

TARIFAS E PROVEITOS DA
ENTIDADE GESTORA DA REDE DE MOBILIDADE
ELÉTRICA PARA 2025

Dezembro 2024

Este documento está preparado para impressão em frente e verso

Rua Dom Cristóvão da Gama n.º 1-3.º

1400-113 Lisboa

Tel.: 21 303 32 00

Fax: 21 303 32 01

e-mail: erse@erse.pt

www.erse.pt

ÍNDICE

SUMÁRIO EXECUTIVO.....	1
1 INTRODUÇÃO.....	3
2 ENQUADRAMENTO DA ATIVIDADE DE GESTÃO DE OPERAÇÕES DA REDE DE MOBILIDADE ELÉTRICA	5
3 CARACTERIZAÇÃO DA PROCURA DE MOBILIDADE ELÉTRICA	9
3.1 Evolução da mobilidade elétrica.....	11
3.2 Procura considerada nas tarifas da Entidade Gestora da Rede de Mobilidade Elétrica	16
4 DETERMINAÇÃO DOS PROVEITOS PERMITIDOS E DOS AJUSTAMENTOS.....	19
4.1 Regulação da atividade de Gestão de Operações da Rede de Mobilidade Elétrica	19
4.1.1 Metodologia de regulação.....	19
4.2 Parâmetros para a definição de proveitos.....	21
4.2.1 Parâmetros a vigorar no ano de 2025	21
4.3 Proveitos permitidos e ajustamentos da atividade de Gestão de Operações da Rede de Mobilidade Elétrica.....	21
4.3.1 Proveitos permitidos em 2025	21
4.3.2 Ajustamento t-2.....	25
5 TARIFAS DA ENTIDADE GESTORA DA REDE DE MOBILIDADE ELÉTRICA EM 2025.....	31
5.1 Estrutura tarifária	31
5.2 Tarifa da Entidade Gestora da Rede de Mobilidade Elétrica aplicável aos comercializadores de eletricidade para a mobilidade elétrica	34
5.3 Tarifa da Entidade Gestora da Rede de Mobilidade Elétrica aplicável aos operadores de pontos de carregamento	35
5.4 Tarifa da Entidade Gestora da Rede de Mobilidade Elétrica aplicável aos detentores de pontos de carregamento de acesso privativo.....	35
5.5 Evolução do preço médio entre 2021 e 2025.....	36
6 AVALIAÇÃO DO IMPACTO DAS TARIFAS DA ENTIDADE GESTORA DA REDE DE MOBILIDADE ELÉTRICA NO PREÇO FINAL PAGO PELOS UTILIZADORES DE VEÍCULO ELÉTRICO	39
7 COMPARAÇÃO COM OUTRAS OPÇÕES DE CARREGAMENTO E DE MOTORIZAÇÃO	47
8 ANÁLISE DE PREÇOS DO MERCADO RETALHISTA DE MOBILIDADE ELÉTRICA.....	51
ANEXOS.....	57
ANEXO I INFORMAÇÃO RECEBIDA	59
ANEXO II PRINCIPAIS DOCUMENTOS LEGISLATIVOS E REGULAMENTARES	63
ANEXO III SIGLAS	67

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 2-1 - Relacionamentos na rede de mobilidade elétrica	6
Figura 3-1 - Evolução do parque automóvel BEV + PHEV	11
Figura 3-2 - Evolução do número de carregamentos na rede de mobilidade elétrica (Portugal continental e Regiões Autónomas da Madeira e dos Açores).....	12
Figura 3-3 - Evolução do número de pontos de carregamento na rede de mobilidade elétrica (Portugal continental e Regiões Autónomas da Madeira e dos Açores).....	13
Figura 3-4- Evolução do número de carregamentos na rede de mobilidade elétrica (Portugal continental e Regiões Autónomas da Madeira e dos Açores).....	15
Figura 3-5- Comparação das previsões do número de carregamentos na rede de mobilidade elétrica e sua evolução (Portugal continental e Regiões Autónomas da Madeira e dos Açores)	16
Figura 4-1 - Custos de exploração líquidos de proveitos não resultantes da aplicação da tarifa regulada.....	20
Figura 5-1 - Estrutura das tarifas da EGME	32
Figura 5-2 - Proveitos a recuperar da atividade de GOME e tarifas da EGME	33
Figura 5-3 - Evolução da tarifa da EGME aplicável aos CEME	36
Figura 5-4 - Evolução da tarifa da EGME aplicável aos OPC.....	36
Figura 5-5 - Evolução da tarifa da EGME aplicável aos DPC.....	37
Figura 6-1 - Estrutura do preço de carregamento de veículos elétricos na Rede de Mobilidade Elétrica	40
Figura 6-2 – Distribuição de frequência do consumo por carregamento	41
Figura 6-3 - Impacto das tarifas EGME no preço pago pelos UVE por carregamento (EUR/carregamento).....	43
Figura 6-4 - Impacto das tarifas EGME no preço pago pelos UVE por energia carregada (EUR/kWh)....	44
Figura 6-5 - Impacto das tarifas EGME no preço pago pelos UVE por distância percorrida (EUR/100 km).....	45
Figura 7-1 - Comparação de opções de carregamento de veículos elétricos e outras motorizações, 2025.....	49
Figura 8-1 - Evolução dos preços faturados de mobilidade elétrica por segmento de consumo	52
Figura 8-2 - Evolução dos preços faturados de mobilidade elétrica por nível de tensão para o segmento doméstico e não doméstico.....	52
Figura 8-3 - Decomposição do preço de carregamento.....	54
Figura 8-4 – Componente CEME e Serviço OPC, por segmento de consumo e nível de tensão	55

ÍNDICE DE QUADROS

Quadro 3-1 - Economia portuguesa - principais indicadores económicos para 2023 e previsões para 2024 e 2025	10
Quadro 3-2 - Número de carregamentos na mobilidade elétrica, em Portugal continental e nas Regiões Autónomas da Madeira e dos Açores, considerado no cálculo tarifário	12
Quadro 3-3 - Número de pontos de carregamento na mobilidade elétrica, em Portugal continental e nas Regiões Autónomas da Madeira e dos Açores, considerado no cálculo tarifário	13
Quadro 3-4 – Quantidades consideradas no cálculo das tarifas da EGME para 2025	17
Quadro 4-1 - Parâmetros Definidos para a atividade de GOME	21
Quadro 4-2 - Proveitos permitidos e a recuperar na atividade de GOME	22
Quadro 4-3 - Custos não aceites em 2025.....	23
Quadro 4-4- Custos não aceites em 2023.....	26
Quadro 4-5- Cálculo do ajustamento na atividade de GOME.....	29
Quadro 5-1 - Tarifas Reguladas da EGME	31
Quadro 5-2 - Número de carregamentos em DPC por ponto de carregamento	34
Quadro 5-3 - Preços da tarifa EGME a aplicar aos CEME	34
Quadro 5-4 - Preços da tarifa EGME a aplicar aos OPC.....	35
Quadro 5-5 - Preços da tarifa EGME a aplicar aos DPC.....	35
Quadro 6-1 - Evolução da distribuição do consumo por períodos de vazio e de fora de vazio	42

SUMÁRIO EXECUTIVO

O [Decreto-Lei n.º 39/2010](#), de 26 de abril, com as alterações introduzidas pelo [Decreto-Lei n.º 90/2014](#), de 11 de junho, estabelece que a atividade de Gestão de Operações da Rede de Mobilidade Elétrica (GOME) fica sujeita a regulação e atribui competências específicas de regulação à Entidade Reguladora dos Serviços Energéticos (ERSE). Essas competências concretizaram-se no Regulamento da Mobilidade Elétrica (RME) em vigor, o [Regulamento n.º 854/2019](#), de 4 de novembro, alterado pelo [Regulamento n.º 103/2021](#), de 1 de fevereiro e pelo [Regulamento n.º 785/2021](#), de 23 de agosto, que aprovou o Regulamento Tarifário do setor elétrico (RT).

Nesta peça regulamentar, a ERSE desenvolve e concretiza as metodologias de regulação e supervisão que lhe foram incumbidas, que deverão permitir o equilíbrio económico e financeiro da atividade de GOME, em condições de gestão eficiente. No RME detalha-se igualmente o processo de determinação dos proveitos da atividade regulada da Entidade Gestora da Rede de Mobilidade Elétrica (EGME) e define-se a estrutura e a metodologia de cálculo das tarifas reguladas aplicadas pela EGME, no âmbito da mobilidade elétrica, as quais são tratadas neste documento ¹.

O presente documento fundamenta a definição de proveitos e de tarifas da EGME, aplicáveis aos Comercializadores de Eletricidade para a Mobilidade Elétrica (CEME), aos Operadores de Pontos de Carregamento (OPC) e aos Detentores de Pontos de Carregamento de acesso privativo (DPC), para o período compreendido entre 1 de janeiro e 31 de dezembro de 2025.

De acordo com os procedimentos estabelecidos no RME, o Conselho de Administração da ERSE enviou ao Conselho Tarifário (CT) do setor elétrico e à EGME, em 15 de outubro, a proposta de tarifas da EGME para 2025. Com base no parecer do CT, e dos comentários e sugestões da EGME, recebidos em 15 e 25 de novembro, respetivamente, a ERSE procede à aprovação das tarifas da EGME para 2025, enviadas para publicação, a 16 de dezembro, no Diário da República.

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

¹ As matérias relativas às tarifas de Acesso às Redes de energia elétrica para a Mobilidade Elétrica, anteriormente no RME, passaram a constar no RT, com a publicação do [Regulamento n.º 785/2021](#), de 23 de agosto. Mais informação na [Consulta Pública n.º 101](#).

No que diz respeito aos proveitos permitidos, prevê-se uma diminuição do seu valor unitário para 2025. Este fator, aliado ao entendimento de que os preços devem, em cada momento, refletir os custos da atividade, justificou, mais uma vez, a opção de não se diferir nenhuma componente de proveitos permitidos, contribuindo-se, desta forma, para o equilíbrio económico-financeiro da EGME a médio prazo. Esta decisão decorre também das análises constantes dos capítulos 6 e 7, nas quais se demonstra que, além de se verificar uma redução dos preços das tarifas da EGME em 2025, estas representam uma parcela reduzida do preço final pago pelos utilizadores de veículos elétricos (UVE) pelo carregamento na rede de mobilidade elétrica. Desse modo, a recuperação integral de proveitos em 2025 não compromete a competitividade desta opção face a outras alternativas, como por exemplo o abastecimento de veículos movidos a combustão interna.

Para o ano de 2025, os preços das tarifas da EGME aplicáveis aos CEME e OPC apresentam uma redução de 37% face aos preços de 2024 e, relativamente à tarifa aplicável aos DPC, a redução é de 62%. Esta evolução é explicada, sobretudo, pelo aumento do número de carregamentos previstos para 2025 (55% em relação a 2024, conforme previsto no exercício tarifário desse ano), uma vez que o nível de proveitos permitidos apenas decresce cerca de -2% relativamente ao ano anterior, refletindo a evolução dos custos da atividade.

