

## Comentários da Goldenergy à Consulta Pública n.º 135

### Regulamentação do regime jurídico da mobilidade elétrica, Decreto-Lei n.º 93/2025, de 14 de agosto

A Gold Energy – Comercializadora de Energia, S.A. (Goldenergy), empresa do Grupo Axpo, agradece a oportunidade de se pronunciar sobre alguns aspetos da proposta de regulamentação do novo regime jurídico da mobilidade elétrica, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 93/2025, de 14 de agosto, que impactam a sua atividade, esperando contribuir positivamente para a discussão.

#### I. Considerações iniciais

1. A presente revisão regulamentar é determinada pelos artigos 41.º e 43.º do Decreto-Lei n.º 93/2025, de 14 de agosto, que estabelece o novo regime jurídico da mobilidade elétrica, aplicável à organização, acesso e exercício das atividades relativas à mobilidade elétrica.
2. Nos termos do n.º 1 do artigo 31.º deste diploma, *“são atribuições da ERSE no âmbito da regulação das atividades de mobilidade elétrica, para além das referidas no Decreto-Lei n.º 97/2002, de 12 de abril, na sua redação atual, as seguintes:*
  - a) *Proteger os direitos e os interesses dos UVE em relação a preços e qualidade de serviço, promovendo a sua informação e esclarecimento;*
  - b) *Monitorizar o funcionamento do mercado da mobilidade elétrica;*
  - c) *Garantir o cumprimento, por parte dos agentes, das obrigações estabelecidas na lei e nos regulamentos, bem como nas licenças;*
  - d) *Prestar informação às entidades intervenientes no setor da mobilidade elétrica, incluindo aos UVE;*
  - e) *Recolher informação junto da EADME com vista à monitorização do funcionamento do mercado da mobilidade elétrica;*
  - f) *Contribuir para a progressiva melhoria das condições técnicas e ambientais das atividades de mobilidade elétrica, estimulando, nomeadamente, a adoção de práticas que promovam a existência de padrões adequados de qualidade de serviço e de defesa do meio ambiente.”*
3. Sem prejuízo das considerações que faremos abaixo a respeito do Decreto-Lei n.º 93/2025 e de algumas sugestões que apresentamos à proposta de alteração ao regulamento da mobilidade elétrica (RME), concordamos com várias das soluções propostas pela ERSE, desde logo no que respeita à aplicação do RME emitido ao abrigo do regime jurídico constante do Decreto-Lei n.º 39/2010, de 26 de abril, na sua última redação, aos pontos de carregamento que se mantenham integrados na rede de mobilidade elétrica gerida pela

Mobi.E durante o período transitório estabelecido pelo artigo 44.º do Decreto-Lei n.º 93/2025.

4. Face à mudança total (e, no nosso entendimento, inconveniente e pouco amadurecida) de paradigma introduzida pelo Decreto-Lei n.º 93/2025, a Goldenergy concorda também com a assunção de que a presente revisão regulamentar deva ser tida como **provisória** (“(f)indo o período transitório, em 31.12.2026, será possível a aprovação de um novo normativo, expurgado das situações inerentes à vigência simultânea de dois regimes distintos entre si”), beneficiando um futuro RME de reflexão adicional já acompanhada de experiência concreta de aplicação deste novo regime – idealmente, na sequência de uma ponderação adequada das insuficiências do novo modelo e da sua revisitação.
5. Entendemos também que, tendo terminado há poucos dias a consulta pública relativa à transposição da Diretiva (UE) 2024/1711 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 13 de junho de 2024 (Diretiva EMD), teria sido preferível aguardar por esta transposição para tratar a nível regulamentar de forma mais integrada aspetos que se enquadram na “livre escolha do comercializador” prevista no artigo 4.º da Diretiva EMD<sup>1</sup>, como é o caso da “definição de pontos de medição, de pontos de fornecimento e de códigos de pontos de entrega autónomos e independentes da instalação de consumo principal” nas situações em que o ponto de carregamento está ligado a uma instalação elétrica de consumo não exclusiva para a mobilidade elétrica.
6. Mas compreendemos que o artigo 24.º, n.º 3 do Decreto-Lei n.º 93/2025 – em vista da “queda” potencial de inúmeros pontos de carregamento que partilham instalações elétricas com outros consumos (incluindo condomínios, restaurantes, supermercados, hotéis, etc.) decorrente do desaparecimento da segregação de consumos de mobilidade elétrica através dos CPE virtuais – tenha antecipado a necessidade de regulamentação pela ERSE, não tendo a Goldenergy, no momento, nada a opor à solução proposta pela ERSE e que é apresentada em detalhe no documento justificativo.

