVE conheçam a disponibilidade dos pontos de carregamento e respetivos preços finais de carregamento. A atividade de EGME, que compreende duas funções⁷, é regulada pela ERSE que tem a responsabilidade de assegurar o respetivo equilíbrio económico-financeiro.

Alinhado com o Regulamento AFIR, o projeto de novo RJME institucionaliza o Ponto de Acesso Nacional, designando a Direção-Geral de Energia e Geologia (DGEG) para esta função. Tratando-se de um órgão da administração pública, não pode a ERSE deixar de sinalizar que a sua sujeição à regulação da ERSE poderá não ser a opção mais adequada exatamente por se tratar de um órgão da administração pública.

Nos seus pareceres anteriores, a ERSE considerou que a MOBI.E, face às funções operacionais que já desempenha atualmente no quadro da atividade de EGME, seria a entidade com melhores condições para

⁷ Para além desta função de disponibilização de informação dinâmica e em tempo real, através de interface de programação de aplicações (na denominação anglo-saxónica, *Application Programming Interface*), a EGME faz a gestão dos fluxos energéticos e financeiros associados às operações da rede de mobilidade elétrica, bem como à gestão da respetiva plataforma (de itinerância eletrónica).

assegurar a continuidade desta disponibilização de informação dinâmica e em tempo real, agora enquanto Ponto de Acesso Nacional. Tanto quanto é do nosso conhecimento, salvaguardando indisponibilidades pontuais, a interface da MOBI.E funciona bem e presta toda a informação necessária aos agentes que a ela estão ligados. Adicionalmente e considerando o carácter muito operacional das atividades a desenvolver, a sua atribuição a uma entidade com as características da EGME parece ser a mais ajustada. Esta opção permitiria, ainda, manter na esfera da ERSE a regulação desta atividade, como parece ser, aliás, o ensejo do legislador no projeto do novo RJME.

Em todo o caso, independentemente da entidade que venha a desempenhar a função de Ponto de Acesso Nacional, será importante assegurar que não haverá qualquer disrupção na recolha e disponibilização da informação que hoje é assegurada pela Mobi.E. Caso a opção política recaia por outra entidade, será desejável a previsão de um período transitório, de forma a garantir que a passagem de competências entre a MOBI.E e essa entidade não afeta a qualidade do serviço e o acesso à informação por parte dos agentes do setor da mobilidade elétrica. Na seção A.4 do Anexo ao presente documento, aprofunda-se este tema.

A segunda das questões a acautelar tem a ver com a sustentabilidade económica e financeira da entidade gestora da PIEC. A proposta de alteração ao RJME confere um carácter facultativo, por parte dos OPC, à adesão à PIEC, atribuindo à ERSE a regulação desta plataforma, nomeadamente *“Assegurar a existência de condições que permitam, às atividades reguladas, a obtenção do equilíbrio económico e financeiro, nos termos de uma gestão adequada e eficiente”* (artigo 32.º alínea b) do projeto de diploma).

Ora, o carácter facultativo subjacente ao projeto de RJME em análise, gera preocupação quanto à recuperação dos custos da atividade regulada atribuída à MOBI.E. Mais precisamente, mantendo-se a recuperação destes custos unicamente na esfera tarifária, da responsabilidade da regulação da ERSE, a mesma poderá ter um impacto muito significativo nas tarifas aplicadas aos OPC que aderirem à PIEC, entre outros, pela dificuldade de previsão dos carregamentos através da PIEC e pelo facto de os custos desta plataforma serem maioritariamente de natureza fixa. Na seção A.2 do Anexo que faz parte integrante do presente documento, este tema é aprofundado com maior detalhe.

Conscientes de que a solução não pode passar pelo aumento das tarifas a aplicar pela PIEC aos OPC, o que só agudizaria o problema, por poder conduzir a uma menor utilização da PIEC, identificam-se duas possíveis soluções para dar resposta a este desafio da obtenção do equilíbrio económico e financeiro da atividade da EGME, que poderão ser alternativas ou complementares:

- garantia de que o equilíbrio económico e financeiro da PIEC será assegurado através de um financiamento adicional externo, fora da responsabilidade da regulação da ERSE e das tarifas aplicadas aos OPC que aderirem à PIEC;
- imposição da obrigatoriedade de adesão à PIEC a todos os OPC, durante um período transitório, que funcionariam em modo “dual” e assim contribuiriam para a sustentabilidade da PIEC durante a transição. Não obstante esta solução implicar uma subsidiação cruzada entre as restantes opções de carregamento instituídas no projeto de novo RJME, tal poderia justificar-se enquadrando a PIEC como uma plataforma de “último recurso”. Ao ter carácter de adesão obrigatória por parte dos OPC, todos os PSM teriam garantido o acesso a todos os pontos de carregamento, através da PIEC, incluindo aqueles que, por algum motivo⁸, não conseguissem celebrar contrato bilateral com algum OPC. Esta questão é especialmente relevante para os PSM que não detêm pontos de carregamento, como é o exemplo da Mii ou da Evio, e que, sem esse acesso, ficam impedidas de prestar serviços de carregamento, em prejuízo dos utilizadores.

2.4 CARREGAMENTO DE VEÍCULOS ELÉTRICOS EM LOCAIS DE ACESSO PRIVATIVO

Um aspeto positivo do atual modelo de RJME, que se mantém no projeto de RJME em análise, é a abertura que permitiu à ERSE, no seu Regulamento da Mobilidade Elétrica, definir o conceito de Detentor de Ponto de Carregamento (DPC) e o facto de, através da sua ligação à plataforma da EGME (futura PIEC), ser possível a identificação separada dos consumos relativos ao carregamento de veículos elétricos em locais privados de acesso privativo (condomínios, edifícios de escritórios, empresas, etc.).