1 INTRODUÇÃO

Os proveitos e as tarifas para a atividade regulada de Gestão de Operações da Rede de Mobilidade Elétrica (GOME) em 2025 foram calculados nos termos do Regulamento da Mobilidade Elétrica (RME), aprovado pelo [Regulamento n.º 854/2019](#), de 4 de novembro, na redação vigente ².

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

O RME prevê, também, que a duração do período de regulação para a mobilidade elétrica seja preferencialmente coincidente com o período de regulação do setor elétrico [artigo 34.º]. Assim, o primeiro período de regulação para a atividade de GOME teve apenas um ano, terminando em 2021 para coincidir com o final do período de regulação do setor elétrico e, no exercício tarifário de 2022, definiu-se um novo período de regulação idêntico ao do setor elétrico (2022 a 2025) ³. O ano de 2025 é o quarto e último ano do período de regulação 2022-2025.

As previsões em que assentam os proveitos permitidos e o cálculo das tarifas para 2025 têm subjacentes projeções da evolução do contexto económico e financeiro, bem como a análise à atividade e às previsões da empresa. Os principais fatores exógenos à EGME, cujas evoluções previstas condicionam os proveitos permitidos, são a procura, medida pelo número de carregamentos de veículos elétricos na rede da mobilidade elétrica, os preços aplicados ao carregamento de veículos elétricos, assim como o contexto macroeconómico. Os aspetos mais relevantes relacionados com a procura são analisados no capítulo 3 deste documento.

² O Regulamento da Mobilidade Elétrica foi alterado pelo Regulamento n.º 103/2021, de 1 de fevereiro e, posteriormente, através do Regulamento n.º 785/2021, de 23 de agosto de 2021, que aprovou o Regulamento Tarifário. As disposições relativas à tarifa de Acesso às Redes para a mobilidade elétrica foram revogadas no RME e passaram para o Regulamento Tarifário. Atualmente, o RT em vigor corresponde à redação aprovada pelo Regulamento n.º 828/2023, de 28 de julho.

³ No documento “Tarifas e Proveitos da Entidade Gestora da Rede de Mobilidade Elétrica para 2022 e Parâmetros para o período de regulação 2022-2025” encontra-se a justificação desta opção: <https://www.erse.pt/media/xrcbpaxm/tarifas-e-proveitos-egme-2022.pdf>.

No exercício de definição dos proveitos permitidos para 2025 são igualmente consideradas as previsões da EGME para os seus custos de investimentos e de exploração. A análise das previsões dos custos da EGME foi efetuada à luz das metodologias regulatórias estabelecidas para a atividade de GOME. O racional económico que suporta esta análise e o cálculo dos proveitos permitidos da atividade de GOME é explanado no capítulo 4 ,no quadro das metodologias regulatórias que lhe são aplicadas.

O capítulo 5 é dedicado à determinação das tarifas da EGME a vigorar entre 1 de janeiro e 31 de dezembro de 2025. Neste capítulo procede-se à descrição da estrutura tarifária subjacente e são apresentados os valores estabelecidos para as tarifas da EGME, aplicáveis a CEME, a OPC e a DCP.

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

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

Por fim, o capítulo 8 apresenta uma análise aos preços no mercado retalhista de mobilidade elétrica, entre o 1.º trimestre de 2022 e o 3.º trimestre de 2024, o que permite avaliar os preços efetivamente faturados pelos CEME aos UVE.

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

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

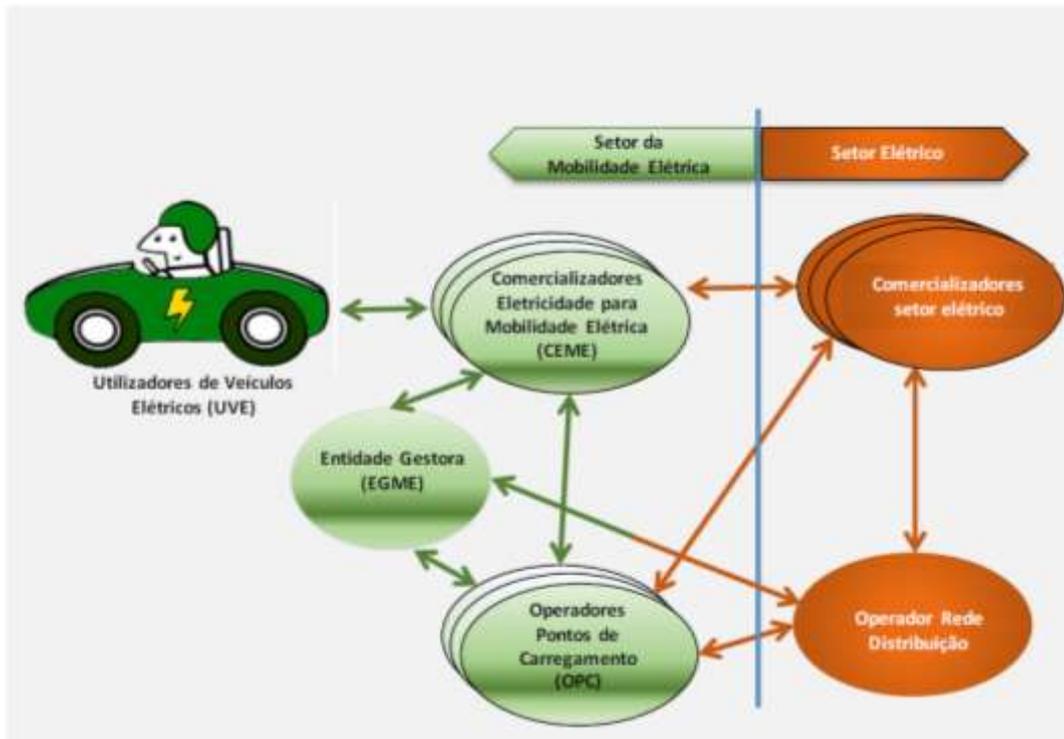
O Programa para a Mobilidade Elétrica foi proposto pela [Resolução do Conselho de Ministros n.º 20/2009](#), de 20 de fevereiro, segundo a qual o Governo Português entendeu, no âmbito da execução do Plano Nacional de Ação para a Eficiência Energética, aprovado na [Resolução do Conselho de Ministros n.º 80/2008](#), de 20 de maio, criar as condições para a massificação da utilização dos veículos elétricos.

O regime jurídico da mobilidade elétrica, que compreende a organização, o acesso e o exercício das atividades de mobilidade elétrica, foi instituído em 2010, através do Decreto-Lei n.º 39/2010, de 26 de abril, com as alterações introduzidas pelo Decreto-Lei n.º 90/2014, de 11 de junho.

O regime em vigor estabelece uma série de relacionamentos entre as várias entidades envolvidas, conforme se esquematiza na figura seguinte, nomeadamente:

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

Figura 2-1 - Relacionamentos na rede de mobilidade elétrica



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

Este regime determina que a atividade de Gestão de Operações da Rede de Mobilidade Elétrica (GOME) está sujeita a regulação pela ERSE ⁴.

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

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

⁴ Artigo 5.º, n.º 1 e n.º 7 e artigo 42.º do Decreto-Lei n.º 39/2010, na redação vigente.

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

3 CARACTERIZAÇÃO DA PROCURA DE MOBILIDADE ELÉTRICA

O presente capítulo apresenta as quantidades consideradas no cálculo das tarifas da Entidade Gestora da Rede de Mobilidade Elétrica (EGME), a vigorarem a partir de 1 de janeiro de 2025, e dos proveitos a recuperar por aplicação dessas mesmas tarifas.

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

Para a análise, importa realçar os seguintes aspetos, que impactam na evolução do número de carregamentos:

- a) para 2025 existe um consenso nas projeções macroeconómicas de diversos organismos nacionais e internacionais quanto à previsão de uma ligeira aceleração da economia portuguesa em relação a 2024;
- b) a venda de carros elétricos e híbridos *plug-in* registou uma variação homóloga acumulada até outubro de 2024 de 11,3%, representando uma ligeira desaceleração face ao período homólogo, sendo que até ao mês de outubro de 2024 esses veículos totalizam cerca de 32,19% das vendas totais de veículos automóveis⁵;
- c) o agravamento das taxas à importação para a Europa de veículos elétricos oriundos de países extra-comunitários, aumentando o seu preço final e consequentemente reduzindo a sua competitividade;
- d) os problemas de fornecimento da indústria, com prazos de entrega superiores ao normal, devido aos problemas nas cadeias de abastecimento globais, motivados pela dificuldade de acesso a algumas matérias-primas, continuam a afetar o sector automóvel;
- e) a aprovação do Regulamento (UE) 2023/1804⁶ relativo à criação de uma infraestrutura para combustíveis alternativos, que nomeadamente define objetivos nacionais obrigatórios para a implantação de infraestrutura de veículos elétricos. Apesar de o Regulamento não carecer de

⁵ Dados disponibilizados pela associação UVE, que podem ser consultados em: <https://www.uve.pt/page/vendas-ve-10-2024>.

⁶ Este regulamento pode ser consultado em: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/?uri=celex%3A32023R1804>.

transposição para a ordem jurídica interna, é expectável que o regime jurídico da mobilidade elétrica seja adaptado à luz da recente legislação europeia.

- f) já existem pontos de carregamento em praticamente todos os municípios do país, prevendo-se que a MOBI.E e os privados continuem a investir no desenvolvimento da rede.

O Quadro 3-1 apresenta os principais indicadores económicos para 2023, assim como as previsões para 2024 e 2025.