## II. Enquadramento legal

7. No que respeita ao diploma legal que fundamenta a presente revisão regulamentar, este:
  - Extingue os comercializadores de eletricidade para a mobilidade elétrica (CEME);
  - Extingue o *roaming* universal entre redes de operadores de pontos de carregamento (OPC) nacionais;
  - Extingue a gestão centralizada da rede de mobilidade elétrica em Portugal, operada pela EGME Mobi.E;

---

<sup>1</sup> No qual se prevê que deve ser assegurado que todos os clientes sejam livres de celebrar simultaneamente mais do que um contrato de fornecimento de eletricidade ou um acordo de partilha de energia e que, para o efeito, os clientes tenham direito a ter mais do que um ponto de contagem e de faturação abrangidos pelo ponto de ligação único para as suas instalações.

- Cria a Entidade Agregadora de Dados para a Mobilidade Eléctrica (“EADME”), com funções limitadas à gestão de dados recebidos de cada OPC e à sua transmissão ao Ponto de Acesso Nacional, a exercer através de plataforma exclusivamente afeta a essa finalidade, e que opera de forma autónoma relativamente a todos os outros sistemas, desaproveitando o ecossistema tecnológico progressivamente atualizado (e pago) da Mobi.E;
  - Concentra as atividades de fornecimento de eletricidade e de prestação de serviços de utilização do posto de carregamento nos OPC (*bundling*);
  - Aumenta significativamente a complexidade da atividade e os custos para os OPC.
8. A Goldenergy considera que uma mudança drástica de modelo de mobilidade elétrica como a operada pelo Decreto-Lei n.º 93/2025 implicaria sempre uma antecipação cuidadosa de todos os impactos e a apresentação de soluções adequadas para assegurar o melhor funcionamento possível do mercado de mobilidade elétrica.
9. Questões essenciais como *(i)* a interoperabilidade, *(ii)* a concorrência no mercado, *(iii)* a previsibilidade de efetiva redução dos custos de carregamento para os utilizadores, *(iv)* a viabilidade dos agentes de mercado que atuam como CEME, *(v)* o alcance da atividade de prestador de serviços de mobilidade elétrica (PSME), *(vi)* a faturação e o pagamento dos diversos tipos de consumos de mobilidade elétrica dos colaboradores das empresas com frotas, e também *(vii)* a ausência de impactos negativos no mercado de fornecimento de eletricidade carecem de resposta.
10. Contudo, embora com intenções de simplificação e de que “seja tão fácil carregar um carro elétrico como abastecer um veículo a combustão”<sup>2</sup>, o Decreto-Lei n.º 93/2025 parece não ter acautelado estes aspetos<sup>3</sup>, o que causa muitas incertezas e problemas aos intervenientes no setor da mobilidade elétrica, com potenciais discontinuidades preocupantes de funcionamento técnico/tecnológico dos sistemas e mesmo o desaparecimento de vários agentes – CEME e também OPC mais pequenos, com prejuízo da concorrência e dos consumidores.
11. No modelo instituído pelo Decreto-Lei n.º 93/2025, será o OPC a assegurar a gestão da energia (mesmo que não seja a sua área de negócio) e o único agente a determinar o preço de venda da energia. Nem a componente de custo de acesso ao posto, nem a componente de energia estarão sob o controlo do PSME.
12. Assim, embora os PSME possam, teoricamente, celebrar acordos com os OPC, diretamente ou através de plataformas privadas de *e-roaming*, ficarão sujeitos às condições impostas pelos OPC, que poderão variar significativamente, o que é francamente negativo.