A utilização deste conceito tem vindo a crescer, permitindo às empresas e condomínios autonomizar os fluxos de energia e financeiros dos carregamentos face à sua atividade principal. Atualmente, o número de DPC é cerca de cinco vezes superior ao número de OPC⁹, apesar de o número de carregamentos em DPC ainda ser bastante inferior aos carregamentos em OPC¹⁰.

⁸ Por exemplo, o OPC pode ter incentivos naturais para restringir o acesso de PSM aos seus pontos de carregamento, nomeadamente se considerar que estes podem vir a contestar, ainda que a prazo, a sua quota de mercado na venda integrada do serviço de carregamento aos UVE. Este comportamento estratégico por parte dos OPC pode constituir uma barreira à entrada de PSM “independentes”, com potenciais efeitos negativos para o bem-estar dos consumidores.

⁹ Em 2023, o número de OPC era de 83 e o número de DPC era de 421.

¹⁰ Em 2023, cerca de 3,6 milhões de carregamentos ocorreram em OPC e 69 mil em DPC.

No entanto, no quadro do projeto de novo RJME, esta utilização da PIEC pelos DPC também estará sujeita à concorrência das restantes Plataformas de Itinerância Eletrónica. No regime jurídico proposto, a segregação dos consumos associados aos carregamentos (e dos respetivos fluxos financeiros) pode implementar-se com recurso aos PSM. Estas entidades podem assumir a operação física e financeira do ponto de carregamento, por conta do titular da instalação elétrica, desde que tenham contrato celebrado com o respetivo OPC. Note-se que este modelo de negócio já existe no mercado português, por exemplo para aplicação em condomínios, prevendo a gestão interna dos pontos de carregamento (*wallboxes*) e o tratamento dos dados para faturação aos UVE.

Em complemento, estas instalações podem recorrer à possibilidade existente de licenciar um novo ponto de entrega (CPE) para a mesma instalação, mas que inclua apenas os consumos dos carregamentos de VE. Nessa moldura, o contrato de fornecimento com um comercializador do sistema elétrico seria específico para os consumos dos carregamentos.

Nada impede, ainda, que estes pontos de acesso privativo se integrem em plataformas de serviços de pagamento.

3 CONCLUSÕES

1. Julga-se existir um consenso nacional alargado sobre a necessidade de rever o RJME em Portugal (estabelecido pelo Decreto-Lei n.º 39/2010, de 26 de abril, na sua redação atual), com vista à sua simplificação, à promoção da entrada de novos agentes/plataformas e da integração de energias renováveis no setor, a par com a obrigação deste se compatibilizar com o regulamento AFIR, recentemente aprovado.
2. Havendo aspetos que julgamos que deverão ser acautelados, a ERSE começa por salientar que o projeto de novo RJME em análise corresponde a uma concretização do Regulamento AFIR para Portugal, que responde às necessidades de melhoria do atual RJME que a ERSE identifica como necessárias.
3. A proposta de novo modelo de RJME surge como mais simples para o utilizador, permitindo implementar, de imediato e sem desenvolvimentos regulamentares significativos por parte do atual quadro regulamentar da ERSE, a utilização de energia partilhada em autoconsumo e em comunidades,

- ou armazenamento local, permitindo passar o benefício aos UVE. Esta possibilidade tem vindo a ser reivindicada por vários intervenientes do setor da mobilidade e em pedidos de informação e reclamações recebidos na ERSE.
4. Nos seus pareceres anteriores, a ERSE defendeu a coexistência de um modelo “dual” em todos os pontos de carregamento, em que deveria ser disponibilizada a venda direta do serviço de carregamento pelo OPC ao UVE, seja ela na forma do carregamento *ad hoc* ou com base num contrato, em adição à atual modalidade de compra separada da energia de carregamento e da utilização do ponto de carregamento (modelo que recorre ao OPC e ao CEME, na função que no novo RJME proposto será desenvolvida pelos PSM).
 5. A opção do projeto de RJME em análise é permitir que os OPC possam, desde já, passar diretamente para uma outra fase em que o relacionamento comercial com os UVE é baseado na venda integrada do serviço de carregamento, apesar de assegurar que os OPC possam, de forma facultativa, manter-se na plataforma da Mobi.E.
 6. Neste quadro, existem duas preocupações que a ERSE identifica que a transição entre o regime atual e futuro do RJME deverá acautelar.
 7. A primeira questão a acautelar tem a ver com a importância de assegurar que, independentemente da entidade que assuma a função de Ponto de Acesso Nacional, não haverá qualquer interrupção na recolha e disponibilização da informação dinâmica e em tempo real que hoje é assegurada pela Mobi.E. Apesar disso, considera-se ser de relevar que as funções a desenvolver são de carácter muito operacional e que as mesmas têm vindo a ser desenvolvidas, tanto quanto é do nosso conhecimento, de forma adequada pela plataforma Mobi.E, sendo prestada toda a informação necessária aos agentes que a ela estão ligados. Caso a opção política recaia noutra entidade que não a Mobi.E, será desejável a previsão de um período transitório, de forma a garantir que a passagem de competências não afeta a qualidade do serviço e o acesso à informação por parte dos agentes do setor da mobilidade elétrica.
 8. A segunda das questões a acautelar tem a ver com a sustentabilidade económica e financeira da entidade gestora da PIEC. O carácter facultativo, por parte dos OPC, à adesão à PIEC, subjacente ao projeto de novo RJME em análise, gera preocupação quanto à recuperação dos custos da atividade regulada, gerida pela Mobi.E, por via das tarifas calculadas pela ERSE.

