

Rede pública de carregamento de veículos elétricos em Portugal

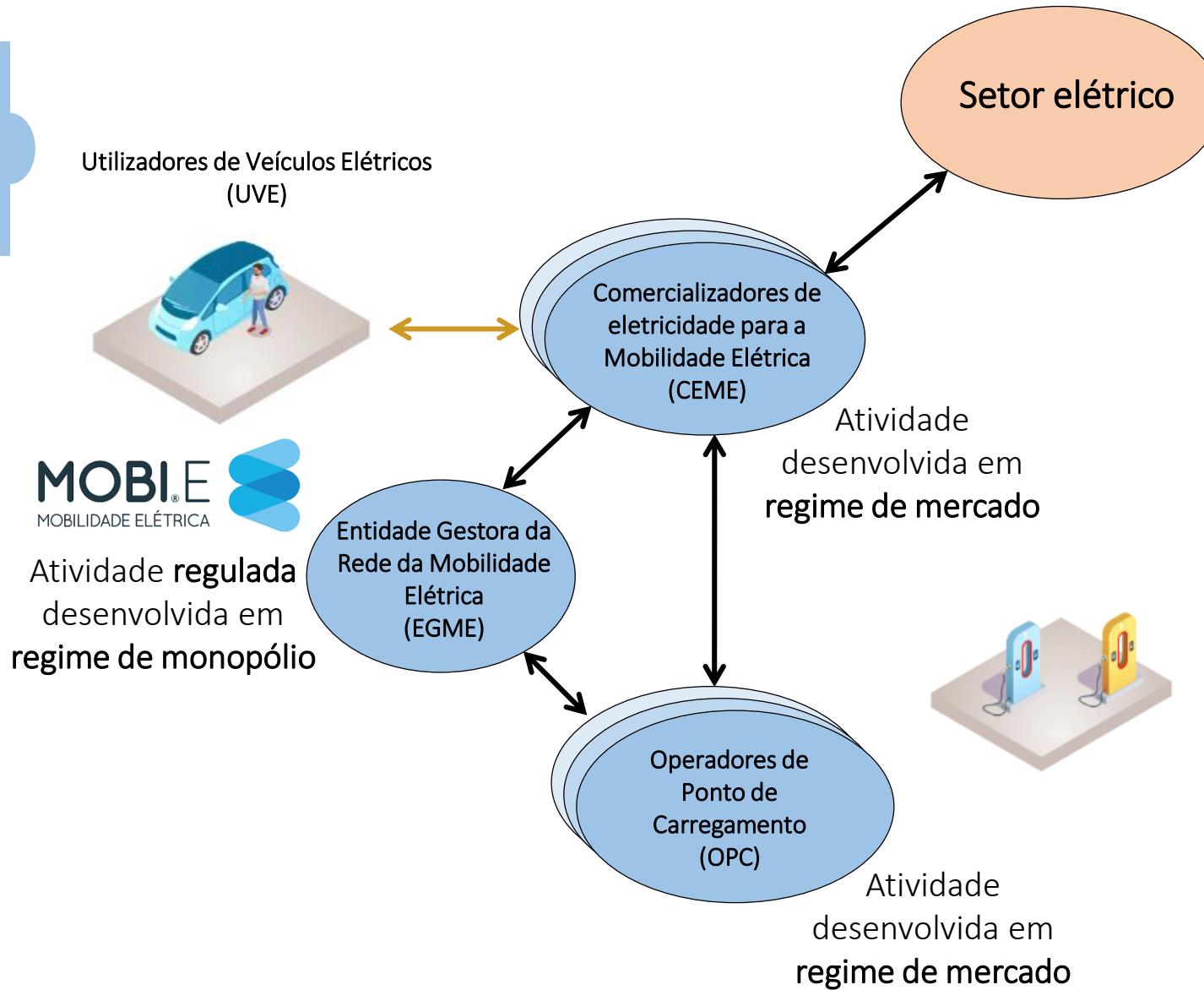
Assembleia da República
Comissão de Infraestruturas, Mobilidade e Habitação

2026-02-04

Rede pública de carregamento de VE em Portugal



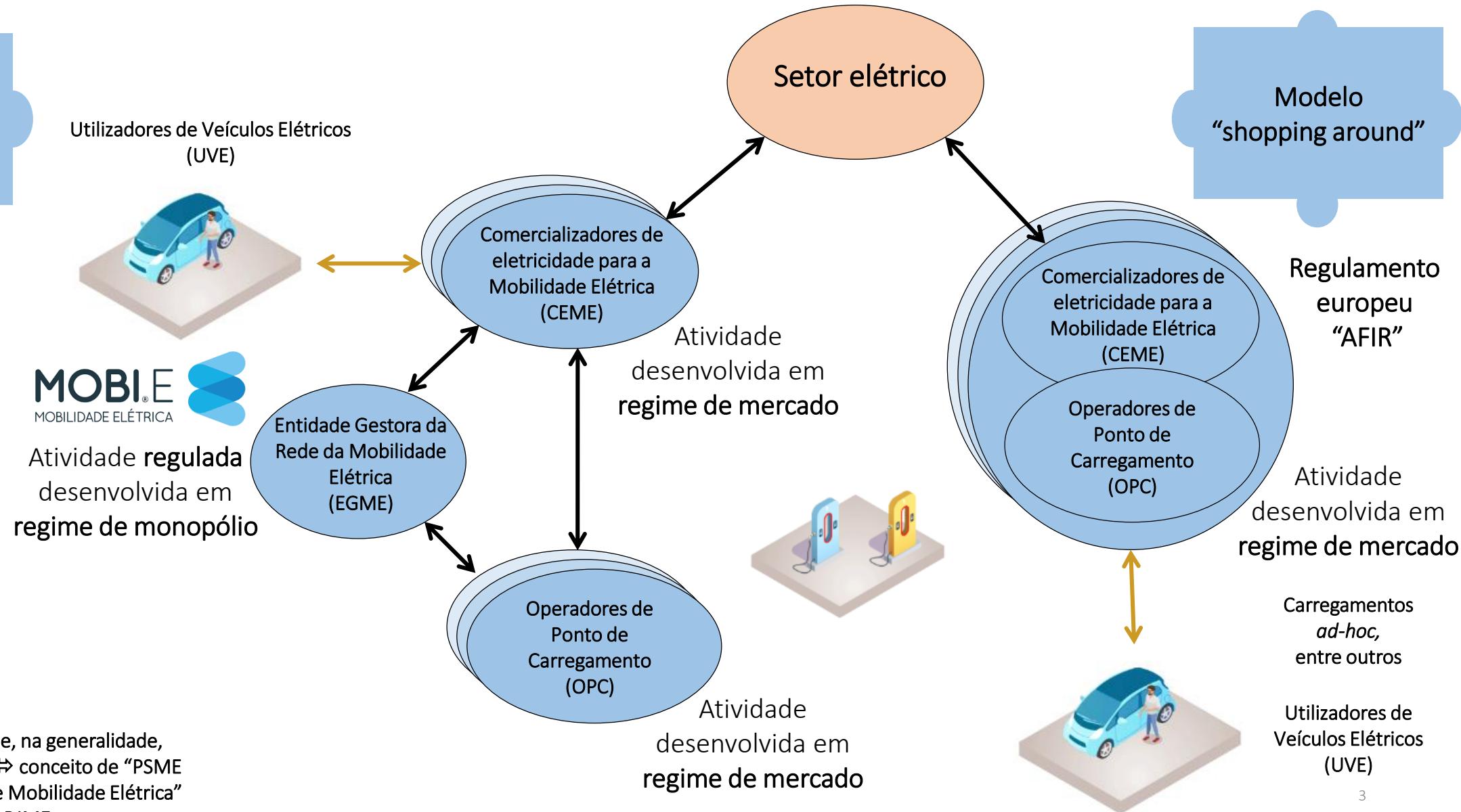
Modelo baseado
em plataforma de
itinérancia