---

<sup>2</sup> Apesar do desígnio de os tentar equivaler na máxima medida possível em termos de simplicidade e duração, o carregamento de veículos elétricos é, por natureza, diferente do carregamento de veículos a combustão porque diferentes são as fontes de energia, as formas de transmissão e as tecnologias utilizadas e diferentes são também os respetivos mercados: num caso, o mercado elétrico, interligado; no outro, o mercado de combustíveis, isolado.

<sup>3</sup> Com a única possível exceção do previsto no artigo 24.º, n.º 3, relativo à segregação de consumos de mobilidade elétrica, que fica dependente de regulamentação da ERSE, ora em consulta pública, e de implementação adequada pelo operador de rede.

13. E a concentração das diversas atividades desempenhadas pela EGME e pelos CEME nos OPC e nas plataformas internacionais de *e-roaming* não elimina, obviamente, o respetivo custo, simplesmente o transfere, sendo falaciosos os argumentos governamentais a este respeito.
14. Para os utilizadores de veículos elétricos (UVE), e para além do que possa decorrer de uma forte concentração do mercado, com peso excessivo de alguns poucos OPC, perspetivamos desde logo um aumento dos custos dos carregamentos pelas seguintes razões:
  - a) Devido à substituição dos serviços prestados pela EGME e da respetiva plataforma de interoperabilidade, gestão de fluxos de carregamento e de fluxos financeiros e de comunicação com o ORD por mais de 100 plataformas equivalentes (uma por cada OPC), que terão de ser contratadas pelos diversos intervenientes de mercado;
  - b) Por obrigar os OPC a incorrer em custos adicionais com a contratação e alteração de sistemas e processos de gestão dos postos de carregamento, interoperabilidade, gestão de energia, sistemas de QR-Code, faturação, cobrança, entre outros;
  - c) Pelos custos adicionais em que os OPC incorrem com a instalação e manutenção de terminais de pagamento automático<sup>4</sup>, aos quais estão também associadas comissões bancárias elevadas de processamento das respetivas transações financeiras;
  - d) Por substituir a EGME, uma entidade pública cujos proveitos são regulados pela ERSE, por um duopólio de plataformas internacionais privadas de *e-roaming* que impõem aos utilizadores custos significativamente superiores aos da EGME.
15. Esta mudança de paradigma, estimulando uma forte concentração do mercado da mobilidade elétrica em *players* que são também atores relevantes nos mercados liberalizados de eletricidade e gás, pode também contaminar o mercado de fornecimento de eletricidade, existindo riscos sérios de *lock-in* e *foreclosure*, entre outros, o que, na qualidade de comercializador em regime de mercado, nos causa particular apreensão.
16. E quanto mais crescer o fornecimento de eletricidade para a mobilidade elétrica – como é expectável - maior será o impacto negativo de um modelo desadequado de mercado de mobilidade elétrica no setor elétrico.
17. No nosso entendimento, do Regulamento (UE) 2023/1804 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 13 de setembro de 2023, relativo à criação de uma infraestrutura para combustíveis alternativos (“Regulamento AFIR” ou “AFIR”) não decorre qualquer necessidade de extinguir o modelo nacional (i.e., o modelo que existia antes do Decreto-Lei n.º 93/2025):
  - a) O AFIR é diretamente aplicável na ordem jurídica nacional desde 13 de abril de 2024, não carecendo de ser executado por via de um diploma legal, sem prejuízo da conveniência em clarificar a articulação do regime legal nacional com este

---

<sup>4</sup> V. infra, ponto 16.

regulamento europeu, bem como de melhorar/atualizar aspetos do regime nacional, como referiremos mais adiante;