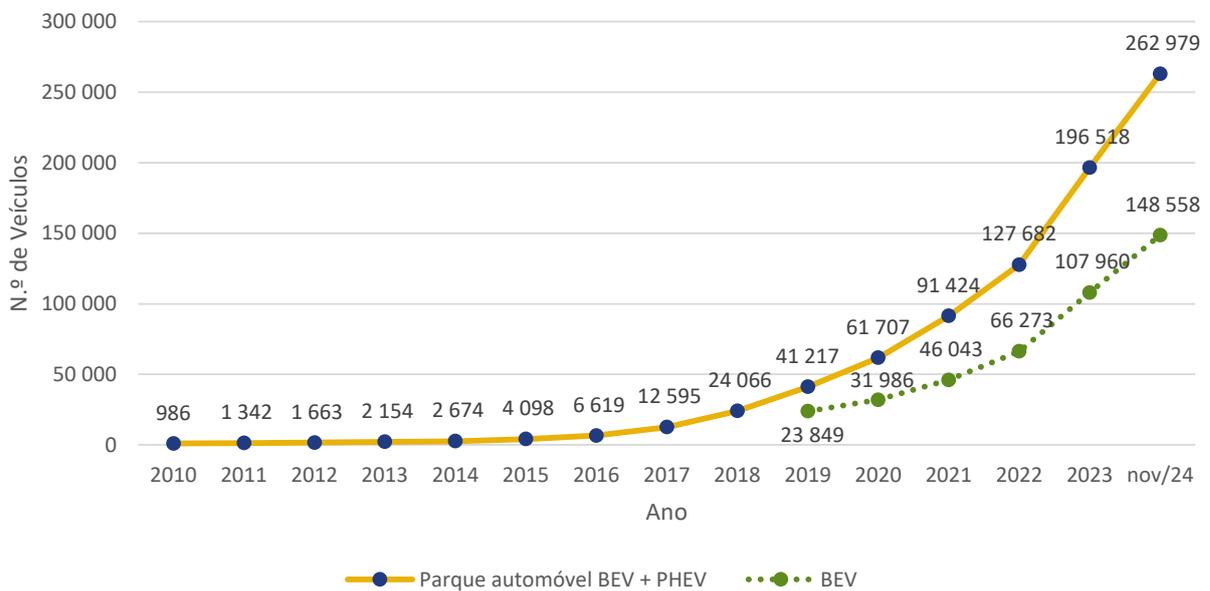
Quadro 3-1 - Economia portuguesa - principais indicadores económicos para 2023 e previsões para 2024 e 2025

	2023	2024P	2024P						2025P	2025P					
	INE/Banco de Portugal	Média das previsões	CFP	FMI	OCDE	CE	MF	Banco de Portugal	Média das previsões	CFP	FMI	OCDE	CE	MF	Banco de Portugal
PIB	2,5	1,7	1,8	1,9	1,7	1,7	1,8	1,6	2,1	2,4	2,3	2,0	1,9	2,1	2,1
Consumo privado	2,0	2,2	1,8	1,7	2,7	2,5	1,8	2,5	2,1	2,5	1,9	2,0	2,1	2,0	2,3
Consumo público	0,6	1,7	1,5	2,1	1,2	1,5	2,6	1,0	1,5	2,4	2,3	1,6	1,3	1,2	0,9
Investimento	3,6	1,9	2,0	3,5	1,0	0,8	3,2	0,8	4,3	8,7	3,9	5,2	3,7	3,5	5,4
Exportações	3,5	3,4	3,6	2,8	4,2	3,8	2,5	3,8	3,2	2,8	3,0	3,3	3,0	3,5	3,3
Importações	1,7	4,2	3,6	3,3	5,6	4,6	2,9	4,5	3,9	5,0	2,9	4,6	4,1	3,5	4,4
Inflação (IHPC)	5,3	2,6	2,7	2,5	2,7	2,6	2,6	2,6	2,2	2,2	2,1	2,2	2,1	2,3	2,0
Deflator do PIB	6,9	3,7	4,7	2,8	4,2	3,8	3,1	4,5	2,6	2,7	2,4	2,4	2,5	2,6	2,9
Desemprego (% população ativa)	6,5	6,5	6,5	6,5	6,4	6,4	6,7	6,6	6,4	6,4	6,4	6,3	6,4	6,5	6,4

Fontes: 2023: INE - Contas Nacionais Trimestrais, novembro 2024; OCDE - Economic Outlook Volume 2024 2.ª publicação, dezembro 2024; CFP - Perspetivas Económicas e Orçamentais 2024-2028 (atualização), setembro 2024; FMI - Article IV Consultation, outubro 2024 ; BdP - Boletim Económico, outubro 2024; MF - Plano Orçamental-Estrutural Nacional de Médio-Prazo 2024-2028, outubro 2024; CE - Autumn 2024 Economic Forecast, novembro 2024

A Figura 3-1 apresenta a evolução do parque automóvel de veículos elétricos a bateria (*battery electric vehicles*, BEV) e de veículos híbridos *plug in* (*plug in hybrid vehicles*, PHEV), os quais são potenciais utilizadores da rede de mobilidade elétrica.

Figura 3-1 - Evolução do parque automóvel BEV + PHEV



Fonte: ERSE, ACAP, UVE, IMT

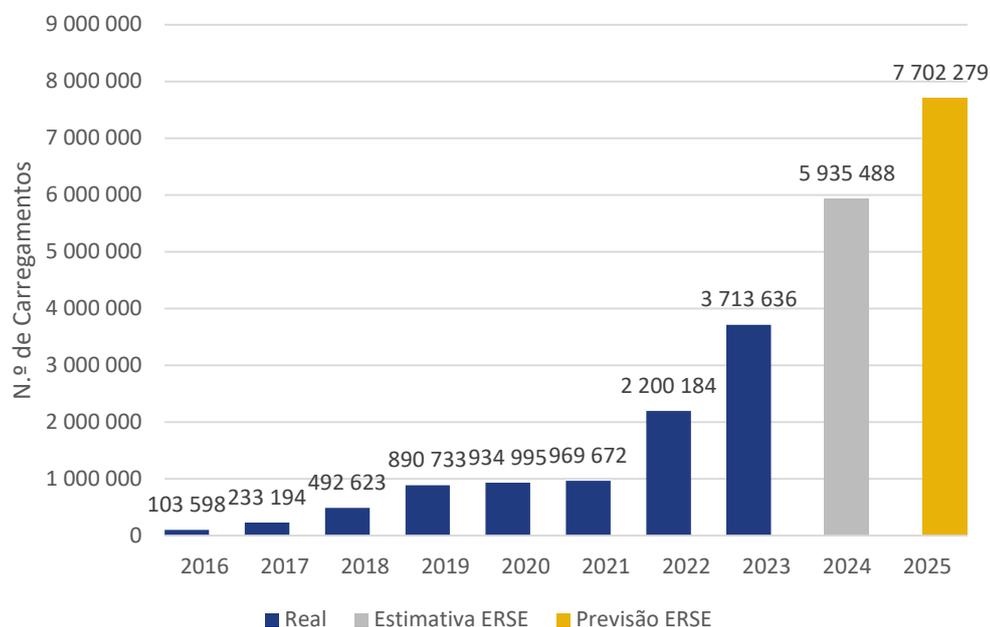
3.1 EVOLUÇÃO DA MOBILIDADE ELÉTRICA

Esta secção fundamenta os pressupostos considerados pela ERSE na definição da procura da rede de mobilidade elétrica que suporta o cálculo das tarifas da EGME para o ano de 2025. As quantidades globais assumidas têm como base a informação real e previsional enviada pela EGME, no que respeita ao número de pontos de carregamento, ao número de carregamentos e de energia consumida no carregamento de veículos elétricos [RME, artigo 80.º, n.ºs 7 e 8, designadamente].

SÍNTESE DA EVOLUÇÃO DO NÚMERO DE CARREGAMENTOS

Na figura e no quadro seguintes apresenta-se a evolução do número de carregamentos na rede de mobilidade elétrica até 2023, a estimativa para 2024 e a previsão da ERSE para 2025. De notar que estes valores reportam a carregamentos tanto em fase comercial, em que há lugar ao pagamento desses carregamentos, como em fase piloto, que terminou formalmente a 1 de julho de 2020, período durante o qual os carregamentos foram realizados sem custos para o utilizador.

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



Fontes: MOBI.E: 2016 a 2018, Plano de Atividades e Orçamento (PAO); 2019 a 2023, contas reguladas reais. ERSE: estimativa 2024 e previsão 2025.

Quadro 3-2 - Número de carregamentos na mobilidade elétrica, em Portugal continental e nas Regiões Autónomas da Madeira e dos Açores, considerado no cálculo tarifário

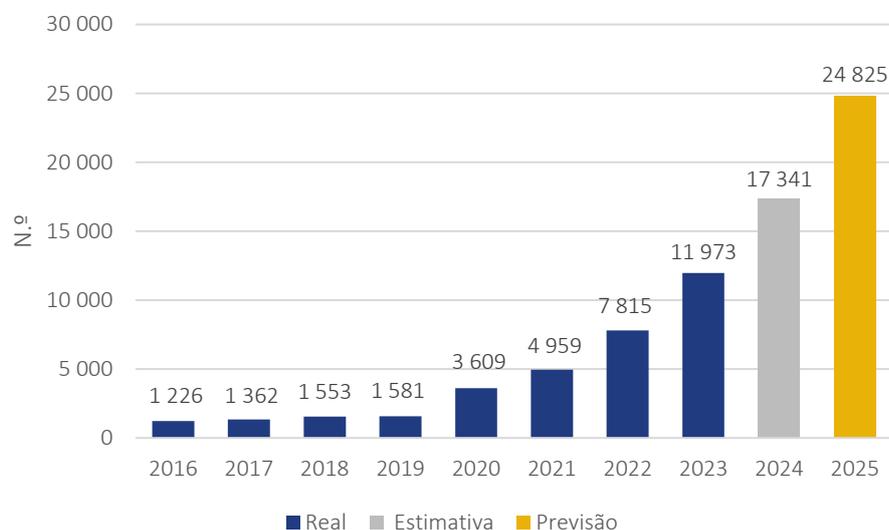
Número de carregamentos efetuados pelos UVE na rede de mobilidade elétrica							
	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Carregamentos em pontos de carregamento de OPC	890 347	934 181	939 714	2 166 617	3 644 851	5 801 892	7 528 916
Carregamentos em pontos de carregamento de DPC	386	814	29 958	33 567	68 785	133 596	173 363
Total	890 733	934 995	969 672	2 200 184	3 713 636	5 935 488	7 702 279

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

SÍNTESE DA EVOLUÇÃO DO NÚMERO DE PONTOS DE CARREGAMENTO

A figura e o quadro seguintes apresentam a evolução do número de pontos de carregamentos na rede de mobilidade elétrica até 2023, a estimativa para 2024 e a previsão da EGME para 2025. Tal como para a figura anterior, estes valores reportam ao total dos pontos de carregamento, incluindo os momentos em que estiveram enquadrados pela fase piloto.

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



Fontes: MOBI.E: 2016 a 2018, PAO; 2019 a 2023, contas reguladas reais; e 2024 e 2025, contas reguladas previsionais.

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

Número de pontos de carregamento na rede de mobilidade elétrica							
	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Pontos de carregamentos de OPC	1 575	3 602	4 926	7 598	10 502	14 471	20 218
Pontos de carregamentos de DPC	6	7	33	217	1 471	2 870	4 607
Total	1 581	3 609	4 959	7 815	11 973	17 341	24 825

Fontes: MOBI.E: 2019 a 2023, normas valores reais; 2024 e 2025, contas reguladas previsionais.

PRESSUPOSTOS METODOLÓGICOS

De acordo com o prazo regulamentar estabelecido, em junho de 2024 a MOBI.E, na qualidade de EGME, enviou as estimativas e as previsões de consumo e do número de carregamentos para os anos 2024 e 2025, respetivamente.

A EGME, na sua estimativa para 2024, considera que a rede de mobilidade elétrica irá atingir os 5 797 711 carregamentos, tratando-se de uma revisão em alta (em 17%) face ao valor considerado pela ERSE, em dezembro de 2023, para o exercício tarifário de 2024 (4 954 563 carregamentos). Para 2025, a EGME faz

uma previsão de 8 323 718 carregamentos, o que representa um incremento de 44% em relação à sua estimativa de número de carregamentos para o ano de 2024.