9. Conscientes de que a solução não pode passar pelo aumento das tarifas a aplicar pela PIEC aos OPC, o que só agudizaria o problema, por poder conduzir a uma menor utilização da PIEC, identificam-se duas possíveis soluções para dar resposta a este desafio da obtenção do equilíbrio económico e financeiro da atividade da PIEC, que poderão ser alternativas ou complementares:
- garantia de que o equilíbrio económico e financeiro da PIEC será assegurado através de um financiamento adicional externo, fora da responsabilidade da regulação da ERSE e das tarifas aplicadas aos OPC que aderirem à PIEC;
 - imposição da obrigatoriedade de adesão à PIEC a todos os OPC, durante um período transitório, que funcionariam em modo “dual” e assim contribuiriam para a sustentabilidade da PIEC durante a transição.
10. No anexo a este Parecer e que dele faz parte integrante, desenvolvem-se algumas considerações sobre o projeto de RJME em análise e comentários específicos à proposta de articulado. A ERSE encontra-se disponível para aprofundar estes e outros aspetos que se identifiquem necessários.

Entidade Reguladora dos Serviços Energéticos, em 17 de novembro de 2024

Emitido no exercício das competências consultivas dos artigos 15º a 18º dos Estatutos da ERSE, o documento é suscetível de ser disponibilizado publicamente, após tomada de decisão ou um ano após a elaboração, sem prejuízo do acesso ou divulgação anterior, nos termos legais. A disponibilização não abarca a informação que, por natureza, seja comercialmente sensível, segredo legalmente protegido ou dados pessoais.

ANEXO

Tecem-se de seguida algumas considerações mais abrangentes sobre o projeto de RJME em análise, aprofundando alguns dos temas suscitados no corpo do parecer. Apresentam-se, ainda, comentários específicos à proposta de articulado, para melhor compreensão e alcance do proposto pela ERSE.

A.1 REGULAÇÃO DA ERSE

Monitorização do mercado da mobilidade elétrica e reporte de preços praticados

O projeto de Decreto-lei estabelece um conjunto de matérias que são objeto de regulação, fazendo também referência à aprovação de um Regulamento para a Mobilidade Elétrica da responsabilidade da ERSE.

No âmbito das competências de regulação relacionadas com a monitorização da mobilidade elétrica, importa referir que o conceito de «conformidade da formação dos preços» é um conceito complexo e subjetivo, dado que depende de diversos fatores, como o custo suportado por cada OPC na instalação de um ponto de carregamento, a disponibilidade de mais pontos de carregamento na proximidade, a existência ou não de autoconsumo de energia renovável, o tipo de contrato de aprovisionamento do OPC junto do setor elétrico, a estratégia de atuação de cada OPC na definição das suas margens, dos custos associados à utilização do espaço, entre outros.

Neste sentido, considera-se mais adequado e consentâneo com as competências da ERSE, que o desempenho da atividade de monitorização assegure uma análise objetiva dos preços praticados em detrimento da conformidade da formação destes. Evidentemente, resultando dessa monitorização situações anómalas, nomeadamente que possam indiciar práticas lesivas de concorrência, competirá à ERSE reportá-las às entidades competentes.

Para o exercício das suas funções de monitorização é necessário assegurar o acesso por parte da ERSE aos dados disponibilizados pelo Ponto de Acesso Nacional, em concreto, aos preços de carregamento, bem como obter dos intervenientes do setor, designadamente OPC e os PSM, a informação sobre preços médios praticados aos UVE.

Apesar de se reconhecer a importância da monitorização de preços por parte da ERSE, sublinha-se que o mercado da mobilidade elétrica já disponibiliza ferramentas que informam os UVE sobre os pontos de carregamento mais adequados e competitivos para realizar o carregamento. A ERSE considera que a coexistência de múltiplas ferramentas beneficia o mercado, permitindo a livre escolha por parte dos consumidores.

Neste contexto, sugere-se a alteração da redação do Artigo 32.º da proposta, de acordo com o indicado nos comentários específicos.

Em linha com o exposto, sugere-se, por um lado, a introdução de uma nova alínea da correspondente obrigação de prestação de informação pelos OPC à ERSE, e um novo artigo para os deveres dos PSM, de acordo com o indicado nos comentários específicos. Por outro lado, propõe-se também a sistematização das matérias a constar do Regulamento da Mobilidade Elétrica, previsto no artigo 31.º do projeto de Decreto-Lei, incluindo, a recolha de informação junto do Ponto de Acesso Nacional e dos intervenientes do setor, visando a monitorização do funcionamento do mercado da mobilidade elétrica.

Tarifas de acesso às redes aplicáveis à mobilidade elétrica

O novo RJME proposto simplifica os processos de medição e faturação dos consumos associados à mobilidade elétrica, passando a ser competência exclusiva do operador da rede a medição de energia entregue. Recorde-se que a ERSE tem em curso a [Consulta Pública n.º 123](#), na qual propõe a eliminação da aplicação da tarifa de acesso às redes aplicáveis à mobilidade elétrica ao comercializador do setor elétrico que abastece o comercializador do setor da mobilidade elétrica (CEME). Em resultado desta alteração, as tarifas de acesso às redes são aplicadas exclusivamente pelo operador da rede ao comercializador que fornece essa instalação. Neste modelo, caberá ao detentor do ponto de carregamento ou ao OPC definir em que moldes efetua a repartição do custo das tarifas de acesso às redes pelos utilizadores da infraestrutura do carregamento. Assim, o modelo subjacente à proposta de diploma é compatível com a alteração proposta pela ERSE, no âmbito da consulta pública ao Regulamento Tarifário.

Atribuições da regulação

Relativamente aos artigos 30.º e 32.º (Finalidade da regulação e Atribuições da Regulação), propõe-se a eliminação do artigo 30.º, passando o texto do artigo 30.º a n.º 1 do artigo 32.º, de acordo com o indicado nos comentários específicos.