Rede pública de carregamento de Veículos Elétricos em Portugal



Modelo baseado
em plataforma de
itinérancia



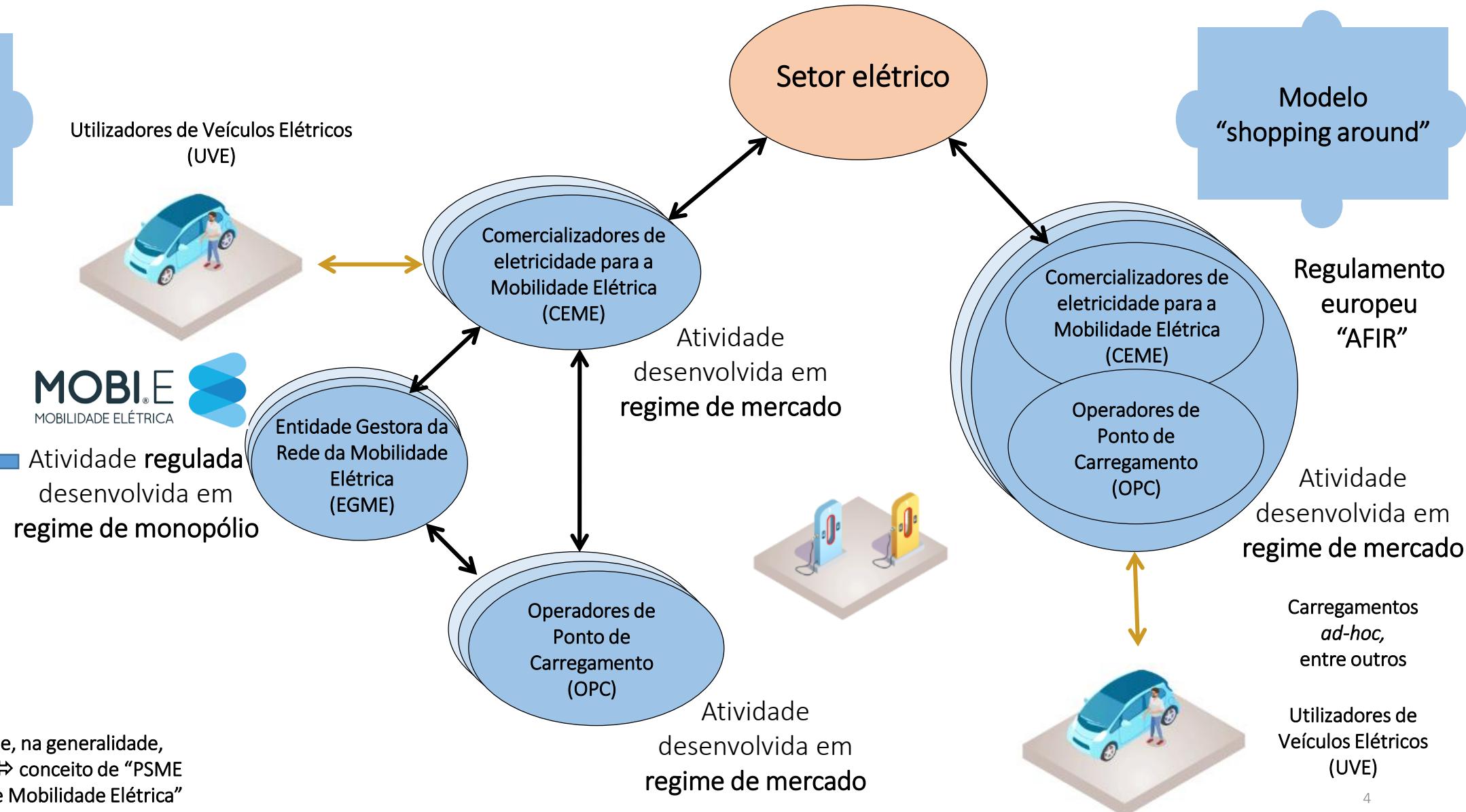
Rede pública de carregamento de VE em Portugal