A empresa refere ter adotado uma perspetiva conservadora, tendo em conta as várias condicionantes ao setor que o influenciam de forma contraditória. De entre estas, destacam-se a falta de *chips* necessários para o fabrico de veículos automóveis, o prolongamento da guerra na Ucrânia, os prazos dilatados para satisfação das encomendas de veículos elétricos e o agravamento das taxas à importação para a Europa de veículos elétricos oriundos de países extra-comunitários, aumentando o seu preço final e consequentemente reduzindo a sua competitividade.

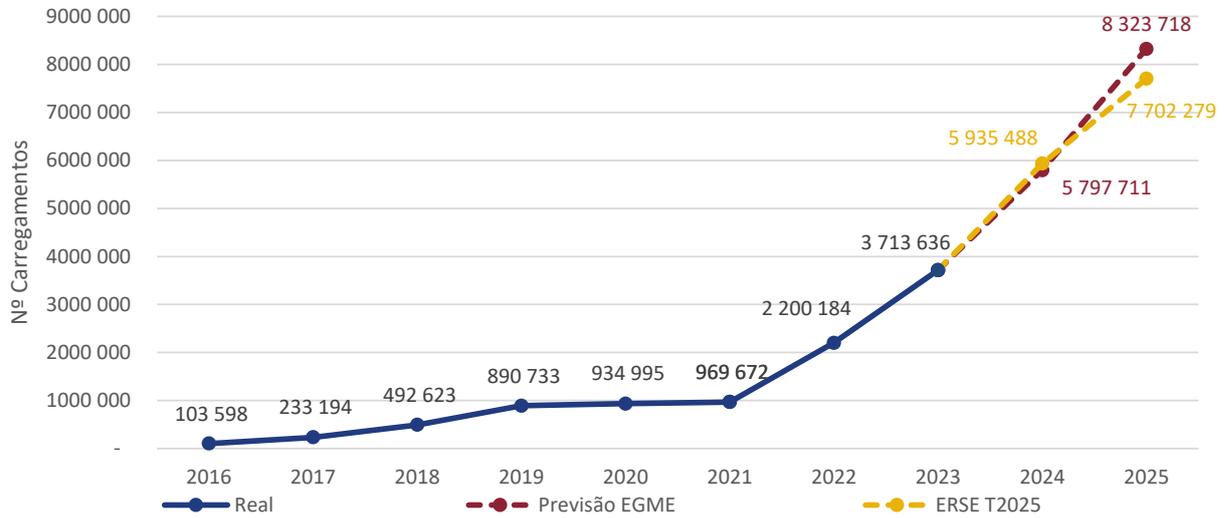
As atuais previsões da EGME assentam num modelo de regressão polinomial de segundo grau para prever a utilização da rede de mobilidade elétrica, tendo por base o histórico de dados mensais recolhidos desde janeiro de 2021 até abril de 2024, sendo que os cálculos são efetuados em base mensal. O modelo polinomial demonstra-se mais ambicioso, a longo prazo, que a evolução dos meses mais recentes, que indicam uma trajetória de crescimento constante.

Assim, conjugando os dados mais recentes da evolução do setor da mobilidade elétrica, os condicionalismos expectáveis que influenciam essa evolução e a informação da EGME sobre o nível de carregamentos e de consumo de energia elétrica para os anos de 2024 e 2025, a ERSE utilizou uma regressão linear para a previsão do número de carregamentos na rede de mobilidade elétrica em 2025. Relativamente ao período temporal usado, a ERSE optou por considerar o número de carregamentos desde janeiro de 2022 a dezembro de 2024. Salienta-se que a ERSE estimou o número de carregamentos dos meses de maio a dezembro de 2024, acomodando assim os períodos de sazonalidade.

Deste modo, o número de carregamentos previstos pela ERSE para 2025 é inferior (-7%) ao apresentado pela EGME. Relativamente a 2024, a estimativa da ERSE é ligeiramente superior (+2%) à apresentada pela EGME. As previsões da ERSE para 2025 são que os carregamentos na rede de mobilidade elétrica apresentem um aumento de 30% face à estimativa de carregamentos para o ano 2024.

A Figura 3-4 sintetiza o número de carregamentos em T2025 considerado pela ERSE, assim como as previsões da EGME.

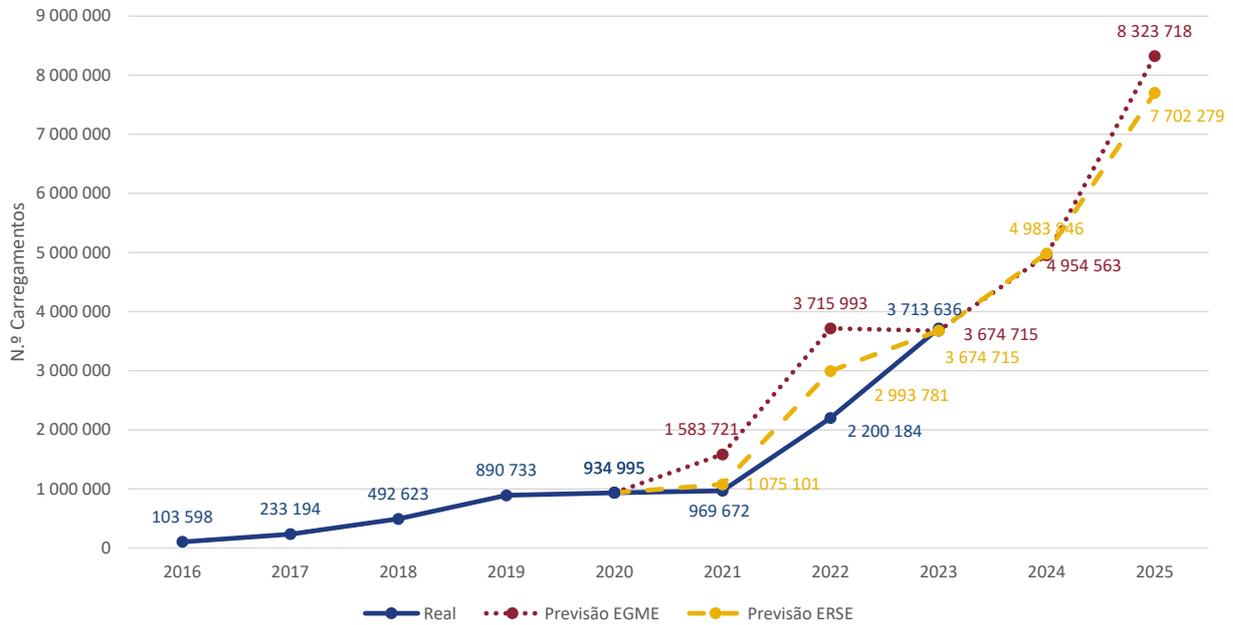
Figura 3-4- Evolução do número de carregamentos na rede de mobilidade elétrica (Portugal continental e Regiões Autónomas da Madeira e dos Açores)



Fonte: MOBI.E: Contas reguladas reais e previsionais. ERSE: estimativa 2024 e previsão 2025.

A Figura 3-5 compara o número de carregamentos ocorridos e as previsões da EGME e da ERSE consideradas em cada ano tarifário, para efeitos da fixação das Tarifas da EGME.

Figura 3-5- Comparação das previsões do número de carregamentos na rede de mobilidade elétrica e sua evolução (Portugal continental e Regiões Autónomas da Madeira e dos Açores)



Fonte: MOBI.E: Contas reguladas reais e previsionais. ERSE: previsões.

Observa-se que as previsões da ERSE têm sido mais conservadoras que as da EGME até 2022, acabando por se revelarem mais próximas do valor real. Em 2025, as previsões da ERSE voltam a ser inferiores às previsões da EGME, revelando uma visão mais conservadora na previsão de carregamentos.

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

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

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

Quadro 3-4 – Quantidades consideradas no cálculo das tarifas da EGME para 2025

GESTÃO DE OPERAÇÕES DA REDE DE MOBILIDADE ELÉTRICA	QUANTIDADES
Tarifa da EGME aplicável aos CEME	(N.º)
Número de carregamentos efetuados pelos UVE em pontos de carregamento de OPC e DPC	7 702 279
Tarifa da EGME aplicável aos OPC	(N.º)
Número de carregamentos efetuados pelos UVE em pontos de carregamento de OPC	7 528 916
Tarifa da EGME aplicável aos DPC	(N.º)
Número de pontos de carregamento de DPC	4 607

4 DETERMINAÇÃO DOS PROVEITOS PERMITIDOS E DOS AJUSTAMENTOS

O Decreto-Lei n.º 39/2010, de 26 de abril, com as alterações introduzidas pelo Decreto-Lei n.º 90/2014, de 11 de junho, estabelece que a atividade de Gestão de Operações da Rede de Mobilidade Elétrica (GOME) fica sujeita a regulação, nos termos previstos no referido Decreto-Lei, e atribui competências específicas de regulação à ERSE, as quais foram concretizadas através do RME em vigor.

Nesta peça regulamentar, a ERSE desenvolve e concretiza as metodologias de regulação e de supervisão que lhe foram incumbidas, que deverão permitir o equilíbrio económico e financeiro da atividade de GOME, em condições de gestão eficiente, num horizonte temporal não inferior a 15 anos. Assim, no Capítulo III desse regulamento, designadamente no artigo 38.º, definem-se as metodologias regulatórias aplicadas ao cálculo dos proveitos permitidos da Entidade Gestora da Rede de Mobilidade Elétrica (EGME) e identificam-se os parâmetros e as fórmulas relevantes para esse cálculo.

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

4.1.1 METODOLOGIA DE REGULAÇÃO

O modelo regulatório adotado para a atividade de GOME, vertido no RME, procura assegurar a racionalidade e a sustentabilidade económica da atividade, de forma a atender à legislação em vigor⁷. Na definição desse modelo regulatório foram consideradas as particularidades da atividade de GOME que, além de ser inovadora e estar assente numa organização do setor específica da realidade nacional, ainda se encontra em desenvolvimento.