A.2 SUSTENTABILIDADE ECONÓMICA E FINANCEIRA DA ENTIDADE GESTORA DA PLATAFORMA DE ITINERÂNCIA COMUM

A proposta de alteração ao RJME pretende conferir um carácter facultativo, por parte dos OPC, na adesão à plataforma de itinerância eletrónica comum (PIEC), atribuindo à ERSE a regulação desta plataforma, nomeadamente *“Assegurar a existência de condições que permitam, às atividades reguladas, a obtenção do equilíbrio económico e financeiro, nos termos de uma gestão adequada e eficiente”* (artigo 32.º alínea b) do projeto de diploma). A disrupção para o modelo da mobilidade elétrica subjacente ao projeto de diploma, gera preocupação quanto à recuperação dos custos da atividade regulada atribuída à MOBI.E. Mais precisamente, mantendo-se a recuperação destes custos na esfera tarifária, a mesma poderá ter um impacto muito significativo nas tarifas aplicadas aos OPC que aderirem à PIEC, por um conjunto de motivos aduzidos de seguida.

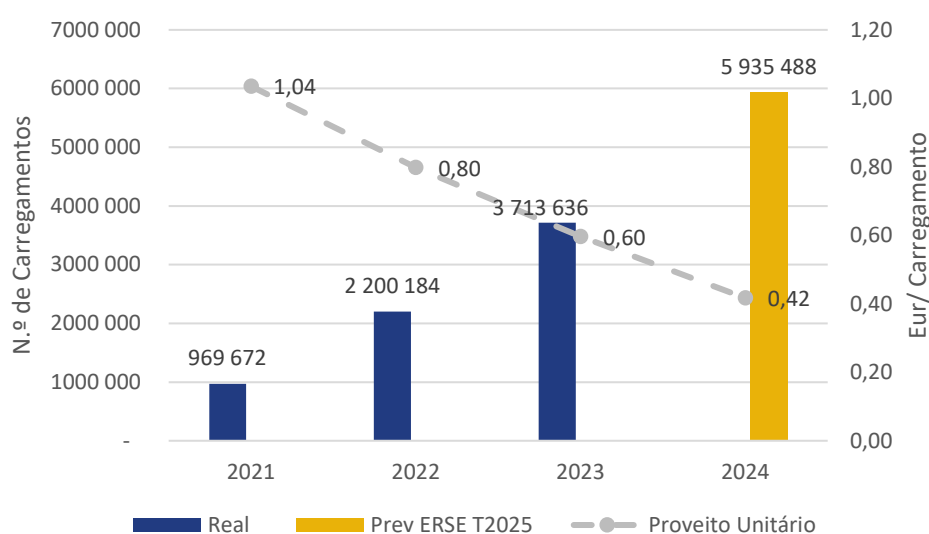
Os custos da EGME (atual atividade atribuída à MOBI.E) recuperados pelas tarifas (cerca de 2 milhões de euros por ano) têm uma natureza essencialmente fixa (aproximadamente de 90%), pelo que não dependem diretamente do nível de atividade, isto é, do número de carregamentos efetuados nos pontos de carregamento associados à EGME e à futura PIEC. Saliencia-se que estes custos fixos dizem respeito, essencialmente, a custos de exploração (Custos com Pessoal e Fornecimento e Serviços Externos), tendo os custos de capital (Plataforma de gestão da rede e outros equipamentos) um peso bastante inferior nos custos da empresa ¹. A atual estrutura de custos ² pretende responder a um nível de procura que demorou vários anos até ser atingido e que, até à data, se perspetivou que continuaria a crescer. Refira-se que o desajuste que se verificava em 2021 (primeiro ano da aplicação das tarifas) entre o nível da procura e o nível de custos que refletia uma estrutura organizacional mínima capaz de prestar os serviços atribuídos à EGME, obrigou a ERSE a adiar a recuperação de 36% desses custos em três anos (cerca de 540 mil euros num total de 1,5 milhões de euros), sob pena de se verificar um acentuado aumento das tarifas.

¹ O capítulo 4 do documento de “Tarifas E Proveitos Da Entidade Gestora Da Rede De Mobilidade Elétrica Para 2024” detalha o peso do OPEX e CAPEX nos proveitos a recuperar da empresa em 2024.

² Em 2023, a atividade estava suportada em cerca de 18 colaboradores, sendo que a empresa projeta para 2024 a duplicação deste número, que deveria passar para 36.

A Figura 1 compara a evolução da dimensão da atividade da EGME (medida pelo número de carregamentos), com o seu potencial impacto tarifário (medido pelo proveito permitido por número de carregamentos), evidenciando a existência de uma clara relação inversa entre estas duas variáveis.

Figura 1 – Evolução do proveito unitário e do n.º de carregamentos



A possível diminuição do número de carregamentos (associados à EGME e à futura PIEC) e a manutenção da estrutura de custos da empresa levará ao aumento do custo unitário por carregamento e, consequentemente, da tarifa suportada pelos OPC que permaneçam na PIEC, penalizando os utilizadores.

Refira-se ainda que a recuperação dos custos da EGME ocorridos em 2024, antes da eventual entrada em vigor deste projeto de diploma, só será concretizada em definitivo no ano de 2026³, aquando do cálculo do ajustamento aos proveitos permitidos de 2024⁴. Deste modo, existe um risco concreto de haver custos resultantes de serviços que foram proporcionados em 2024 em OPC que poderão não aderir à PIEC após a publicação do projeto de diploma.

³ Salienta-se que está sob apreciação do Conselho Tarifário da ERSE a “Proposta de Tarifas e Proveitos da EGME para 2025” estabelecida no atual enquadramento jurídico que determina, previsionalmente, os proveitos a recuperar pela EGME e que apenas serão efetivamente reconhecidos em 2027 após o cálculo dos ajustamentos dos custos da atividade.

⁴ Os ajustamentos aos proveitos permitidos correspondem à diferença entre os custos auditados aceites pela ERSE para efeitos tarifários que ocorreram de facto e as receitas obtidas pela EGME por aplicação das tarifas.