Modelo baseado
em plataforma de
itinérancia

Múltiplas
plataformas de
itinérancia em
regime de
mercado

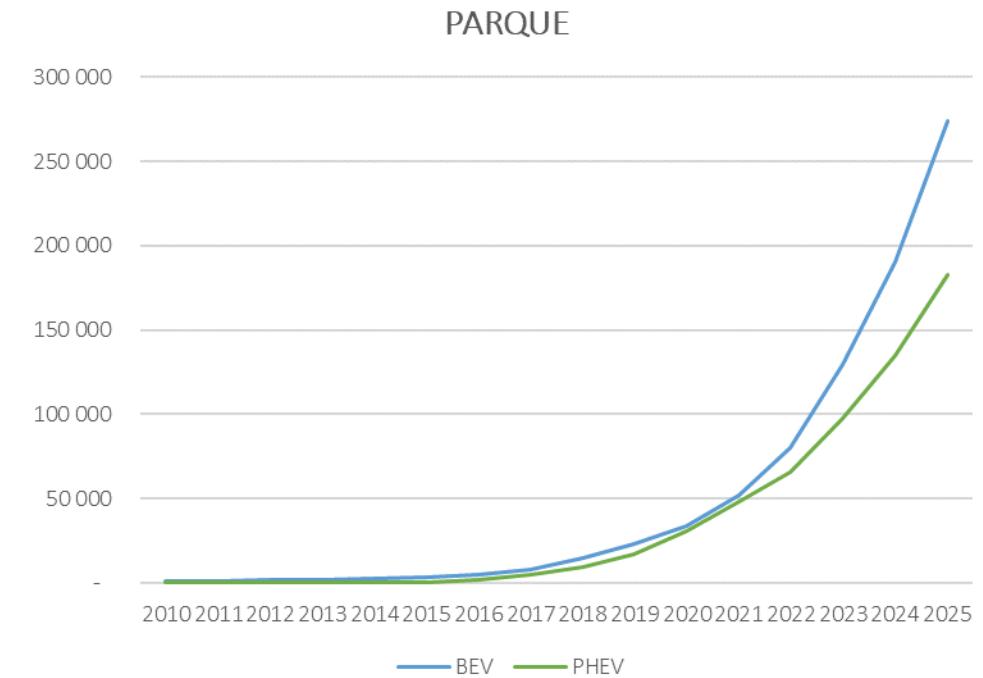
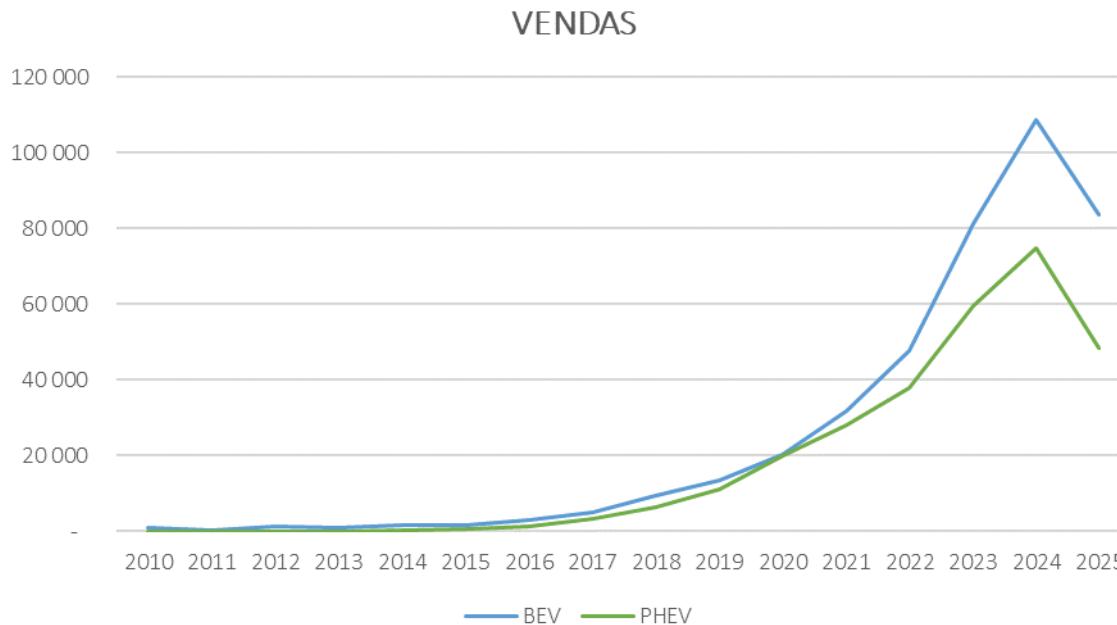
No pressuposto de que, na generalidade,
o conceito de "CEME" ⇔ conceito de "PSME"
Prestador de Serviços de Mobilidade Elétrica"
no novo RJME



Evolução dos BEV* e PHEV** em Portugal



- Apesar da redução em valor absoluto, face a 2024, o número de BEV e PHEV representou 28,6% do total das vendas de veículos automóveis novos de 2025
- Os veículos 100% elétricos representam, no final de 2025, 3,2% do parque automóvel em circulação
- Em 2025, o número total de BEV e PHEV era de 456 mil, representando 5% do parque automóvel (8,6 milhões)