- b) O AFIR não trata os aspetos de detalhe do mercado da mobilidade elétrica – desde logo, nada dispõe acerca de quem pode ou não pode vender eletricidade para o carregamento dos veículos –, nem impõe um modelo único, sendo o seu objetivo apenas o incremento da rede de pontos de carregamento de veículos elétricos a nível europeu, no contexto mais alargado de criação de uma rede abrangente e completa de infraestruturas para combustíveis alternativos na União;
- c) Além das metas nacionais que impõe aos Estados-Membros e dos requisitos técnicos que prevê em matéria de informação aos utilizadores e disponibilização de dados<sup>5</sup>, do AFIR<sup>6</sup> decorre apenas como consequência em Portugal que os CEME deixam de ter o exclusivo legal da relação comercial com os utilizadores, na medida em que os utilizadores podem optar por se relacionar apenas e só com os OPC, tendo estes de disponibilizar instrumentos de pagamento na hora nos pontos de carregamento acessíveis ao público (terminais automáticos de pagamento ou QR-Codes, consoante a potência do ponto de carregamento seja superior ou inferior a 50kW, e com *retrofitting* obrigatório a partir de 1 de janeiro de 2027 nos pontos com potência igual ou superior a 50kW);
- d) O AFIR possibilita que, em alternativa ao carregamento *ad hoc* com o OPC – que tem obrigatoriamente de ser disponibilizado – os utilizadores efetuem o carregamento da sua viatura através de um CEME/PSME. A este respeito, o AFIR preconiza a concorrência e a interoperabilidade, prevendo que os PSME deverão poder operar em condições de mercado justas, não podendo os OPC conceder a certos PSME um tratamento preferencial indevido, bem como que *“a possibilidade de desenvolver serviços digitais avançados, incluindo soluções de pagamentos baseados em contratos, e de assegurar a transparência da informação aos utilizadores através de meios digitais depende da implantação de pontos de carregamento inteligentes e conectados digitalmente que apoiem a criação de uma infraestrutura interoperável e conectada digitalmente. Esses pontos de carregamento inteligentes deverão incluir um conjunto de atributos físicos e especificações técnicas (hardware e software) necessários para enviar e receber dados em tempo real e permitir o fluxo de informações entre os intervenientes no*

---

<sup>5</sup> A obrigação constante do artigo 20.º do AFIR de os Estados-Membros criarem um Ponto de Acesso Nacional através do qual é assegurada a disponibilização de dados a todos os utilizadores já podia considerar-se cumprida através da EGME, dado que esta dispunha de toda a informação necessária, bastando, por outro lado, que uma entidade (a EGME) ao invés de mais de uma centena (os OPC) cumprissem os requisitos técnicos comuns estabelecidos neste artigo 20.º e Regulamentos Delegados da Comissão.

<sup>6</sup> Nos termos do n.º 1 do artigo 1.º, o AFIR “estabelece metas nacionais obrigatórias que conduzam à implantação de uma infraestrutura suficiente para combustíveis alternativos na União para veículos rodoviários, comboios, navios e aeronaves estacionadas. Estabelece especificações técnicas e requisitos técnicos comuns em matéria de informação aos utilizadores, disponibilização de dados e requisitos de pagamento para a infraestrutura para combustíveis alternativos.” No que respeita às metas nacionais para as infraestruturas de carregamento destinadas a veículos ligeiros, o AFIR dispõe, no n.º 1 do artigo 3.º, que “(o)s Estados-Membros devem assegurar que, no seu território, são instaladas estações de carregamento destinadas a veículos elétricos ligeiros acessíveis ao público, de forma proporcional à adoção de veículos elétricos ligeiros, e que forneçam potência suficiente para esses veículos”.

*mercado que dependem desses dados para poderem desenvolver plenamente a experiência de carregamento, incluindo operadores de pontos de carregamento, prestadores de serviços de mobilidade, plataformas de itinerância eletrónica, operadores de redes de distribuição e, em última análise, utilizadores finais”<sup>7</sup>.*