Existem ainda circunstâncias decorrentes do atual quadro regulamentar que poderão contribuir para o agravamento da tarifa dos OPC que aderirem à PIEC. Os Estatutos da ERSE obrigam-na a assegurar o equilíbrio económico e financeiro das empresas, cujos rendimentos dependem das tarifas que define, tais como a EGME. Este último preceito está condicionado à gestão economicamente eficiente dessas empresas. Dá-se nota que estes princípios estão refletidos no projeto de alteração do RJME, no seu artigo 32.º. No entanto, a alteração da dimensão da atividade da EGME não permite naturalmente que a empresa se reestruture atempadamente e a própria reestruturação gerará custos que não são controláveis pela empresa. Por outro lado, regulamentarmente a ERSE não pode obrigar a EGME a adaptar a sua estrutura de custos a um nível de atividade mais baixo. Nestas circunstâncias, os sobrecustos decorrentes da desadequação entre a dimensão da atividade e da empresa serão repassados para as tarifas.

Neste quadro, mantendo-se o caráter de adesão facultativo à PIEC, considera-se que o projeto de diploma deverá incorporar o princípio da necessária adaptação da estrutura de custos da EGME ao seu nível de atividade. O projeto de diploma deverá igualmente prever que o diferencial entre os custos incorridos pela empresa (tanto os desnecessários para responder ao nível mais baixo de atividade, como os que decorrem diretamente da reestruturação) e os que forem considerados pela ERSE para assegurar a estabilidade tarifária sejam suportados por fontes de financiamento externo ao setor da mobilidade elétrica (por exemplo, pelo Estado (DGTF), enquanto proprietário da EGME). A recuperação pelas tarifas deste diferencial levaria a importantes aumentos tarifários que, por sua vez, incentivariam os OPC a desvincularem-se da PIEC, diminuindo a base de incidência das tarifas e gerando um círculo de agravamentos tarifários que tornaria a nova atividade da PIEC economicamente inviável, com potenciais prejuízos para os UVE ao longo deste processo.

A.3 PLANO DE COBERTURA NACIONAL DOS PONTOS DE CARREGAMENTO

O projeto de alteração ao RJME prevê, no artigo 10.º, que deve ser apresentado, pelos municípios, ao membro do Governo responsável pela área da Mobilidade, um plano de cobertura territorial de pontos de carregamento, até 31 de dezembro de 2025. Contudo, o articulado não prevê auscultação prévia de quaisquer entidades relevantes para a elaboração deste plano. Nesse sentido, a ERSE recomenda que a elaboração do plano inclua um processo de consulta alargada a entidades e agentes que possam dar um contributo relevante para o sucesso deste plano de cobertura. Por outro lado, de modo a tornar o processo

mais transparente, o novo regime jurídico deve, também, prever a publicitação da versão final deste plano de cobertura, para que os agentes do setor da mobilidade elétrica possam a ele adaptar-se.

A.4 PONTO DE ACESSO NACIONAL

O AFIR estabelece também que “Até 31 de dezembro de 2024, os Estados-Membros asseguram que os dados referidos no n.º 2 do presente artigo são disponibilizados, de forma aberta e não discriminatória, a todos os utilizadores de dados através dos seus pontos de acesso nacionais (artigo 20.º). Este «Ponto de acesso nacional» é definido como uma interface digital criada por um Estado-Membro que constitui um ponto único de acesso aos dados (artigo 2.º, n.º 38).

O ponto de acesso nacional (PAN) é definido no [Regulamento Delegado \(UE\) 2022/670](#) da Comissão de 2 de fevereiro de 2022, conforme previsto no AFIR. O Regulamento Delegado, estabelece no considerando (16) «(...) Este ponto de acesso pode assumir a forma de um repositório, de um registo ou de um portal Web ou similar, dependendo do tipo de dados. Os pontos de acesso nacionais ou comuns podem também indicar outros locais onde seja possível aceder aos dados, sem os hospedarem diretamente.». O AFIR define também que o ponto de acesso único tem de disponibilizar informação em tempo real (artigo 3.º).

Sem prejuízo do já hoje concretizado pela EGME, esta parece ser uma função a prever nas suas atribuições, nomeadamente, garantir as obrigações de disponibilização de dados dos agentes da mobilidade elétrica, necessários ao funcionamento de um mercado competitivo e aberto. Estes dados são essenciais para que os utilizadores finais tomem decisões informadas sobre as suas sessões de carregamento.

Salienta-se que, apesar de o AFIR prever que “no mínimo” a organização de registo de identificadores (*in casu* o denominado “Ponto de acesso nacional”) proceda à emissão e gestão de códigos de identificação únicos para identificar “pelo menos” os OPC e os PSM (Considerando 70 e artigo 20.º), a atividade desta organização – para promoção da facilidade de acesso e tutela dos interesses dos consumidores – parece aconselhar a que tenha um escopo mais largo, incluindo a divulgação de dados dinâmicos.

Faz-se notar que o AFIR determina a obrigação de divulgação de dados sobre os pontos de carregamento e dados dinâmicos tais como i) o estado operacional (operacional/fora de serviço), ii) a disponibilidade (em utilização/disponível), iii) preço *ad hoc*, iv) se a eletricidade fornecida é 100 % renovável (artigo 20.º, n.º 3). Apesar de o AFIR não impor que esta informação seja divulgada pela organização de registo de identificadores, vem exigir que permita um intercâmbio automatizado e uniforme de dados entre os

operadores dos pontos de carregamento e abastecimento acessíveis ao público e os utilizadores de dados para, justamente, facilitar o seu acesso ao consumidor (artigo 20.º, n.º 4 e 5).

Pelo exposto, entende-se ser de ponderar integrar esta função do PAN, aproveitando a estrutura e *know how* existentes, que possam garantir a sua adequada operação. Tal opção não acarreta conflitos de interesses, porquanto o PAN não será OPC (nem PSM ou ex-CEME).