O modelo de regulação baseia-se na aceitação dos custos economicamente justificáveis, isto é, dos custos que se considerem necessários para a realização da atividade de forma eficiente. Os custos economicamente justificáveis previstos para a atividade regulada em cada ano são recuperados pelas

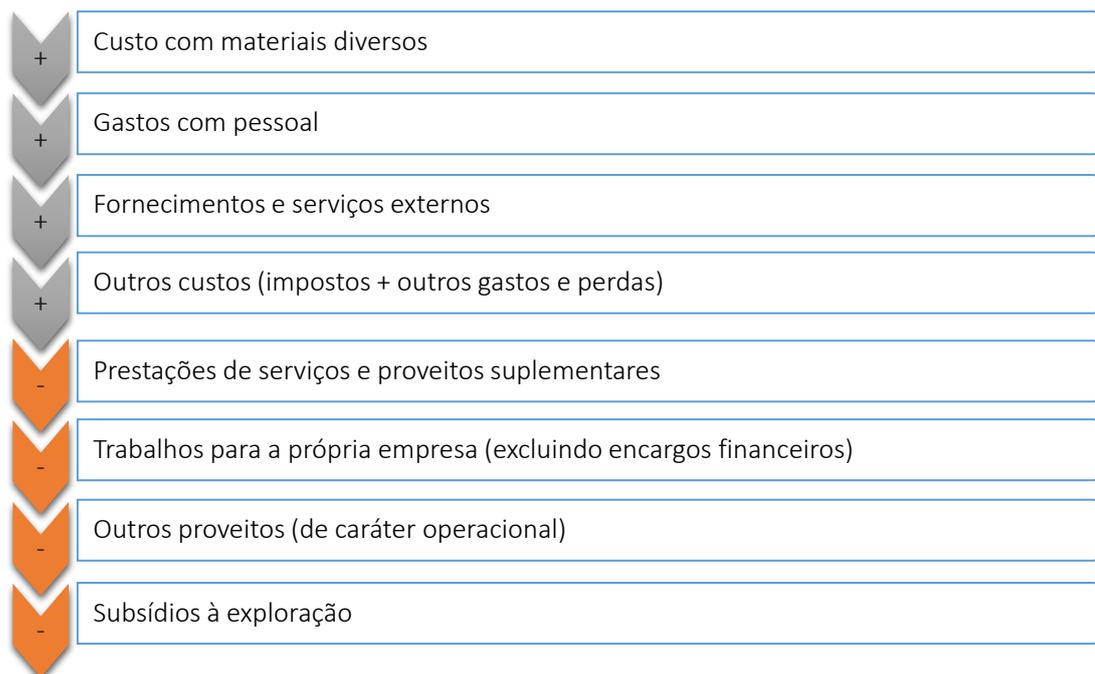
⁷ Refira-se que o artigo 24.º do Decreto-Lei n.º 39/2010, na redação vigente, estabelece que a atribuição da remuneração à atividade regulada da EGME deverá garantir o equilíbrio económico e financeiro dessa atividade, em condições de gestão eficiente.

tarifas desse ano, sendo definitivamente aceites e integrados nas tarifas ao fim de dois anos, no cálculo dos ajustamentos aos proveitos permitidos, tendo por base valores reais e auditados por entidade independente.

O tipo de regulação aplicado centra-se assim na avaliação dos custos. No que diz respeito aos custos de CAPEX⁸, a taxa de remuneração definida pela ERSE é aplicada ao valor da base de ativos fixos não financeiros, adicionado do valor das amortizações do exercício, após a dedução de participações e subsídios.

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

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



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

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

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

4.2 PARÂMETROS PARA A DEFINIÇÃO DE PROVEITOS

Conforme referido anteriormente, o ano de 2025 é o último ano do período de regulação que se iniciou em 2022. As opções da ERSE para os parâmetros definidos encontram-se detalhados e justificados no documento “Tarifas e Proveitos da Entidade Gestora da Rede de Mobilidade Elétrica para 2022 e Parâmetros para o Período de Regulação 2022-2025”¹⁰.

4.2.1 PARÂMETROS A VIGORAR NO ANO DE 2025

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

Parâmetro	Valor adotado	Descrição	RME
Custo de Capital	1,5%	Taxa de remuneração dos ativos fixos tangíveis, goodwill e ativos intangíveis afetos à atividade de Gestão de Operações da Rede de Mobilidade Elétrica, em percentagem.	Art.º 38.º
Nº anos de diferimento intertemporal de proveitos	0	Período, em anos, a que corresponde a recuperação intertemporal dos proveitos permitidos.	Art.º 38.º
Indutor de Custos	Nº Carregamentos anual	Parâmetro que representa a forma como que se reparte o custo da atividade.	Art.º 38.º

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

4.3.1 PROVEITOS PERMITIDOS EM 2025

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

Assim, a ERSE analisou detalhadamente as diversas rúbricas de custos previstos pela EGME para 2025, tendo optado pela não aceitação de alguns montantes, de acordo com a sua natureza.

¹⁰ <https://www.erse.pt/media/xrcbpaxm/tarifas-e-proveitos-egme-2022.pdf>.

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

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

		Unidade: 10 ³ EUR		
		Tarifas 2024	Tarifas 2025	Varição %
a = 1 + (2 * 3)	Custos com capital afetos à atividade de GOME, previstos para o ano t	163	119	-27%
1	Amortização dos ativos fixos tangíveis, goodwill e ativos intangíveis, afetos à atividade de GOME, deduzida da amortização do ativo participado, no ano t	159	115	-27%
2	Valor médio dos ativos fixos tangíveis, goodwill e ativos intangíveis, afetos à atividade de GOME, líquido de amortizações e participações, no ano t, dado pela média aritmética simples dos valores no início e no fim do ano	299	235	-21%
3	Taxa de remuneração dos ativos fixos tangíveis, goodwill e ativos intangíveis afetos à atividade de GOME, previstos para o ano t	1,5%	1,5%	-
b = 4+5	Custos de exploração afetos à atividade de GOME, aceites pela ERSE, previstos para o ano t	1 645	1 983	21%
4	Fornecimento de Serviços Externos (FSE)	677	793	17%
5	Gastos com Pessoal	968	1 190	23%
c	Subsídios não diretamente associados ao imobilizado e outros proveitos da atividade de GOME, que não resultam da aplicação das tarifas da EGME, previstos para o ano t	0	0	-
d	Recuperação do diferimento intertemporal dos proveitos permitidos ocorrido no ano t-n	180	0	-
e	Ajustamento no ano t, dos proveitos da atividade de GOME, tendo em conta os valores ocorridos no ano t -2 ⁽¹⁾	-489	-320	-
A = a+b-c+d-e	Proveitos permitidos da atividade de GOME, previstos para o ano t	2 478	2 422	-2%
f	Montante previsto para o ano t, correspondente ao diferimento intertemporal de proveitos permitidos	0	0	-
B = A - f	Proveitos a recuperar da atividade de GOME por aplicação das tarifas da EGME, previstos para o ano t	2 478	2 422	-2%

Nota: ⁽¹⁾ Ajustamentos negativos representam valores a devolver à empresa

Observa-se, no Quadro 4-2, uma ligeira diminuição dos proveitos em 2025 face a 2024 (- 2%). A variação negativa dos proveitos permitidos da atividade de GOME resulta sobretudo do fim da recuperação do diferimento intertemporal ocorrido em 2021 e da diminuição do ajustamento de t-2 relativo a 2023. Em sentido contrário, o OPEX cresce em 2025 face a 2024. Salienta-se que o OPEX tem um peso de 81,9% nos proveitos permitidos da EGME, já o CAPEX representa cerca de 4,9%.

CUSTOS NÃO ACEITES

Neste ponto, identificam-se as rubricas e respetivos montantes não aceites em 2025, bem como a justificação para as decisões tomadas.

Quadro 4-3 - Custos não aceites em 2025

Unidade: 10³ EUR

Rubrica	Valor proposto pela EGME	Valor aceite	Valor não aceite
Website (CAPEX)	54	47	6
Gastos com Pessoal (OPEX)	1 235	1 189	46
Total	1 289	1 236	52

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

- Website

A EGME considera o *website* institucional afeto em 80% à atividade regulada. Durante o processo tarifário de 2022¹¹ a ERSE decidiu que a afetação do *website* da MOBI.E deveria ter em conta a afetação teórica da atividade regulada no negócio da MOBI.E e aplicar-se a mesma aos custos decorrentes do *website* institucional, não se reconhecendo nos proveitos permitidos os restantes custos, por se reportarem à atividade não regulada. Não havendo uma alteração de contexto e de novas justificações desde o processo tarifário de 2022, mantém-se o critério de alocação considerado nesse processo, que indica uma afetação geral da atividade regulada no negócio da empresa. Deste modo, aceita-se apenas 64%¹² dos custos com o *website* afetos à atividade regulada em 2025.

- Gastos com Pessoal

A EGME propõe aumentar os seus gastos com pessoal para 2025 em 25% relativamente ao estimado para 2024 e em 84% relativamente aos custos reais em 2023. Este aumento deve-se à finalização do processo de contratação de 17 trabalhadores iniciado em 2024 e à contratação de mais 2 colaboradores em 2025 com afetação à atividade regulada. O processo de contratação de 17

¹¹ <https://www.erse.pt/media/xrcbpaxm/tarifas-e-proveitos-egme-2022.pdf>

¹² A alocação deste ativo à atividade regulada diminui entre 2023 (75%) e 2025 (64%) devido à diminuição do peso das rubricas de custos associadas à atividade regulada (FSE e Gastos com pessoal) no total da atividade da MOBI.E entre 2025 e 2023, eventualmente devido à crescente importância da atividade não regulada no negócio da MOBI.E.

trabalhadores em 2024 foi autorizado pelo Senhor Secretário de Estado do Tesouro, enquadrado no plano de atividades e orçamento para o triénio 2024-2026 da MOBI.E, S.A. No despacho de autorização pode ler-se o seguinte: “A proposta de “Plano de Atividades e Orçamento para o triénio 2024-2026” da MOBI.E, S.A. requer a concordância de Sua Excelência o Secretário de Estado do Tesouro, apenas no tocante ao Plano Anual (para 2024) dada a degradação do EBITDA em 2025 e 2026...”. Deste modo, depreende-se que as contratações para 2025 carecem (novamente) de autorização por parte do Senhor Secretário de Estado do Tesouro e das Finanças (leia-se acionista). Neste contexto, não se aceita, em sede de previsões, o custo referente à contratação de mais 2 colaboradores em 2025, acautelando, contudo, que se reavaliarão estes custos em fase de ajustamento tarifário.

PARCELA DE DIFERIMENTO

Tal como nos três últimos processos tarifários, entende-se que a opção mais adequada consiste em não diferir a recuperação de nenhuma parcela dos proveitos permitidos de 2025. Esta opção baseia-se no princípio de não criação de dívida, promovendo a sustentabilidade da atividade regulada da MOBI.E e no princípio de os preços terem de refletir, em cada momento, os custos da atividade.

A ponderação dessa opção teve ainda em conta a avaliação do equilíbrio económico-financeiro da atividade regulada, quando gerida de forma eficiente.

Esta opção visa igualmente evitar subsidiação cruzadas intertemporais entre os consumidores do presente e do futuro. Na secção de parâmetros do documento “Tarifas e Proveitos da Entidade Gestora da Rede de Mobilidade Elétrica para 2022 e Parâmetros para o Período de Regulação 2022-2025”¹³ encontram-se detalhadas e justificadas as razões que suportam esta decisão.

Além do respeito por esses princípios, regista-se ainda que, nas tarifas para 2025, o proveito unitário (por carregamento) definido para 2025 é significativamente menor em relação aos anos anteriores, pelo que o nível de proveitos a recuperar por estas tarifas não cria, *per se*, um entrave ao desenvolvimento da mobilidade elétrica.

¹³ <https://www.erse.pt/media/xrcbpaxm/tarifas-e-proveitos-egme-2022.pdf>

Por fim, saliente-se que o não diferimento da recuperação de qualquer parcela dos proveitos permitidos para 2025 foi destacado positivamente pelo CT, no seu Parecer à proposta de Tarifas e Proveitos da EGME para 2025. Deste modo, os proveitos a recuperar em 2025 são iguais aos proveitos permitidos.

