

From: [Dados Pessoais](#)
To: [Consulta Publica ERSE](#)
Subject: Particular TLDR RTecnicos 2025_4982
Date: 21 de novembro de 2025 15:31:47

Gostaria de começar por agradecer à ERSE pela publicação desta proposta de regulamentação do RME em complemento ao Decreto-Lei n.º 93/2025. Fiquei agradavelmente surpreendido pela qualidade e clareza desta proposta, bem como pela forma como aborda as reais necessidades dos utilizadores de veículos eléctricos (UEs), respondendo a lacunas deixadas pela transição do anterior Decreto-Lei n.º 39/2010.

Dito isto, apresento alguns pontos que me parecem carecer de maior esclarecimento ou que poderiam ser repensados, com vista a melhor servir os UEs e os investidores do sector.

****Situação 2: Clarificação sobre a Comercialização de Energia através do OPC****

Felizmente, esta proposta vem dar resposta a um desafio crítico: a retirada de cerca de 4 000 Detentores de Ponto de Carregamento (DPCs) de circulação em 2026, com o encerramento da MOBIE e dos CEMEs. Estes equipamentos garantiam, até agora, soluções simples de carregamento nos locais onde a viatura permanece estacionada – uma funcionalidade imprescindível para muitos utilizadores. Importa notar que continuam a ser instalados novos DPCs até ao final de 2026, ou pelo menos à publicação deste novo RME e adaptações propostas aos ORDs, tornando ainda mais urgente a clarificação de como estas situações funcionarão no âmbito do novo regime.

A *Situação 2* proposta recorre a um Operador de Ponto de Carregamento (OPC) para gerir o ponto de carregamento. Contudo, o regulamento não define adequadamente de que forma o OPC procede à aquisição de energia ao proprietário do CPE. Na generalidade dos casos, atendendo ao mercado altamente regulado do sector energético português, essa entidade não tem base legal para vender energia ao OPC. Paralelamente, na ausência de segregação de consumos, o ORD não consegue fazer a separação de consumo necessária.

Recomenda-se que a proposta inclua esclarecimentos adicionais sobre como estas situações poderiam funcionar na prática, incluindo potenciais modelos de faturação e aquisição de energia.

Seria igualmente benéfico que o RME estabelecesse a obrigatoriedade de roaming para os OPCs nestes cenários, permitindo que outros Prestadores de Serviços de Mobilidade Elétrica (eMSPs) pudessem ser utilizados pelos clientes finais. Por exemplo, em hotéis, os clientes frequentemente trazem o seu próprio contrato com eMSP e carecem de flexibilidade para não ficarem vinculados apenas ao OPC gestor da infraestrutura local.

****Situação 3: Custos Excessivos e Necessidade de Garantias nos Prazos de Aprovação****

A *Situação 3* proposta implica custos elevados para o consumidor. Requer não apenas um ramal de ligação novo, como também enfrenta períodos extremamente longos por parte de várias entidades para aprovação de projectos eléctricos. Acrescente-se ainda o custo significativo dos condutores eléctricos necessários para ligações entre o local exterior onde o ponto de medição (EMI) será colocado e o ponto de carregamento. Sem medidas concretas que garantam prazos de resposta razoáveis e valores competitivos para estes projectos, corre-se o risco de comprometer o desenvolvimento da mobilidade eléctrica.

Não obstante estas limitações, esta solução constitui, sem dúvida, a melhor opção para condomínios e edifícios onde a potência contratada dos serviços comuns não permite o

crescimento necessário para servir múltiplos pontos de carregamento – um cenário cada vez mais frequente com o aumento da procura de mobilidade elétrica nos próximos anos, em prol dos objectivos de sustentabilidade definidos no Pacto Ecológico Europeu da Comissão Europeia.

****Situação 4: Compatibilidade com Equipamentos Existentes e Acessibilidade dos Medidores****

A *Situação 4* proposta é a que mais se assemelha ao enquadramento atual dos DPCs. Contudo, perde-se a flexibilidade de escolher o Comercializador de Energia para Mobilidade Elétrica (CEME) por sessão de carregamento. Com o actual regime legal, compreende-se que seria difícil manter esta funcionalidade, mas importa reconhecer o investimento já realizado.

A maior preocupação com esta solução é que deixa sem horizonte de utilização os DPCs actualmente em operação que já adquiriram wallboxes com capacidade de comunicação de consumos a um endpoint específico, estando equipadas com medidor (MID) certificado. A proposta, tal como atualmente formulada, implicaria a substituição de equipamento caro e funcional, sem justificação técnica clara.

Propõe-se que se estude a possibilidade de reutilizar os equipamentos existentes, alterando a sua configuração para comunicarem com um endpoint do ORD em substituição do endpoint MOBIE actual. Compreende-se que os ORDs podem não dispor, actualmente, de capacidades técnicas ou disponibilidade para suportar novas interfaces complementares aos seus medidores normalizados; contudo, uma solução de compatibilidade poderia beneficiar especialmente as situações onde existe fraca cobertura de sinal móvel – dificuldade que foi já ultrapassada durante a instalação das wallboxes originalmente ligadas à MOBIE.

Finalmente, nota-se que o esquema simplificado coloca o medidor (EMI) dentro da instalação, impedindo o acesso de técnicos dos comercializadores de energia para verificação conforme exigido pelas normas regulatórias. Solicita-se clarificação pormenorizada sobre como se garante a acessibilidade e monitorização destes medidores neste cenário.

****Questão sobre Ciclos Tarifários para Pontos de Carregamento Dedicados****

O artigo 93º-H da proposta refere que "[...] as opções tarifárias, os ciclos de faturação e os períodos tarifários na faturação das Tarifas de Acesso à Rede (TAR) no ponto de entrega interno têm de ser iguais aos da instalação de consumo".

Na minha perspectiva, o contrato estabelecido pelo OPC ou DPC que gere o ponto de carregamento, quando associado a um CPE dedicado e sem ligação autónoma, deveria poder usufruir de um ciclo tarifário e período tarifário independente do CPE da instalação de consumo geral. Esta flexibilidade teria grande relevância prática: é frequente que os edifícios operem com ciclos tarifários simples ou tri-horários, enquanto o carregamento de veículos elétricos beneficiaria de períodos tarifários distintos (por exemplo, bi-horários) que reflitam melhor a carga de energia necessária em períodos específicos da noite ou madrugada.

****Conclusão****

Reitero a minha apreciação pela qualidade e rigor desta proposta apresentada pela ERSE em resposta ao disposto no Decreto-Lei n.º 93/2025, artigo 24º-1 e outros dispositivos

legais conexos. Os esclarecimentos e ajustes acima propostos contribuiriam para uma regulamentação ainda mais robusta e adaptada aos desafios práticos do sector.

Atentamente,

--

Dados Pessoais