*BEV – Veículos 100% Elétricos

**PHEV – Veículos Híbridos plug-in

Fonte: Adaptado UVE e Mobi.Data

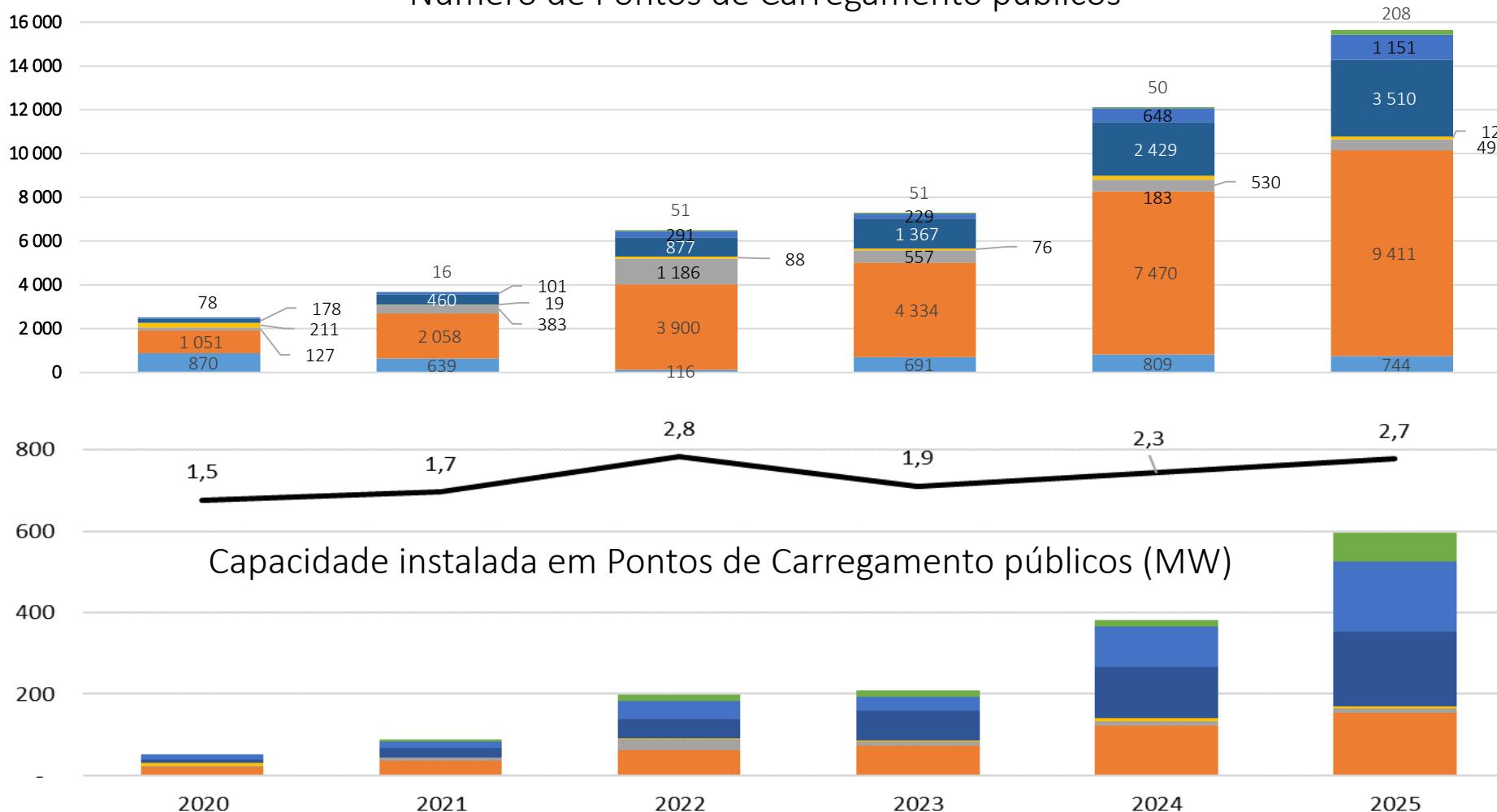
<https://www.uve.pt/page/parque-ve-2024/>

<https://www.uve.pt/page/parque-ve-2025/>

Evolução da rede pública de carregamento em Portugal



Número de Pontos de Carregamento públicos



Atualmente a rede pública de pontos de carregamento conta com 7502 postos de carregamento, com 15647 pontos de carregamento e uma capacidade instalada de 600 MW.

O regulamento europeu impõe o objetivo de 1,3 kW por veículo 100% elétrico (BEV) por ponto de carregamento instalado.

Portugal já cumpre esse objetivo.

- Nível 2 - Ponto de carregamento ultrarrápido de CC ($P \geq 350\text{kW}$)
- Ponto de carregamento rápido de CC ($150\text{kW} \leq P < 350\text{kW}$)
- Ponto de carregamento rápido de CA, trifásico ($P > 22\text{kW}$)
- Ponto de carregamento lento CA, monofásico ($P < 7,4\text{kW}$)

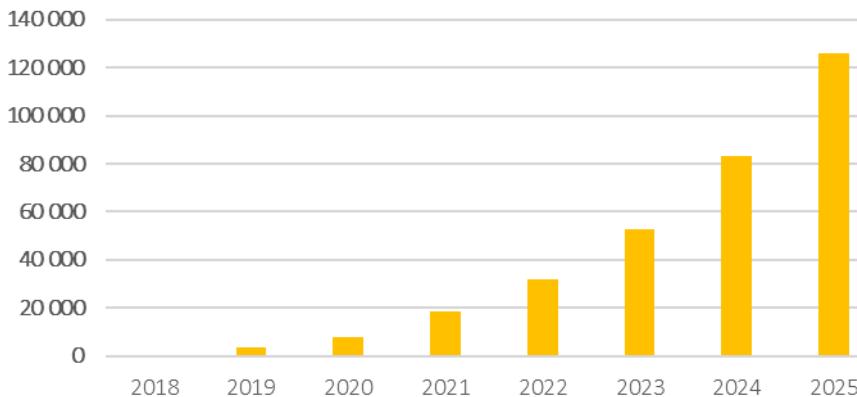
- Nível 1 - Ponto de carregamento ultrarrápido de CC ($150\text{kW} \leq P < 350\text{kW}$)
- Ponto de carregamento lento de CC ($P < 50\text{kW}$)
- Ponto de carregamento a velocidade média de CA, trifásico ($7,4\text{kW} \leq P \leq 22\text{kW}$)
- PC [kW]/BEV

Rede pública de carregamento de veículos elétricos

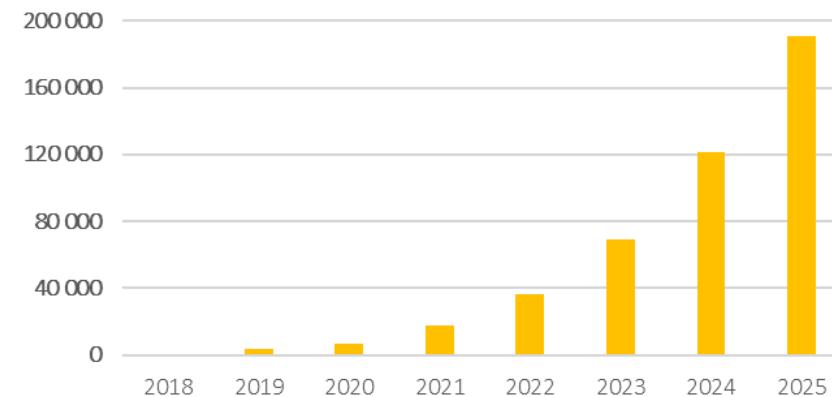


Mobilidade elétrica

Número de médio de utilizadores da rede pública de carregamento de VE



Consumo realizado na rede pública de carregamento de VE (MWh)