4.3.2 AJUSTAMENTO T-2

CUSTOS NÃO ACEITES

Nas tarifas de 2025 aplica-se o ajustamento de t-2, tendo em conta os valores ocorridos no ano de 2023, de acordo com a fórmula de cálculo definida no ponto n.º 6 do artigo 38.º do RME.

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

Uma vez que o modelo de proveitos permitidos está assente numa metodologia de validação dos custos, a ERSE analisou detalhadamente as diversas rúbricas de custos reais da EGME em 2023, tendo optado pela não aceitação de alguns montantes, de acordo com a sua natureza.

No Quadro 4-4 identificam-se as rúbricas e respetivos montantes não aceites em 2023, bem como a justificação para as decisões tomadas.

Quadro 4-4- Custos não aceites em 2023

Unidade: 10³ EUR

Rubrica	Valor proposto pela EGME	Valor aceite	Valor não aceite
Website (CAPEX)	18	17	1
MOBI.DATA (CAPEX)	16	10	6
Subcontrato (OPEX)	516	477	40
Trabalhos Especializados Informáticos I (OPEX)	2,7	2,5	0,2
Trabalhos Especializados Informáticos II (OPEX)	27	14	13
Total	581	521	61

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

- Website

Tal como explicitado anteriormente, a ERSE decidiu, no processo tarifário de 2022, que a afetação do website da MOBI.E deveria ter em conta a afetação teórica da atividade regulada no negócio da MOBI.E e aplicar-se a mesma aos custos decorrentes do website institucional, não se reconhecendo nos proveitos permitidos os restantes custos, por se reportarem à atividade não regulada. Não havendo uma alteração de contexto e de novas justificações, mantém-se o critério de alocação considerado nesse processo. Deste modo, aceitam-se apenas 75% dos custos com o website afeto à atividade regulada em 2023.

- MOBI.DATA

No processo tarifário de 2024¹⁴, a ERSE decidiu que se deve apenas aceitar os custos da MOBI.DATA referentes à percentagem da informação exigida no RME que está disponível nessa plataforma. Para

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

tal, foram considerados apenas os custos na proporção da percentagem da informação disponibilizada nos termos do artigo 83.º do RME. Assim, só 44% dos custos afetos à atividade regulada são aceites.

- Subcontratos

O valor de custos com fornecimentos e serviços externos (FSE) reportado na rubrica “subcontratos” refere-se à aquisição de serviços da plataforma que gere, atualmente, a rede pública de mobilidade elétrica. Para o custo do contrato para a plataforma de gestão da rede concorrem três parcelas, designadamente: i) licença e prestação de serviços, ii) serviços relativos à migração e iii) serviços adicionais. A licença e prestação de serviços é a parcela paga mensalmente pela utilização da plataforma de gestão da rede de mobilidade elétrica. A plataforma de gestão da rede contratada funcionou entre janeiro e outubro de 2023, durante esse período foram efetuados trabalhos de migração entre essa plataforma e a nova plataforma de gestão da rede. A partir de novembro de 2023 a EGME passou a utilizar apenas a nova plataforma de gestão da rede, embora tenha pago custo da plataforma relativo ao mês de novembro. Estando no mês em questão a nova plataforma a funcionar em pleno e já tendo tido vários meses de trabalhos de migração, decidiu-se não aceitar os custos referentes ao valor mensal pago em novembro.

- Trabalhos Especializados Informáticos I

Os contratos de otimização do *website* reportados na rubrica de “Trabalhos Especializados-informáticos” dos FSE, têm como âmbito a prestação de serviços para adaptação, atualização e otimização do *website* da MOBI.E. A EGME indica que o critério de afetação deste contrato deve ser a imputação ao *website*. Tendo sido revista a alocação do *website* à atividade regulada (*vide* pontos acima), os custos que têm este critério de alocação devem ser revistos em conformidade. Deste modo, o contrato da otimização do site tem uma afetação de 75% à atividade regulada.

- Trabalhos Especializados Informáticos II

Na rubrica de “Trabalhos Especializados - Informáticos” dos FSE, são, também, reportados contratos de prestação de serviços para a migração, extração e tratamento de dados entre a plataforma de gestão da rede e o MOBI.DATA. Estes contratos têm como critério de afetação à atividade regulada a imputação do MOBI.DATA. Tendo sido revista a alocação do MOBI.DATA à atividade regulada (*vide* pontos acima),

os custos que têm este critério de alocação devem ser revistos em conformidade. Deste modo, define-se que estes contratos tenham uma afetação de 44% à atividade regulada.

CÁLCULO DO AJUSTAMENTO T-2

No Quadro 4-5 apresenta-se o ajustamento dos proveitos permitidos relativos a 2023 a repercutir em 2025, na atividade de GOME, dado pela expressão estabelecida no artigo 38.º do RME em vigor. Neste quadro pode-se comparar os valores verificados em 2023 com os previstos no cálculo das tarifas de 2023. O desvio a repercutir nas tarifas de 2025 resulta da diferença entre os proveitos a recuperar em 2023 e os proveitos faturados pela EGME pela aplicação das tarifas EGME durante esse ano. Esta diferença é atualizada para 2025 por aplicação da taxa de juro EURIBOR a 12 meses, média de 2023, acrescida de 0,50 pontos percentuais¹⁵ e a taxa de juro EURIBOR a 12 meses média de 1 de janeiro a 15 de setembro de 2024, acrescida de 0,40 pontos percentuais¹⁵.

¹⁵ Conforme justificação detalhada no documento de “Proveitos Permitidos e ajustamentos para 2025 das empresas reguladas do setor elétrico”.

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

		Unidade: 10 ³ EUR	
		2023	Tarifas 2023
a = 1 + (2 * 3)	Custos com capital afetos à atividade de GOME, previstos para o ano t	157	131
1	Amortização dos ativos fixos tangíveis, goodwill e ativos intangíveis, afetos à atividade de GOME, deduzida da amortização do ativo participado, no ano t	151	125
2	Valor médio dos ativos fixos tangíveis, goodwill e ativos intangíveis, afetos à atividade de GOME, líquido de amortizações e participações, no ano t, dado pela média aritmética simples dos valores no início e no fim do ano	382	414
3	Taxa de remuneração dos ativos fixos tangíveis, goodwill e ativos intangíveis afetos à atividade de GOME, previstos para o ano t	1,5%	1,5%
b = 4+5	Custos de exploração afetos à atividade de GOME, aceites pela ERSE, previstos para o ano t	1 729	1 457
4	Fornecimento de Serviços Externos (FSE)	1 055	662
5	Gastos com Pessoal	673	795
c	Subsídios não diretamente associados ao imobilizado e outros proveitos da atividade de GOME, que não resultam da aplicação das tarifas da EGME, previstos para o ano t	0	0
d	Recuperação do diferimento intertemporal dos proveitos permitidos ocorrido no ano t-n	180	180
e	Ajustamento no ano t, dos proveitos da atividade de GOME, tendo em conta os valores ocorridos no ano t -2	-148	-148
A = a+b-c+d-e	Proveitos permitidos da atividade de GOME, previstos para o ano t	2 215	1 916
f	Montante previsto para o ano t, correspondente ao diferimento intertemporal de proveitos permitidos	0	0
B = A - f	Proveitos a recuperar da atividade de GOME por aplicação das tarifas da EGME, previstos para o ano t	2 215	1 916
	Proveitos faturados pela EGME por aplicação das tarifas da EGME, no ano t -2	1 919	
15 =12+13+14	Desvio de t-2	-295	
8	taxa de juro EURIBOR a 12 meses, t -2 + spread	4,4%	
9	taxa de juro EURIBOR a 12 meses, t -1 + spread	3,8%	
17	Ajustamento em t dos proveitos da atividade da atividade de GOME, relativos a t-2 ⁽¹⁾	-320	

Nota: ⁽¹⁾ Ajustamentos negativos representam valores a devolver à empresa

Observa-se que os valores dos ajustamentos desta atividade decorrem, sobretudo, do incremento dos custos do OPEX comparativamente ao previsto, nomeadamente dos custos relativos à contratação da plataforma de gestão da rede. Em contrapartida, constata-se um ligeiro aumento da faturação em 2023 face ao definido nos proveitos permitidos de 2023.

5 TARIFAS DA ENTIDADE GESTORA DA REDE DE MOBILIDADE ELÉTRICA EM 2025

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

Quadro 5-1 - Tarifas Reguladas da EGME

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

5.1 ESTRUTURA TARIFÁRIA

As tarifas da EGME assumem uma estrutura tarifária monómia, isto é, com uma única variável de faturação ¹⁶, conforme se apresenta na Figura 5-1.

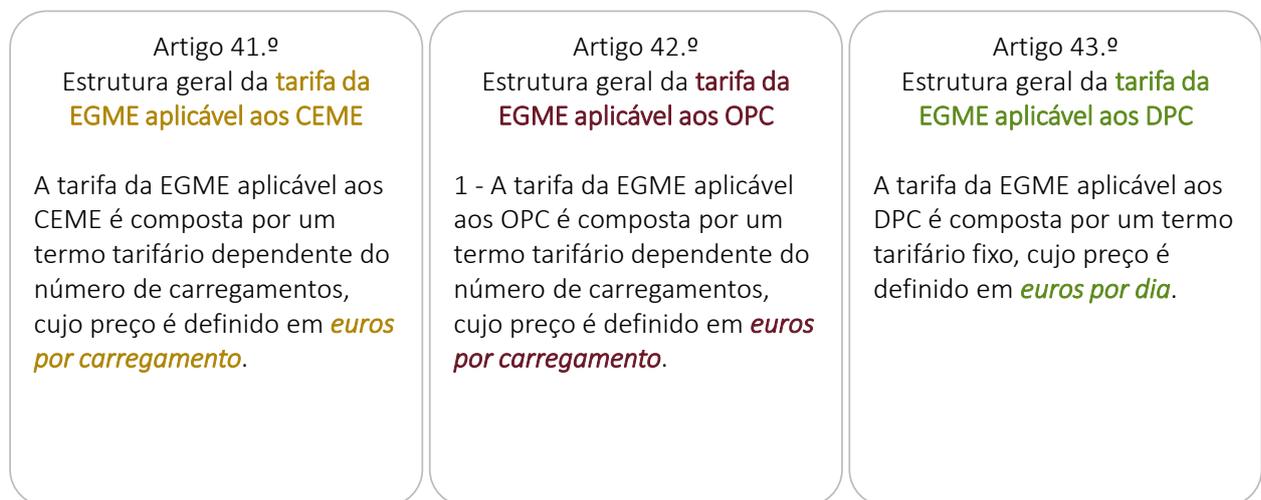
No caso das **tarifas da EGME aplicáveis aos CEME e aos OPC**, a variável de faturação corresponde ao número de carregamentos realizados por utilizadores de veículo elétrico (UVE) [RME, artigos 41.º e 42.º], sendo que, no caso da tarifa aplicável a CEME, esses carregamentos são os realizados pelos UVE,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

¹⁶ A discussão detalhada das opções tomadas quanto à estrutura das tarifas da EGME pode ser consultada no documento de síntese dos comentários à [Consulta Pública n.º 78](#).

outro, facilitar, tanto aos CEME como aos OPC, a construção de tarifários variabilizados a apresentar aos UVE, o que não sucederia com a existência de um termo adicional de caráter fixo ¹⁷.