18. É essencial reter que poder pagar no posto não é sinónimo de melhores preços, só a abertura da infraestrutura de carregamento, com consequente aumento da concorrência, permite isto. O AFIR consagra uma exigência a nível de forma de pagamento, com o intuito de a facilitar, mas pode ser fácil pagar e o preço ser muito elevado/muito menos atrativo do que as condições oferecidas por um PSME.
19. A este respeito e de forma muito expressiva, no Considerando 56 da Diretiva (UE) 2023/2413 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 18 de outubro de 2023 (Diretiva Renováveis - RED III), é salientada a importância de *“assegurar que a infraestrutura de carregamento implantada seja utilizada da forma mais eficaz possível. A fim de melhorar a confiança dos consumidores na mobilidade elétrica, é essencial que os utilizadores de veículos elétricos possam utilizar a sua subscrição em múltiplos pontos de carregamento. Tal permitirá igualmente ao prestador de serviços do utilizador de veículos elétricos optar por integrar de forma otimizada o veículo elétrico no sistema elétrico, através de um planeamento previsível e de incentivos baseados nas preferências dos utilizadores do veículo elétrico. Tal está também em conformidade com os princípios de um sistema energético centrado no consumidor e baseado no prossumidor, bem como com o direito de escolha do fornecedor por parte dos utilizadores de veículos elétricos como clientes finais, em conformidade com as disposições da Diretiva (UE) 2019/944”*.
20. Neste sentido, o artigo 20.º-A (Facilitar a integração da eletricidade de fontes renováveis no sistema) da RED III estabelece obrigações de interoperabilidade e de garantia de condições de concorrência equitativas e de uma participação não discriminatória nos mercados de eletricidade aos utilizadores de veículos elétricos, prestadores de serviços de mobilidade elétrica e agregadores.
21. Em linha com o referido, a entidade promotora da presente consulta pública – a ERSE – salientou<sup>8</sup> que *“a modalidade de venda direta pelo OPC deverá naturalmente coexistir com a atual modalidade de compra separada da energia de carregamento e da utilização do ponto de carregamento (modelo que recorre ao CEME e ao OPC), devendo a mesma ser uma opção disponível nos pontos de carregamento de acesso público”,* pelo que *“(a) opção de efetuar carregamento ad-hoc utilizando os recursos locais disponibilizados pelo OPC e/ou contrato prévio com um CEME deve ser escolha do utilizador, em função das suas preferências individuais”*.

---

<sup>7</sup> V. Considerandos 28 e 34 e artigo 5.º, n.ºs 2 e 3 do AFIR.

<sup>8</sup> Na [consulta pública](#) relativa ao estudo “Concorrência e Mobilidade Elétrica em Portugal”, da Autoridade da Concorrência.



22. As necessidades de melhoria do modelo português não implicavam destruí-lo, apenas atualizá-lo e aperfeiçoá-lo, até porque alguns problemas não são resolvidos pela legislação/regulação, mas por melhorias tecnológicas proporcionadas por um mercado que fomentava a inovação.
23. O modelo precisa:
  - (i) De revisão em alguns aspetos técnicos, para refletir as condições reais de operação dos pontos de carregamento, permitir a contratação local de energia, que pode resultar do aproveitamento de energia de fonte renovável produzida em autoconsumo ou em comunidades de energia renovável e em sistemas locais de gestão de energia, como sistemas de armazenamento, bem como para se adequar às exigências de funcionalidades inteligentes.
  - (ii) De melhorias em termos de simplificação do processo de carregamento e da transparência e compreensão das componentes do preço final pelos utilizadores.
24. De salientar, todavia, que o mercado tem vindo sucessivamente a assegurar as necessárias respostas tecnológicas no sentido de facilitar todo o processo e de assegurar maior visibilidade do preço final, como o AFIR exige.
25. Note-se também que a apregoada melhoria na visibilidade imediata dos preços trazida pelo Decreto-Lei n.º 93/2025 em concretização do AFIR é relativa, dado que, como a ERSE salienta, o Regulamento AFIR e o Decreto-Lei n.º 93/2025 continuam a permitir a coexistência, na mesma sessão de carregamento, de diversas componentes de preço, além da componente de euros por kWh, o que dificulta a comparação de preços entre pontos que cobram euros por kWh e pontos que, por exemplo, cobram euros por kWh e, em simultâneo, euros por minuto.
26. E a utilização da componente de euros por minuto pode ser penalizadora para os utilizadores, não apenas pelo facto de a comparabilidade de preços ser mais difícil, mas também porque existem diversas situações em que os utilizadores não conseguem carregar o veículo na potência indicada no ponto.
27. Consideramos também que uma progressiva introdução de serviços mais complexos, baseados em sinais eletrónicos, como o carregamento inteligente (*smart charging*), no qual a potência de carregamento é variável (mais rápida ou mais lenta) em função de critérios como o preço de fornecimento de energia (aproveitando períodos de menor preço no OMIE, por exemplo, ou disponibilidade de produção renovável local) ou quando se proporciona flexibilidade à rede elétrica, na sequência de um sinal do operador de rede, disponibilizando-se, por exemplo, o ponto de carregamento para reduzir a potência tomada da rede para resolução de congestionamentos locais, bem como a funcionalidade de carregamento bidirecional (*vehicle-to-grid*), não é favorecida com o novo modelo introduzido pelo Decreto-Lei n.º 93/2025, na medida em que a existência de múltiplas plataformas (uma por cada OPC) obriga a que todos os sistemas se tenham que adaptar, ao invés da adaptação apenas do sistema da Mobi.E.