Aliás, veja-se que nas recomendações da Autoridade da Concorrência, a preocupação é que a EGME deva ser autónoma, nos planos jurídico, organizacional e decisório, dos OPC e das entidades que exerçam, no setor elétrico, atividades de produção, transporte, distribuição e comercialização de energia, o que não é posto em causa caso esta venha a desempenhar as funções de PAN.

Entende a ERSE que a MOBI.E, face às funções que desempenha atualmente, seria a entidade com melhores condições para a manutenção da atividade de ponto de acesso nacional, pelo menos até que a nova entidade esteja em condições efetivas de a operacionalizar.

Caso a opção seja a de atribuir a responsabilidade da atividade de PAN a outra entidade, a ERSE recomenda uma transição adequada do anterior regime para o atual, com envolvimento da MOBI.E neste novo regime, de modo a assegurar que a passagem de competências não afeta a qualidade do serviço e o acesso à informação por parte dos intervenientes do setor da mobilidade elétrica.

Adicionalmente, nas competências do ponto de acesso nacional está previsto o envio à ERSE de um relatório de periodicidade anual sobre a execução das atividades desenvolvidas no âmbito das suas atribuições. A proposta não especifica, contudo, qual o propósito da análise do relatório pela ERSE. Entende-se que deve ser previsto o objetivo e resultado deste relatório no projeto de novo RJME.

A.5 REGIME SANCIONATÓRIO

No artigo do regime sancionatório, entende-se que é de atribuir à ERSE a competência para a instrução dos processos relativos a infrações previstas nos regulamentos da ERSE e no Decreto-Lei n.º 156/2005, de 15 de setembro, na sua redação vigente.

É ainda de clarificar a que se refere a alínea t) do artigo 10.º que atualmente não existe.

Por outro lado, propõe-se que o produto das coimas reverta para a ERSE para ser consignado para a sustentabilidade sistémica do setor energético, designadamente através da contribuição para a redução da dívida e ou pressão tarifárias.

Se assim não se entender, deverá reverter para a entidade responsável para a instrução e decisão dos respetivos processos de contraordenação e não para a ENSE que não tem competência sancionatória neste diploma legal.

A.6 PRESTADOR DE SERVIÇOS DE MOBILIDADE

No que respeita ao prestador de serviços da mobilidade elétrica seria desejável maior densificação no quadro dos direitos e deveres deste interveniente. Em particular, considera-se necessária a obrigação de estabelecer regras para o registo/licenciamento de forma a promover a visibilidade destes agentes perante as entidades administrativas competentes, para efeito do cumprimento das suas obrigações.

Ainda que não se encontre explícito, percebe-se que haverá abertura para, em caso de operação de pontos de carregamento ligados em instalações de consumo existentes, poderá ser definido um ponto de medição para o posto de carregamento. Sendo opção do OPC/titular da instalação de utilização ter um contrato de fornecimento próprio, esta contagem deverá ser obrigatória cabendo ao operador da rede (ORD/ORT) a responsabilidade pelo ponto de medição e pela leitura e disponibilização de dados aos comercializadores envolvidos. Como vantagem face ao modelo atual, passa a haver apenas uma entidade única responsável por estes pontos de medição evitando problemas decorrentes de incompatibilidades dos diferentes sistemas.

A.7 LIGAÇÃO À REDE

No que respeita às regras de ligações às redes de instalações que incluam pontos de carregamento, sugere-se a simplificação da redação prevista no artigo 26.º da proposta. O requisitante da ligação à rede pode ser uma entidade distinta do OPC, designadamente, o detentor do ponto de entrega ou o requisitante no momento da construção/alteração da instalação. Neste contexto, é dispensável o n.º 1, sendo aplicáveis, em qualquer caso, as regras de ligação à rede decorrentes da legislação e regulamentação do setor elétrico, dado tratar-se de uma instalação elétrica, bastando, por isso, a mera remissão.

Na redação do n.º 3 do artigo 26.º da proposta, também se sugere uma simplificação da redação, remetendo o regime de remuneração de ativos a integrar nas redes elétricas, para o que estiver em vigor na legislação e regulamentação do setor. De notar ainda que, atualmente, as infraestruturas de ligação cujo custo tenha sido participado pelo requisitante, apesar de integrarem a concessão, não são remuneradas na parte participada.

Sugere-se ainda a eliminação do n.º 4 do artigo 26.º da proposta, que se refere à obrigação de informação por parte do operador da rede ao ponto nacional de acesso. Tal deve-se ao facto do conteúdo deste número não se integrar no tema das ligações às redes e porque, no entender da ERSE, não se justifica a obrigação. O objetivo do ponto de acesso nacional é a disponibilização de dados dinâmicos e em tempo real, com o conteúdo já definido nos termos da regulamentação europeia (Regulamento Delegado (UE) 2022/670 da Comissão, de 02/02/2022), que não inclui os dados de consumo de energia *a posteriori*.

A.8 ORGANIZAÇÃO DE REGISTO DE IDENTIFICADORES (ODRI)

O AFIR prevê que os Estados-Membros nomeiem uma organização de registo de identificadores, a ODRI, que emite e gere códigos de identificação únicos para identificar, pelo menos, os OPC e os PSM, até 14 de abril de 2025 [artigo 20.º].

Dada a revisão do regime legal que está em curso, e em cumprimento do AFIR, a ERSE recomenda que o diploma garanta a nomeação desta entidade, desde já, no diploma do novo regime jurídico.