Para a **tarifa da EGME aplicável aos DPC**, a escolha da variável recaiu sobre o número de pontos de carregamento [RME, artigo 43.º, n.º 1]. A motivação subjacente é a de que, ao contrário das restantes tarifas da EGME, esta tarifa é de aplicação direta ao cliente final que, neste caso, é o titular do ponto de carregamento ¹⁸. Desse modo, a variável de faturação corresponde a um único termo fixo, permitindo a sua aplicação de forma mais simples, concorrendo igualmente para a melhor compreensão dos seus valores junto dos titulares de ponto de carregamento.

Figura 5-1 - Estrutura das tarifas da EGME

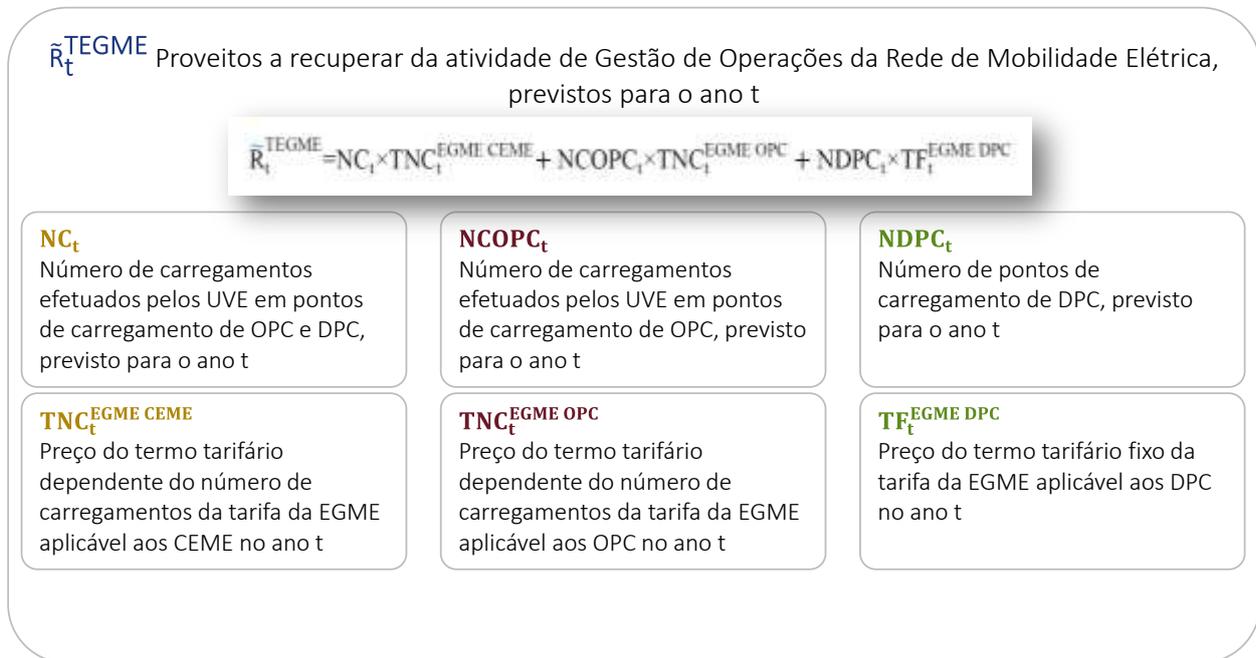


É, portanto, a partir destas tarifas que são recuperados os proveitos da atividade de GOME, conforme expressão na Figura 5-2 [RME, artigo 44.º, n.º 1].

¹⁷ Embora os CEME e os OPC sejam livres de adotar as estruturas tarifárias mais adequadas à repercussão de custos nos seus clientes.

¹⁸ Nos termos do RME, o DPC é definido como uma pessoa, singular ou coletiva ou equiparada, titular de um ponto de carregamento, situado em local de acesso privativo, integrado na rede de mobilidade elétrica por opção do titular e sem atividade comercial direta [RME, artigo 8.º, n.º 1].

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



No cálculo das tarifas da EGME para 2025, esta expressão foi convertida para uma versão reduzida, em que a imputação das receitas por tipo de entidade (CEME / OPC / DPC) é feita com base no número de carregamentos. Assim a expressão fica dependente de um preço normalizado por carregamento, P, e das variáveis de faturação:

$$\tilde{R}_t^{TEGME} = P \text{ [€/n.º de carregamentos]} \times (NC_t + NCOPC_t + NDPC_t \times \text{conversão}_{DPC})$$

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

Em relação à tarifa aplicável aos DPC, o pressuposto é semelhante, sendo que é necessário converter a variável de faturação, expressa em número de pontos de carregamento em DPC, para o número de carregamentos em DPC (conversão_{DPC}). Para as quantidades previstas para o período de aplicação de tarifas em 2025, este fator é de 38 carregamentos por ponto de carregamento, conforme se apresenta no Quadro 5-2. Este valor compara com 372 carregamentos por ponto de carregamento de OPC, previsto para o mesmo período, o que concorda com a utilização não comercial realizada em pontos de DPC. O valor do fator para 2025 é inferior ao valor utilizado no exercício tarifário anterior (96 carregamentos por ponto de carregamento).

Quadro 5-2 - Número de carregamentos em DPC por ponto de carregamento

	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Carregamentos em DPC	64	116	908	155	47	47	38

Fontes: MOBI.E: 2019 a 2023 contas reguladas reais; ERSE: estimativa 2024 e previsão 2025.

No exercício tarifário de 2024, aplicou-se um fator de atenuação que garantia uma variação do preço da tarifa de DPC o mais próxima possível da variação do preço da tarifa a aplicar a CEME e da tarifa a aplicar a OPC, assumindo o valor de 0,64. Com o mesmo objetivo, para 2025, assumiu-se um fator de atenuação que permite uma variação de preço o mais próximo possível entre a tarifa de DPC e as tarifas a aplicar a CEME e OPC, o qual assume o valor de 1.

Tendo em conta a previsão para 2025, quanto ao número de carregamentos em OPC e em DPC, assim como o valor assumido para o fator_{DPC}, resulta um preço normalizado, P, de 0,1572 €/carregamento.

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

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

O preço desta tarifa a aplicar pela EGME aos CEME em 2025 consta no Quadro 5-3.

Quadro 5-3 - Preços da tarifa EGME a aplicar aos CEME

Tarifa da EGME aplicável aos CEME	PREÇOS
Carregamento efetuado por UVE em ponto de carregamento de OPC e DPC	(EUR/carregamento)
	0,1572

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

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

O preço desta tarifa a aplicar pela EGME aos OPC em 2025 consta no Quadro 5-4.

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

Tarifa da EGME aplicável aos OPC	PREÇOS
Carregamento efetuado por UVE em ponto de carregamento de OPC	(EUR/carregamento)
	0,1572

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

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

O preço desta tarifa a aplicar pela EGME aos DPC em 2025 consta no Quadro 5-5.

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

Tarifa da EGME aplicável aos DPC	PREÇOS
Ponto de carregamento de DPC	(EUR/dia/ponto de carregamento)
	0,0162

5.5 EVOLUÇÃO DO PREÇO MÉDIO ENTRE 2021 E 2025

As figuras seguintes apresentam a evolução dos preços das tarifas da EGME entre 2021 e 2025.

As tarifas da EGME aplicáveis a CEME e OPC observam um decréscimo de 37% entre 2024 e 2025, enquanto a tarifa EGME aplicável a DPC apresenta uma descida de 62%. A evolução das tarifas da EGME em 2025 são fruto de um aumento da procura superior ao aumento dos proveitos.

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

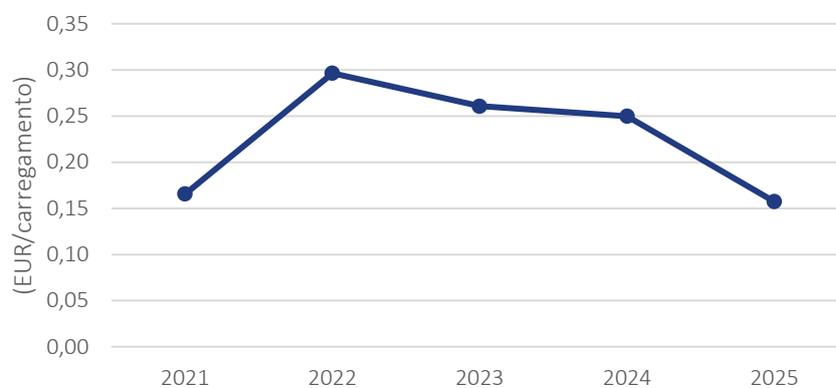


Figura 5-4 - Evolução da tarifa da EGME aplicável aos OPC

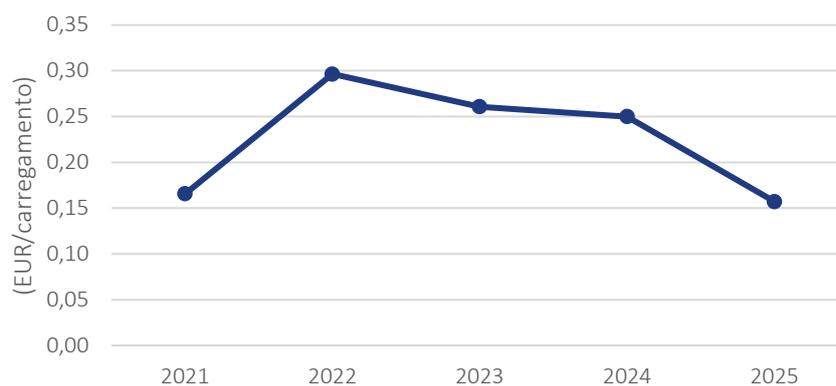
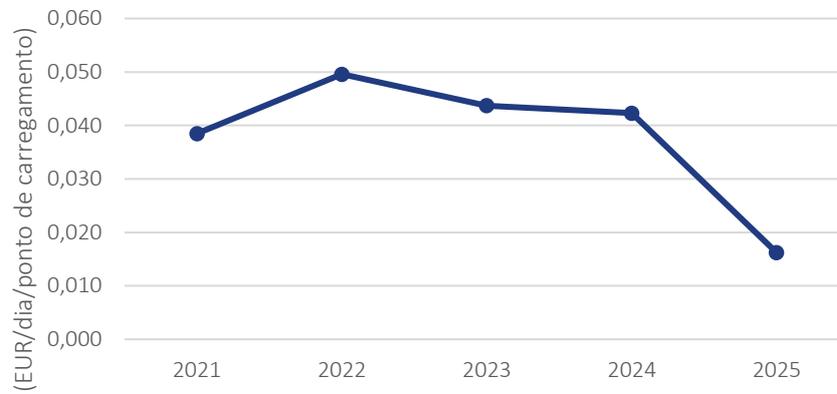


Figura 5-5 - Evolução da tarifa da EGME aplicável aos DPC



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

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

- A **componente CEME**, que consta do contrato acordado entre o CEME e o UVE, respeita à eletricidade fornecida para carregamento do veículo elétrico, que inclui: o valor da eletricidade e sua comercialização¹⁹, as redes de energia elétrica, bem como a tarifa EGME aplicável aos CEME,
- A **componente OPC**²⁰, que inclui: a utilização dos pontos de carregamento, assim como a tarifa EGME aplicável aos OPC,
- A **componente de taxas e impostos**, definidos pelo Estado português, designadamente: o imposto especial sobre o consumo de energia elétrica (IEC) e o imposto sobre o valor acrescentado (IVA), se aplicável.