28. Assim, o controlo dos requisitos tecnológicos implica que, se o Estado quiser estabilizar a rede, terá de coordenar com todos a respetiva implementação eficaz.
29. Em suma, se neste processo de revisão e simplificação se perder a mais-valia do sistema de interoperabilidade e gestão centralizada da rede que Portugal tem, estar-se-á a limitar as opções dos consumidores e a fazer retroceder a liberalização dos mercados.

### III. Considerações específicas

30. O Decreto-Lei n.º 93/2025 não só optou por extinguir um agente de mercado titular de direitos (o CEME), como não definiu direitos e obrigações dos PSME, limitando-se a remeter para o AFIR, como parece também desconsiderar o papel da interoperabilidade para que seja possível o exercício da atividade de PSME, sendo disto exemplo o facto de a atividade de gestão de plataformas de itinerância eletrónica (*e-roaming*) não surgir no elenco das atividades de mobilidade elétrica constante do artigo 4.º, que dispõe o seguinte:

*“Artigo 4.º*

#### ***Atividades de mobilidade elétrica***

*1 - As atividades principais destinadas a assegurar a mobilidade elétrica compreendem:*

- a) A operação de pontos de carregamento elétrico de veículos e embarcações, que corresponde à instalação, disponibilização, exploração, gestão e operação de pontos de carregamento, em conformidade com os requisitos técnicos e de segurança aplicáveis;*
- b) A prestação de serviços de mobilidade elétrica, que corresponde à prestação de serviços aos UVE, incluindo o carregamento elétrico, nos termos definidos no Regulamento AFIR; e*
- c) A agregação e transmissão de dados de mobilidade elétrica ao Ponto de Acesso Nacional.*

*2 - As atividades referidas no número anterior, com exceção da referida na alínea c) do número anterior, são exercidas em regime de livre concorrência, sem prejuízo do disposto no direito europeu, no presente decreto-lei e na respetiva regulamentação.*

*3 - O exercício das atividades de mobilidade elétrica rege-se pelos princípios de acesso universal e equitativo dos UVE ao serviço de carregamento elétrico e demais serviços de mobilidade elétrica, assegurando, em especial:*

- a) A liberdade de escolha e de contratação de um ou mais OPC ou prestadores de serviços de mobilidade elétrica; e*
- b) A liberdade de acesso, exclusivamente para o efeito de carregamento elétrico, a qualquer ponto de carregamento acessível ao público, independentemente de*



*existir ou não a prévia celebração de contrato com um OPC ou prestador de serviços de mobilidade elétrica.*

*4 - O exercício das atividades de mobilidade elétrica obedece a princípios de racionalidade, de eficiência dos meios utilizados e de concorrência, tendo em conta a necessidade de preservação do equilíbrio ambiental, energético e de boa gestão do espaço público devendo, ainda, assegurar-se os seguintes princípios:*

- a) A simplificação procedimental;*
- b) A liberdade de acesso ao exercício das atividades referidas nas alíneas a) e b) do n.º 1;*
- c) A igualdade de tratamento;*
- d) A imparcialidade e transparência das regras e decisões;*
- e) O acesso à informação e salvaguarda da confidencialidade da informação comercial considerada sensível;*
- f) A distribuição de pontos de carregamento em zonas urbanas e rurais, promovendo uma cobertura nacional ampla.*