A.9 CONDOMÍNIOS

A ERSE tem recebido diversos pedidos de informação referentes à instalação de pontos de carregamento em edifícios existentes. Apesar da existência de Guia Técnico das Instalações Elétricas para Alimentação de Veículos Elétricos⁵, persistem muitas dificuldades referentes ao ponto de ligação na infraestrutura do condomínio (infraestrutura comum e cuja utilização por alguns condóminos limita a utilização por outros) e na necessária distribuição de custos. Sendo necessária a instalação de infraestruturas comuns do

⁵ <https://www.dgeg.gov.pt/media/5adbxzo/guia-ve-ed-3-2023.pdf>

condomínio, considera-se interessante avaliar a possibilidade de permitir a sua aprovação por maioria simples, diferentemente do necessário para inovações.

A.10 REGIME TRANSITÓRIO

O projeto de alteração do diploma confere um hiato de tempo, previsto no artigo 47.º, para que os CEME se possam adequar aos termos do novo normativo. No obstante, a profunda alteração que é operada neste regime, com a introdução de novos conceitos e tecnologias, faz com que tal prazo seja demasiado curto e de insuficiente abrangência, pois todos os intervenientes do setor da mobilidade elétrica terão de ponderar exaustivamente os impactos que a entrada em vigor deste diploma vai implicar, os quais, com elevado grau de probabilidade, exigirão uma reconfiguração da abordagem e dos procedimentos que vinham assumindo até aqui. Neste sentido, recomenda-se que, independentemente da data de entrada em vigor do Decreto-Lei, a sua produção de efeitos preveja um período adequado para que os agentes se adaptem ao novo modelo.

No modelo proposto no novo RJME, os UVE ficam automaticamente sujeitos às condições do contrato de aquisição de eletricidade da instalação de consumo em que estão ligados os pontos de carregamento. Neste caso, podem contratar um prestador de serviços/OPC para a função de dividir os valores dos consumos dos postos de carregamento mediante a utilização, com base nos equipamentos de contagem existentes nos equipamentos.

Ao desaparecerem os CEME, os DPC que ainda não tenham atualizado a sua atividade podem ficar sem opções. Devem ser dadas opções, por exemplo, a sua adesão à PIEC, ou uma saída aos DPC.

A.11 COMENTÁRIOS ESPECÍFICOS AO PROJETO DE DECRETO-LEI

Neste ponto incluem-se referências de detalhe a aspetos do projeto de decreto-lei que, no parecer da ERSE, merecem revisão.

Em vários pontos do projeto de diploma, algumas remissões parecem carecer de atualização.

Artigo	Comentário
Artigo 2.º	Considerar a inclusão da definição do “prestador de serviços de mobilidade”, incluindo direitos e obrigações, ou remissão para o AFIR. De entre as obrigações do PSM sugere-se incluir uma alínea relativa à obrigação de prestação de informação à ERSE: “Enviar à ERSE, de acordo com a periodicidade a definir por esta entidade, os preços efetivamente praticados a todos os clientes.”
Artigo 2.º, n.º 12	A definição de “pontos de carregamento de acesso público” parece concorrer com o disposto no n.º 2, do artigo 9.º. Poderá ser estabelecida apenas a definição de “ponto de carregamento” e manter a redação do artigo 9.º.
Artigo 10.º	Incluir novo número para prever que o plano de cobertura territorial seja precedido de processo de consulta pública.
Artigo 10.º	Incluir novo número, para efeitos de classificação e categorização dos pontos de carregamento e da sua capacidade, devem ser consideradas as definições do Regulamento (UE) 2023/1804 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 13 de setembro de 2023.
Artigo 14.º	Incluir nova alínea, no n.º 1, relativa à previsão de prestação de garantias para cumprimento das obrigações de pagamento das tarifas a pagar pelos OPC pela utilização da PIEC. As garantias podem ser apresentadas ao OMIP prevendo a revogação da licença pela DGEG em caso de não prestação de garantia ou reforço, quando solicitado.
Artigo 14.º	Incluir nova alínea, no n.º 1, relativa à obrigação de prestação de informação à ERSE: u) Enviar à ERSE, de acordo com a periodicidade a definir por esta entidade, os preços efetivamente praticados a todos os clientes.

Artigo	Comentário
Artigo 14.º, n.º 1, alínea r)	O Regulamento AFIR estabelece no Anexo III a categorização de pontos de carregamento para efeitos de apresentação nos relatórios, incluindo as potências e classificação. Sugere-se remeter para as definições e categorização do AFIR.
Artigo 15.º, n.º 4 e 6	As reclamações recebidas no Livro de Reclamações destinam-se aos fins previstos no regime jurídico do próprio Livro de Reclamações. Considera-se preferível manter somente referência a esse regime jurídico, clarificando ser a ERSE a entidade reguladora para efeitos de mobilidade elétrica. Neste sentido, propõe-se a seguinte redação: “Sem prejuízo do disposto nos números seguintes, os OPC devem dispor de livro de reclamações nos termos previstos no Decreto-Lei n.º 156/2005, de 15 de setembro, alterado pelo Decreto-Lei n.º 371/2007, de 6 de novembro, sendo a ERSE a entidade reguladora para os fins previstos no referido regime.” Estando o procedimento previsto no regime jurídico do Livro de Reclamações, sugere-se a eliminação do número 6.
Artigo 16.º, n.º 1, alínea a)	Nesta alínea há uma referência ao “sistema de interoperabilidade de pontos de carregamento”, que parece não ter outra referência na proposta de decreto-lei. Considera-se importante a sua clarificação.
Artigo 16.º, n.º 1, alínea f)	Deverá ser prevista a utilização de armazenamento local. Sugere-se a seguinte redação: “Utilizar <u>armazenamento de energia elétrica</u> ou quaisquer fontes de energia elétrica renováveis disponíveis no local de instalação dos pontos de carregamento, incluindo, nomeadamente, através de autoconsumo a partir de fontes de energia renováveis.”
Artigo 16.º, n.º 1	Inclusão de nova alínea para considerar o direito de prestação de serviços à rede.