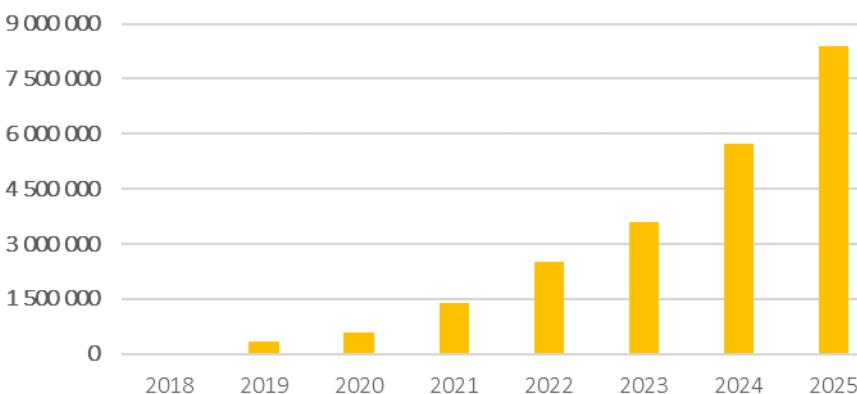


2025
Ligeiros (passageiros + mercadorias):

- BEV: 273.667 @ 657 GWh/ano
- PHEV: 183.019 @ 176 GWh/ano
- TOTAL: 456.686 @ 832 GWh/ano

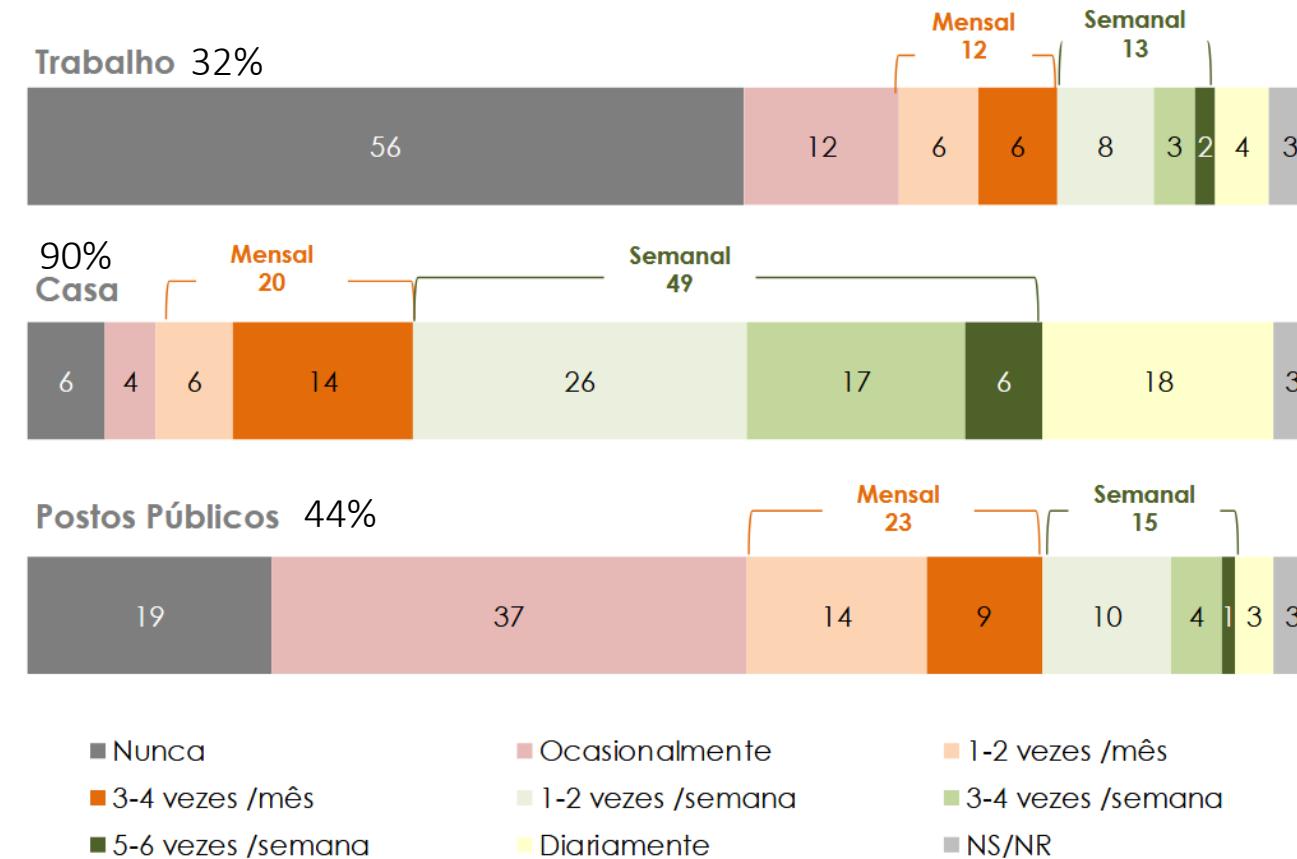
≈ 1,57 % do consumo elétrico nacional

Número de carregamentos na rede pública de carregamento de VE



- O número médio de utilizadores da rede pública de carregamento de veículos elétricos tem vindo a aumentar nos últimos anos, chegando aos **125 mil utilizadores**, um crescimento médio de 58% ao ano, considerando a média dos últimos três anos.
- **Crescimento médio** do número de carregamentos de veículos elétricos em postos públicos de carregamento na ordem dos **50%**, nos últimos três anos.
- A **energia elétrica utilizada** da rede pública de carregamento de veículos elétricos atingiu o valor de **190 GWh** em 2025, aumentando 57% relativamente ao ano anterior.
- No entanto, assumindo alguns pressupostos e estimativas, será possível dizer que **apenas 1/4** dos carregamentos de veículos elétricos são feitos na rede pública de carregamento de veículos elétricos