*5 - As atividades referidas no n.º 1 estão sujeitas a regulação, nos termos previstos no presente decreto-lei e na respetiva regulamentação, designadamente pela Entidade Reguladora dos Serviços Energéticos (ERSE).” (sublinhados nossos)*

- 31. Ora, a **universalidade de acesso dos UVE** que o n.º 3 deste mesmo artigo 4.º preconiza (e que era muito clara no regime anterior) não é assegurada apenas pela existência de carregamentos *ad hoc* em todos os postos.
- 32. Recorrendo ao previsto no próprio Decreto-Lei n.º 93/2025, para que os OPC cumpram as obrigações previstas nas alíneas a) e b) do n.º 1 do artigo 13.º, i.e. “(g)garantir a universalidade de acesso dos UVE, com ou sem prévia contratação de serviços de mobilidade elétrica, aos pontos de carregamento acessíveis ao público por si explorados, para o efeito exclusivo de carregamento elétrico de veículos” e “(e)estabelecer as relações jurídicas e económicas necessárias para assegurar o acesso pelos UVE aos pontos de carregamento, é **essencial que os OPC cooperem com os PSME através da celebração necessária de acordos de interoperabilidade** para não haver “redes fechadas” (i.e., limitação no acesso a um ponto de carregamento por parte de um UVE que pretende carregar através de um PSME e não do OPC) e para colmatar uma grande parte das necessidades do mercado, dado que a maior parte dos veículos elétricos atuais está em frotas de empresas e os colaboradores não irão, na larga maioria dos casos, dispor de cartão de crédito da empresa para carregar os veículos da empresa, pelo que estes carregamentos têm de ser assegurados através dos PSME.
- 33. Acresce que muitos postos de carregamento se encontram em locais do domínio público e, por isso, sujeitos à detenção, pelos OPC, de uma licença de utilização privativa do domínio

público, atribuída na perspetiva da **maximização do uso de recursos coletivos escassos** e insuscetíveis de apropriação privada.

34. E parece indiscutível que, para os utilizadores, é muito melhor ter várias opções ao seu dispor num mesmo local do que andar de posto em posto à procura da sua melhor opção de carregamento.
35. Não sendo tecnicamente possível instalar pontos de carregamento sucessivos no mesmo local por vários OPC, uma vez que a rede elétrica é limitada (*first comers* esgotam a potência disponível e o espaço físico do local), a única forma de existir concorrência efetiva num determinado local é através da separação (*unbundling*) entre as atividades de operação de pontos de carregamento e de comercialização de eletricidade para a mobilidade elétrica, como existia no modelo que o Decreto-Lei n.º 93/2025 revogou.
36. Com a revogação da figura do CEME – a que nos opomos, dado que a mesma consubstancia a aplicação do *unbundling* ao fornecimento de energia nos postos de carregamento da mobilidade elétrica, tal como o é, no setor elétrico, a separação entre distribuição e comercialização de eletricidade nos pontos de entrega dos edifícios, para ser assegurada concorrência - **é fundamental que o RME concretize a importância crucial do papel dos PSME e a necessidade de maximizar a interoperabilidade, com um funcionamento eficaz da itinerância eletrónica**, i.e., o intercâmbio de dados e pagamentos entre um OPC e um prestador de serviços de mobilidade ao qual um UVE adquire um serviço de carregamento.
37. Assim, não sendo concebível, à luz do AFIR e da RED III, a recusa dos OPC em permitir o acesso dos PSME e respetivos clientes aos seus pontos de carregamento, deve, não obstante, ficar expressamente previsto no RME a necessidade de OPC e PSME celebrarem contratos bilaterais de *e-roaming* ou aderirem a plataformas de *e-roaming*, mediante a definição de referenciais técnicos mínimos que evitem uma adoção de soluções distintas pelos vários intervenientes no ecossistema da mobilidade elétrica e uma (ainda maior) fragmentação indesejada.
38. Em Portugal, a EGME Mobi.E padronizou as comunicações. Sem gestão centralizada da rede, o desafio é garantir que todos “falem a mesma língua tecnológica”.
39. Assim, ao abrigo das competências da ERSE, propomos que sejam inseridos os seguintes artigos, eventualmente a seguir ao artigo 93.º-B, do seguinte teor:

“Artigo [...]