Artigo	Comentário
Artigo 17.º, n.º 2	Considerar também o controlo metrológico no âmbito das inspeções periódicas, nos termos seguintes: “A inspeção prevista no número anterior compreende a realização dos exames e ensaios necessários à verificação das condições de segurança das instalações elétricas <u>e ao controlo metrológico.</u> ”
Artigo 18.º	Dada a não obrigatoriedade de ligação à PIEC, a ausência de qualquer disposição transitória para disponibilização de dados da mobilidade originará uma quebra na recolha de informação relativa à mobilidade elétrica até ao desenvolvimento e implementação da plataforma de dados e ligação dos OPC.
Novo Artigo a integrar a seguir ao artigo 18.º	Prever a atividade do ODRI nos termos previstos no AFIR.
Artigo 20.º, n.º 1, alínea b)	Considerar a inclusão do operador da rede de transporte, não discriminando os operadores das redes.
Artigo 23.º	A opção de instalação, disponibilização e manutenção de pontos de carregamento de acesso privativo a cargo dos próprios detentores, pode abranger condomínios habitacionais e/ou de serviços e empresas. Incluir novo número, a clarificar as condições de exercício da operação de pontos de carregamento a cargo dos próprios detentores dos locais de acesso privativo, por exemplo, da possibilidade de cobrar pela utilização do ponto ou de eventuais obrigações aplicáveis aos OPC, em todo ou em parte.
Artigo 26.º	Em linha com os comentários constantes do ponto A.7, propõe-se a reformulação deste artigo, nos termos seguintes: “ Condições de funcionamento Ligação à rede 1 Incumbe ao operador da rede de distribuição de eletricidade competente efetuar, mediante solicitação do OPC, os atos necessários à ligação dos pontos de carregamento à respetiva rede ”

Artigo	Comentário
	de distribuição de eletricidade e, após solicitação do respetivo comercializador de eletricidade, o correspondente início de entrega de energia. 2- A construção das infraestruturas a que se refere o número 1 anterior necessárias para a ligação à rede de um ponto de carregamento, processa-se nos mesmos termos e condições legalmente estabelecidos para as entidades concessionárias da Rede Elétrica de Serviço Público, incluindo as previstas no artigo 112.º do Decreto-Lei n.º 15/2022, de 14 de janeiro. 3 - Os equipamentos e componentes de rede elétrica utilizados para assegurar as ligações a que se refere o n.º 1 anterior passam a integrar imediatamente a respetiva concessão de distribuição de eletricidade, e, dessa forma, a base de ativos remunerados, aplicando-se para este efeito o disposto na legislação e regulamentação aplicáveis ao sector elétrico quanto a ligações à construção das infraestruturas, aos termos da ligação à rede e do eventual reforço da potência requisitada, bem como quanto à repercussão tarifária dos respetivos custos. 4— O operador da rede de distribuição de eletricidade relevante deve entregar à entidade gestora do Ponto de Acesso Nacional com uma periodicidade semestral, as medições de consumo de eletricidade registadas em cada ponto de entrega dos pontos de carregamento.”
Artigo 30.º	Sugere-se a eliminação deste artigo e integração como n.º 1 do artigo 32.º .
Artigo 32.º	Adaptar o artigo para integrar o disposto no artigo 30.º e densificar as matérias da competência da regulação. Proposta de articulado: “1. A regulação das atividades de gestão do Ponto de Acesso Nacional e da Plataforma de Itinerância Eletrónica Comum tem por finalidade contribuir para assegurar a eficiência e a racionalidade das atividades em termos objetivos, transparentes, não discriminatórios e concorrenciais, através da sua supervisão e acompanhamento, integrada nos princípios gerais definidos no artigo 4.º. 2. São atribuições da regulação da ERSE, nomeadamente:

Artigo	Comentário
	a) Proteger os direitos e os interesses dos UVE em relação a preços e qualidade de serviço, promovendo a sua informação e esclarecimento; b) Assegurar a existência de condições que permitam, às atividades reguladas, cujos custos são recuperados por tarifas definidas pela ERSE previstas neste diploma, a obtenção do equilíbrio económico e financeiro, nos termos de uma gestão adequada e eficiente; c) Monitorizar o funcionamento do mercado da mobilidade elétrica, em particular no que respeita à conformidade da formação dos preços operadores dos pontos de carregamento e dos prestadores de serviços de mobilidade. d) Velar pelo cumprimento, por parte dos agentes, das obrigações estabelecidas na lei e nos regulamentos, bem como nas licenças; e) Prestar informação às entidades intervenientes no setor da mobilidade elétrica, incluindo informação aos UVE; f) Recolher informação junto do Ponto de Acesso Nacional e dos intervenientes do setor da mobilidade elétrica visando a monitorização do funcionamento do mercado da mobilidade elétrica; g) Contribuir para a progressiva melhoria das condições técnicas e ambientais das atividades reguladas, estimulando, nomeadamente, a adoção de práticas que promovam a existência de padrões adequados de qualidade de serviço e de defesa do meio ambiente.”
Novo Artigo a integrar a seguir ao artigo 32.º, caso a opção para resolver o problema do equilíbrio económico e financeiro da EGME passe pelo recurso a fontes de financiamento externo ao setor da mobilidade elétrica	Sugestão de introdução de um novo artigo referente à adaptação de custos ao nível de atividade da PIEC: 1. A estrutura de custos das atividades associadas à gestão da plataforma de itinerância eletrónica comum deverá ser adaptada ao nível da procura associada a essa atividade, em particular se essa procura for insuficiente para garantir a recuperação de custos através das tarifas definidas pela ERSE. 2. O diferencial entre os custos incorridos pela empresa e os que forem considerados pela ERSE na definição das tarifas associadas à gestão da plataforma de itinerância eletrónica comum, num quadro de promoção da eficiência económica e da estabilidade tarifária, deverá ser suportado por <i>[colocar a fonte de financiamento externa, por exemplo, o acionista da MOBI.E S.A].”</i>