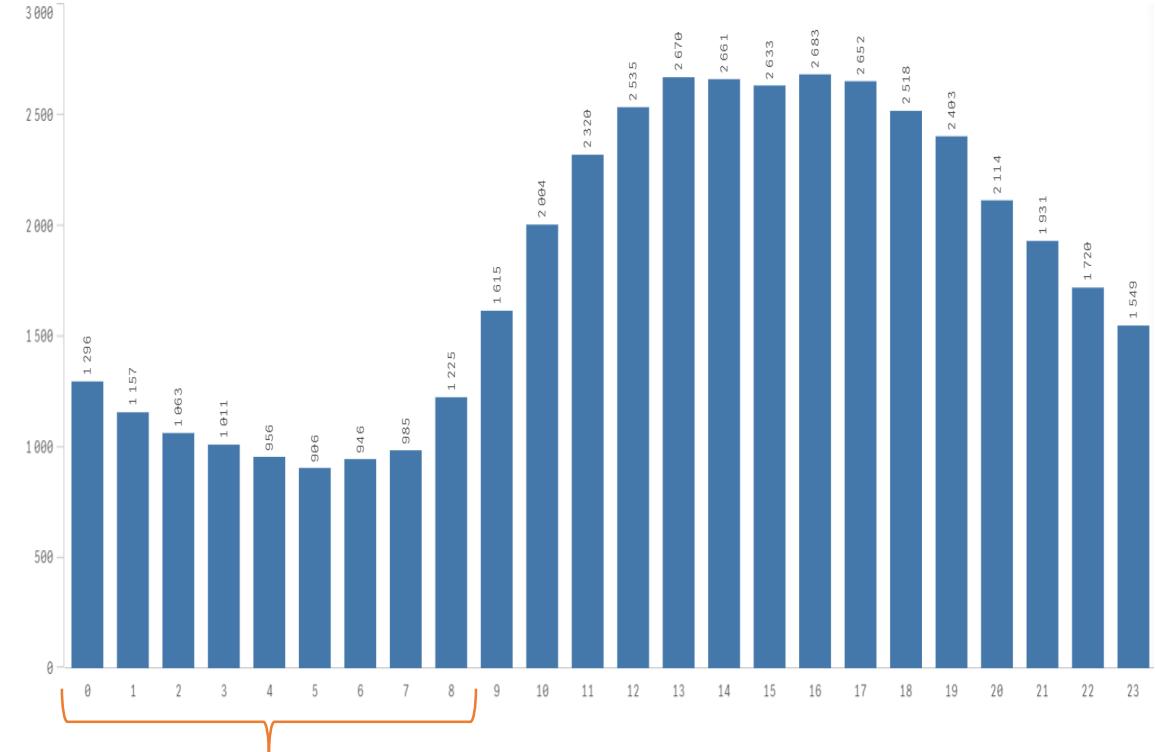
Comportamento dos utilizadores no carregamento de VE



O carregamento em casa é mais frequente do que na rede pública ou no local de trabalho

Fonte: Mobilidade Eléctrica em Portugal, Automóvel Club de Portugal, março de 2023

Utilização média horária da rede pública de carregadores de veículos elétricos em Portugal durante 2025



9 horas diárias com utilização reduzida da rede pública de carregamento

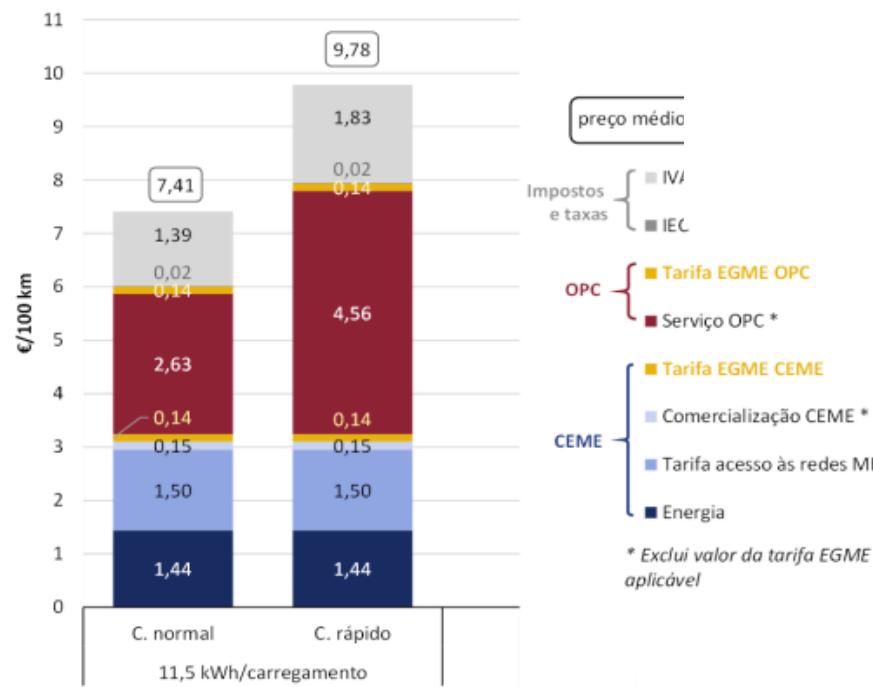
Fonte: Mobi.e Data (10/01/2025)

Preços do carregamento na rede pública

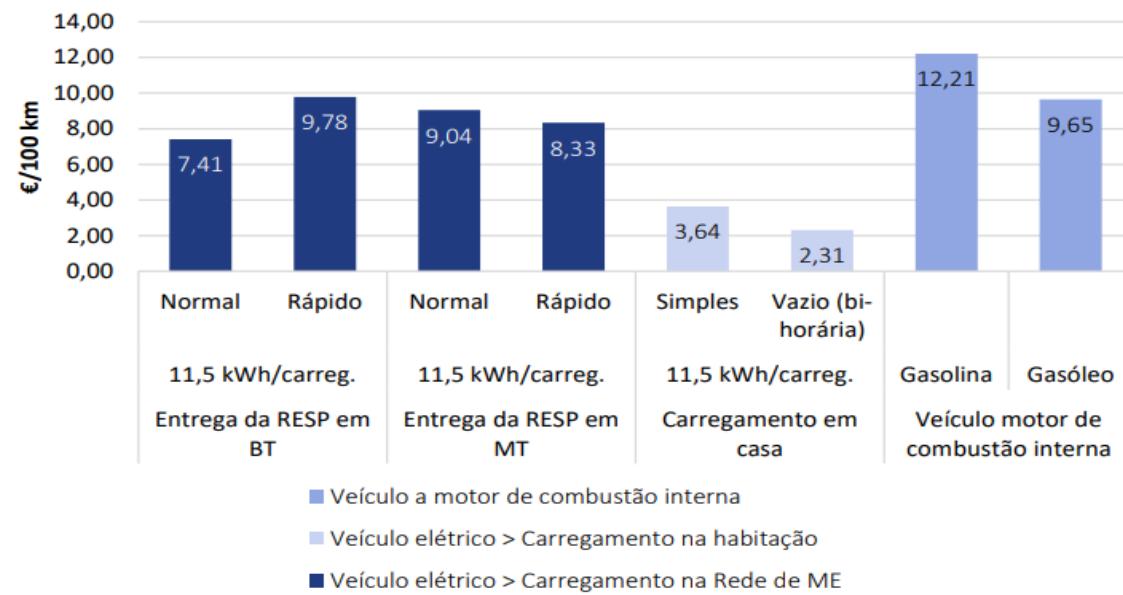


- Em termos de custos por distância percorrida, os veículos elétricos são mais competitivos do que os veículos a motor de combustão interna, embora o seu carregamento na rede pública de mobilidade elétrica seja mais caro que na habitação (duas a três vezes o custo)

CARREGAMENTO EM PONTO DE CARREGAMENTO
COM PONTO DE ENTREGA DA RESP À REDE ME EM BT



COMPARAÇÃO DO CUSTOS DE DIFERENTES OPÇÕES DE VEÍCULOS AUTOMÓVEIS



Valores incluem taxas e impostos. Análise não contempla custos de investimento na aquisição dos veículos ou com eventuais carregadores nas habitações, nem custos de manutenção dos veículos.