### **Interoperabilidade**

Com vista a assegurar a universalidade de acesso dos UVE aos pontos de carregamento, bem como a integração otimizada de veículos elétricos no sistema elétrico através da prestação de serviços de flexibilidade, os OPC possibilitam a integração das respetivas plataformas de gestão dos seus pontos de carregamento com plataformas de itinerância eletrónica e com PSME, através da adoção de protocolo standard adequado, como o OCPI (*Open Charge Point Interface*).

### **Relacionamento comercial entre OPC e PSME**

1 – Os PSME desenvolvem a sua atividade em condições de mercado justas e concorrenciais.

2 – Para efeitos do disposto no número anterior, os OPC:

- a) Aceitam a interligação com plataformas usadas por PSME quando tal seja requerido por estes, salvo em caso de manifesta incompatibilidade técnica imputável ao PSME;
- b) Praticam condições não discriminatórias de preço a todos os PSME, através da aplicação de um tarifário pela utilização dos pontos de carregamento inferior ao do utilizador final, refletindo a redução com custos de faturação, cobrança e apoio ao UVE destes serviços que são prestados diretamente pelos PSME.

2 - Adicionalmente ao previsto no número anterior, é vedado aos OPC a cobrança de custos anuais de integração aos PSME, bem como a cobrança de custos iniciais de integração de valor desproporcionado.”

- 40. Um outro aspeto que nos parece relevante salientar na presente consulta pública respeita à qualidade de serviço técnica nos postos de carregamento e índices de desempenho para OPC quanto à operação dos postos (por exemplo, taxa de disponibilidade dos postos, percentagem de sessões concluídas com sucesso, índice de reclamações por 1000 sessões, tempo médio de inatividade do ponto de carregamento por avaria, etc.).
- 41. Atualmente, a EGME monitoriza a disponibilidade dos postos na rede Mobi.E e publica estatísticas de utilização e avarias. No novo cenário, não é claro na proposta de RME quem monitorizará a disponibilidade dos equipamentos de carregamento (fora do âmbito da rede elétrica), parecendo tal ser deixado às forças de mercado e ao feedback dos utilizadores (reclamações).
- 42. Do ponto de vista do interesse público de fiabilidade, consideramos que deveria existir, pelo menos, uma obrigação de reporte de avarias significativas à ERSE ou à EADME. O AFIR, em parte, supre isso exigindo dados dinâmicos (um posto fora de serviço aparece como indisponível nos dados, e a EADME procede a essa recolha). Ainda assim, a responsabilização por má qualidade (ex.: um OPC cujos postos estão frequentemente avariados) não foi endereçada no RME.
- 43. Por último, a respeito de uma norma concreta prevista na proposta de RME - o n.º 2 do artigo 3.º -, nos termos do qual “(a)s condições contratuais propostas pelos PSME aos UVE devem observar os princípios da transparência e da não discriminação, nos termos previstos para os OPC pelo Regulamento (UE) 2023/1804, de 13 de setembro, relativo à implantação de infraestruturas para combustíveis alternativos (AFIR), e pelo Decreto-Lei n.º 93/2025, de 14 de agosto”, consideramo-la algo deslocada e desnecessária, dado que a alínea c) do n.º 1 já contém o essencial da norma que se pretende aditar.

#### **IV. Conclusão**

A Goldenergy considera o presente exercício regulamentar desafiante e confia em que a ERSE encontrará as melhores soluções possíveis dentro do enquadramento legal existente. Não deixamos de chamar a atenção para aspetos deste enquadramento legal que nos preocupam e que, naturalmente, condicionam a atuação da ERSE, na expectativa de ser possível minimizar impactos negativos.

Agradecemos a possibilidade de participar nesta consulta pública e apresentamos os nossos melhores cumprimentos.