Fonte: ERSE (2025), [Tarifas e Proveitos da Entidade Gestora da rede de Mobilidade Elétrica para 2026 e Parâmetros de regulação para 2026 2026](#), capítulo 6 e 7. ⁹

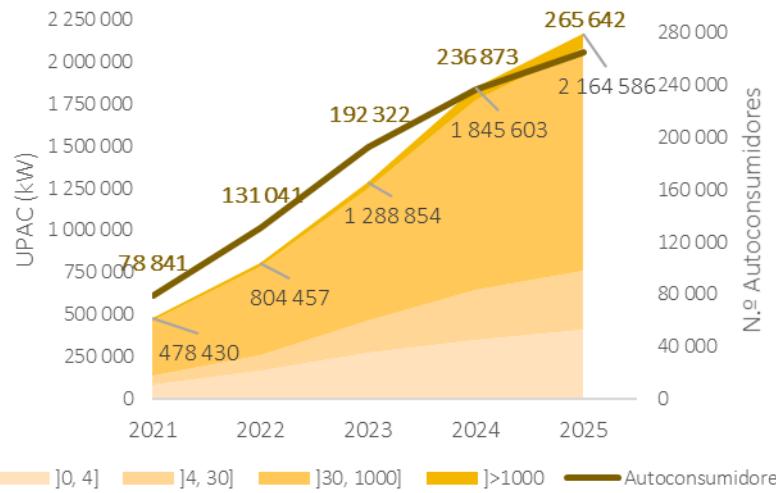
Dois aspectos relevantes na evolução recente do Sistema Elétrico Nacional



Mercado retalhista de eletricidade – autoconsumo como alternativa aos fornecimentos “tradicionais”



Evolução do autoconsumo individual – Portugal continental



*Informação até ao 3T de 2025

2025

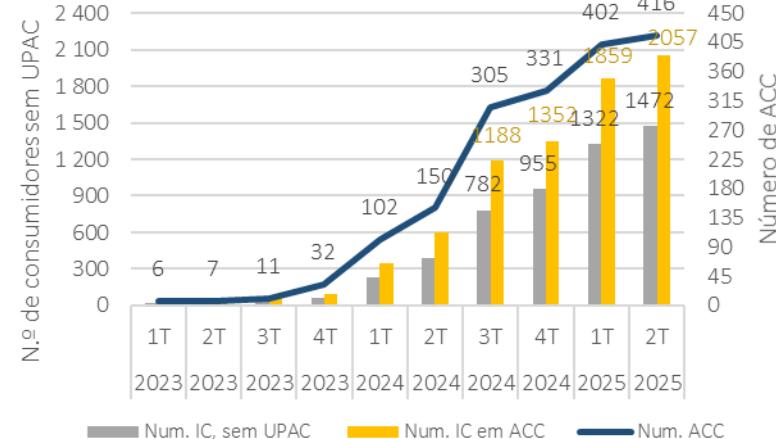
Caracterização do autoconsumo (total) em 2024

- 2.165 MVA, para AC+ACC;
- 265 642 instalações, para AC+ACC;
- 1 478 GWh de consumo anual em 2024, para AC+ACC

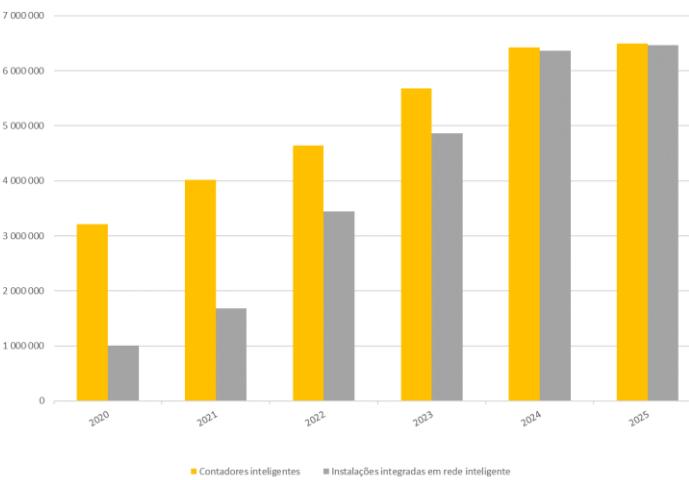
≈ 2,8% do consumo em 2024

≈ + de 5% consumo em 2025

Evolução do Autoconsumo Coletivo



Evolução do número de contadores inteligentes



Aprofundamento da digitalização do SEN e das redes inteligentes

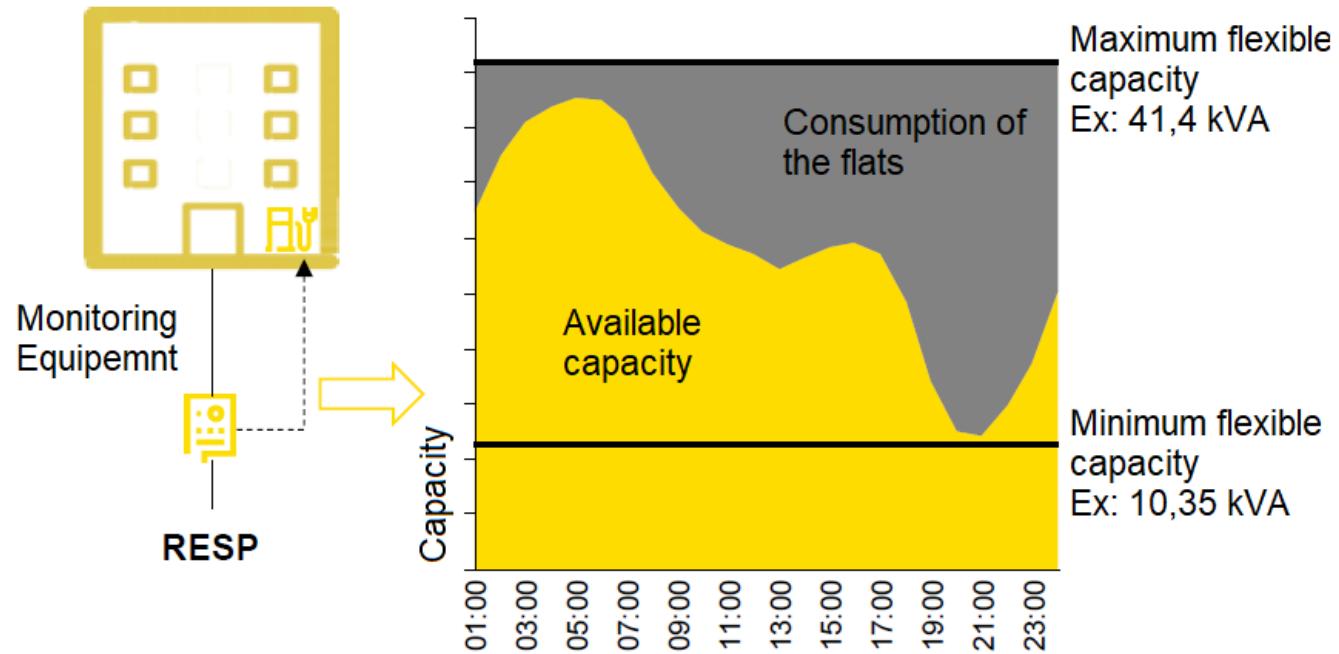
- Forte crescimento do número de instalações em autoconsumo, em particular no que respeita ao autoconsumo coletivo, que se constitui como uma vertente de aprovisionamento alternativa aos comercializadores;
- Quase conclusão do processo de instalação de contadores inteligentes, que é um dos factos facilitador das novas abordagens em mercado retalhista:
 - Clientes BTN → 6,53 milhões
 - Clientes BTN com contador inteligente (por adaptar 33 mil contadores) → 99% da base de clientes
 - Clientes BTN integrados em rede inteligente (por integrar 65 mil contadores) → 99% da base de clientes

Otimização da potência disponível nos edifícios para o carregamento dos veículos elétricos



Projeto piloto FlexC

Para ser aplicado a condomínios, tem como objetivo o desenvolvimento de regras, acordos e contratos de ligação à rede que permitam a modulação do consumo por parte do ORD com eventuais benefícios em tarifas de acesso às redes e nos tempos de ligação à rede



- Sete condomínios
- Máximo de 62 pontos de carregamento de veículos elétricos
- Quatro parceiros, responsáveis pelo sistema de gestão de carregamento dos veículos elétricos e pelo fornecimento da energia elétrica de carregamento

Comparativo de características entre o antigo e o novo regime de RJME



Antigo regime (DL 39/2010, de 26 de abril)		Novo regime (DL 93/2025, de 14 de agosto)
Prestação do serviço	CEME Prestação de serviço por contrato obrigatório	OPC Prestação do serviço pontual (sem contrato)
Interoperabilidade	Interoperabilidade técnica da infraestrutura de carregamento em termos de ligações físicas (normas europeias ou internacionais)	Interoperabilidade técnica da infraestrutura de carregamento em termos de ligações físicas (normas europeias ou internacionais)
Faturação	No âmbito do contrato com o CEME	Pelo OPC/PSME após o carregamento
Carregamento ad hoc	Obriga ao OPC contratar um CEME específico (verticalização do serviço)	Garantida pelo OPC
Tarifas de acesso às redes elétricas	Específicas para a mobilidade, definição anual	Depende do ponto de entrega
Acesso dos prestadores de serviços	Garantido através da EGME	Depende de acordo entre os PSME e o OPC
Flexibilidade e serviços à rede	Dificuldades na integração do autoconsumo renovável, do armazenamento local e da prestação de serviços de sistema à rede elétrica	Facilidade na integração do autoconsumo renovável, do armazenamento local e da prestação de serviços de sistema à rede elétrica, idêntica a qualquer outro consumidor elétrico, permitindo benefícios aos UVE e à rede
Utilização em espaços privados (modelo DPC)	Segregação de consumos quando ligado à EGME	Segregação de consumos depende de instalação de ponto de medição interno
Disponibilização de dados	Disponibilizado ao IMT (ponto de acesso nacional) pela EGME (Mobi.E)	Disponibilizado ao IMT (ponto de acesso nacional) pela EADME (transitoriamente a Mobi.E)

Posições públicas da ERSE ao longo do processo de alteração do RJME



Secretaria de Estado da Energia e Clima	28.10.2023	<u>Regime jurídico da mobilidade elétrica</u> <u>Alteração ao Decreto-Lei n.º 39/2010, de 26 de abril</u>
Autoridade da Concorrência (AdC)	15.3.2024	<u>Parecer no âmbito do estudo: "Concorrência e mobilidade elétrica em Portugal"</u>
Instituto Português da Qualidade (IPQ)	3.6.2024	<u>Parecer ao Projeto de Portaria aplicável ao Controlo Metrológico Legal de Carregamento de Veículos Elétricos</u>
ERSE	15.10.2024	<u>Consulta Pública 123 - Alteração do Regulamento tarifário do setor elétrico com proposta de alteração das tarifas de acesso às redes aplicáveis à mobilidade elétrica</u>
Secretaria de Estado da Energia	17.11.2024	<u>Alteração do Regime Jurídico da Mobilidade Elétrica</u>
Secretaria de Estado da Energia	23.2.2025	<u>Projeto de alteração do Regime Jurídico da Mobilidade Elétrica</u>
Ministra do Ambiente e da Energia	27.3.2025	<u>Projeto de alteração do Regime Jurídico da Mobilidade Elétrica - emitido em consulta pública</u>
Secretário de Estado Adjunto e da Energia	4.7.2025	<u>Parecer à proposta de novo regime jurídico (versão pós-consulta)</u>
ERSE	14.10.2025	<u>Consulta Pública 135 - Regulamentação do regime jurídico da Mobilidade Elétrica pela ERSE</u>



EDIFÍCIO RESTELO
Rua Dom Cristóvão da Gama, 1, 3º
1400-113 Lisboa
Portugal
Tel: +(351) 21 303 32 00
e-mail: erse@erse.pt
url: http://www.erse.pt

OBRIGADO!