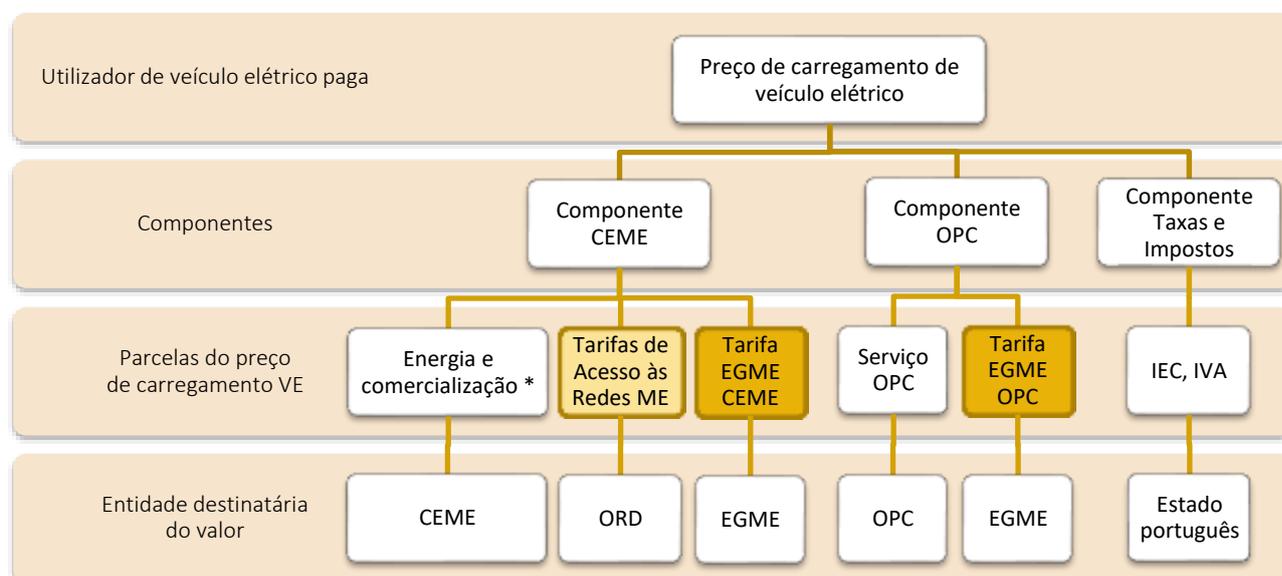
Assim, o preço final pago pelos utilizadores de veículos elétricos incorpora tarifas reguladas, definidas pela ERSE, quer sejam as tarifas da EGME, aplicáveis aos CEME e aos OPC, às quais este documento reporta, como as correspondentes às tarifas de Acesso às Redes de energia elétrica²¹. A Figura 6-1 resume a **estrutura do preço de carregamento de veículos elétricos** na Rede de Mobilidade Elétrica.

¹⁹ No caso das Regiões Autónomas da Madeira e dos Açores, o preço de energia e comercialização é regulado.

²⁰ Embora seja cobrada pelo CEME, esta parcela será transferida para os respetivos operadores de ponto de carregamento (OPC) onde o UVE carregou o seu veículo.

²¹ Tarifas de Acesso às Redes de Energia Elétrica aplicáveis à Mobilidade Elétrica, nos termos do Regulamento Tarifário do setor elétrico [art.º 55.º e 56.º], conforme a proposta de Tarifas e Preços para a energia elétrica e outros serviços em 2025.

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



Legenda:



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

Em relação às tarifas de Acesso às Redes importa referir que a ERSE submeteu a consulta pública²², em paralelo com a proposta de tarifas para o setor elétrico, uma alteração do Regulamento Tarifário do Setor Elétrico que inclui uma proposta de eliminação das tarifas de Acesso às Redes aplicáveis à mobilidade elétrica. Com essa alteração, o custo da utilização da rede elétrica pública seria recuperado, na sua totalidade, nas tarifas de acesso às redes aplicáveis ao titular do ponto de entrega da RESP, traduzindo-se numa simplificação do modelo atual. Considerando os comentários recebidos, que conduziram a que no encerramento da consulta pública se decidisse não avançar com a proposta, remetendo eventuais alterações para um momento posterior, mantém-se a situação atual, com a publicação das tarifas de Acesso às Redes aplicáveis à mobilidade elétrica em 2025.

Os carregamentos realizados em pontos de OPC para 2025 têm implícito um custo associado às tarifas EGME (aplicáveis a OPC e a CEME) de 0,31 €/carregamento (0,50 €/carregamento, em 2024). Estas tarifas

²² [Consulta Pública n.º 123](#), relativa à proposta de alteração do Regulamento Tarifário do setor elétrico.

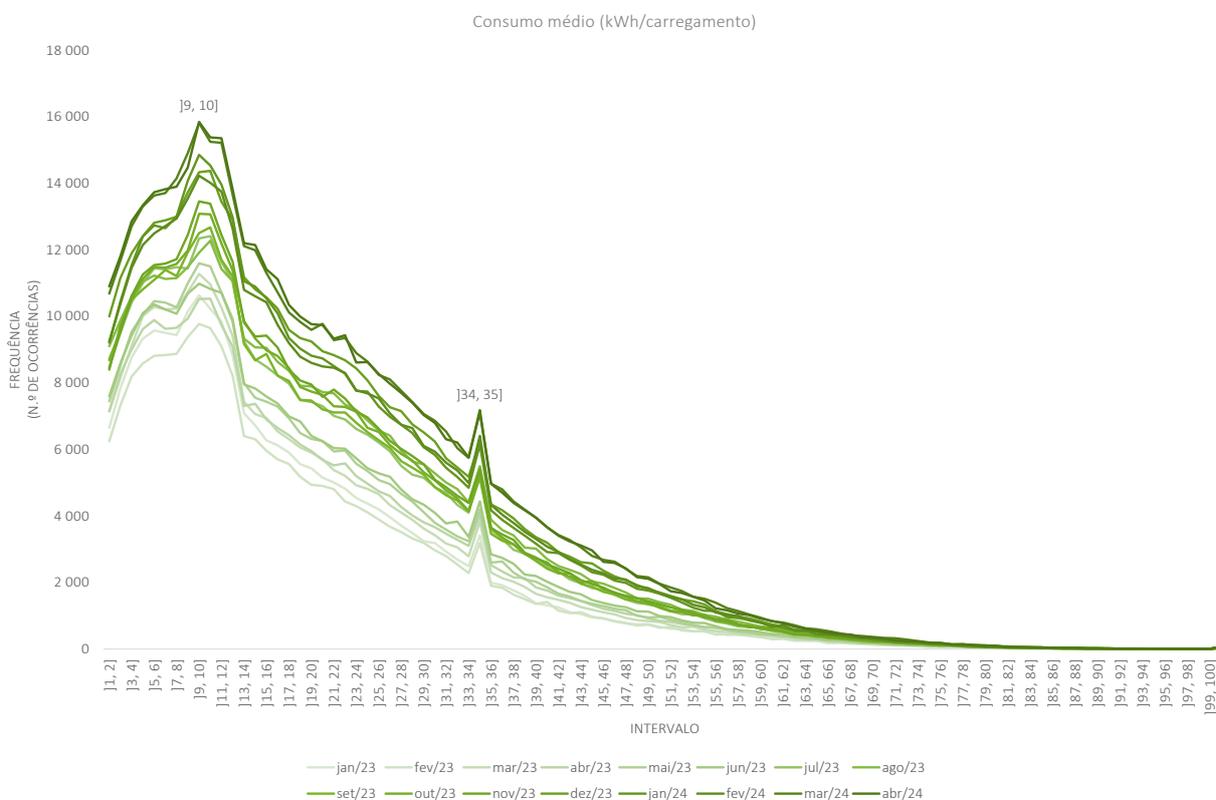
são parte dos custos dos OPC e dos CEME e assim, indiretamente, afetam o preço final pago pelos UVE ao realizarem carregamentos na rede de mobilidade elétrica.

No caso de pontos de carregamento de DPC, a tarifa da EGME que lhes é aplicável representa um encargo anual de 5,9 €/ ponto de carregamento (15,4 €/ponto de carregamento, em 2024).

PRESSUPOSTOS DE ANÁLISE

A avaliação que se apresenta de seguida é realizada para um único **cenário de carregamento**, em termos de consumo, que se considera ser o mais representativo dos carregamentos realizados na rede de mobilidade elétrica. Este cenário corresponde a um consumo de 9,5 kWh/carregamento, valor médio do intervalo de consumo por carregamento mais frequente nos meses de janeiro de 2023 a abril de 2024, de acordo com a informação prestada pela MOBI.E, conforme se ilustra na Figura 6-2.

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



Fonte: MOBI.E, contas reguladas reais e previsionais, 2024.

Assumiu-se uma **estrutura de consumo**, entre horas de vazio e horas fora de vazio, idêntica à prevista para 2025 (20,4% e 79,6%, respetivamente, conforme Quadro 6-1).

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

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

Fonte: MOBI.E: 2019 a 2023, contas reguladas reais; 2024 e 2025, contas reguladas previsionais

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

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

- Parcela de energia e comercialização, da componente CEME: estimada a partir da tarifa de energia do setor elétrico para 2025, com preços convertidos para fornecimentos em BTN< bi-horária, e da tarifa de comercialização do setor elétrico para 2025, totalmente variabilizada para energia, com preços convertidos para fornecimentos em BTN< bi-horária,
- Parcela de tarifas de Acesso às Redes, da componente CEME: estimada a partir da tarifa de Acesso às Redes de Energia Elétrica para a Mobilidade Elétrica para 2025, opção bi-horária, para pontos de carregamento com ponto de entrada da RESP em BT e em MT,
- Parcela de serviço OPC, da componente OPC: estimada a partir dos preçários em outubro de 2024 de OPC representativos, ponderados pelas quotas de consumo em 2023; preços para carregamento normal, considerando potência de carregamento a 11 kW, e, para carregamento rápido, de 50 kW,
- Tarifas da EGME, tanto da componente CEME, como da componente OPC: conforme preços definidos para 2025,
- IEC e IVA, da componente de taxas e impostos ²³: conforme valores para 2024.

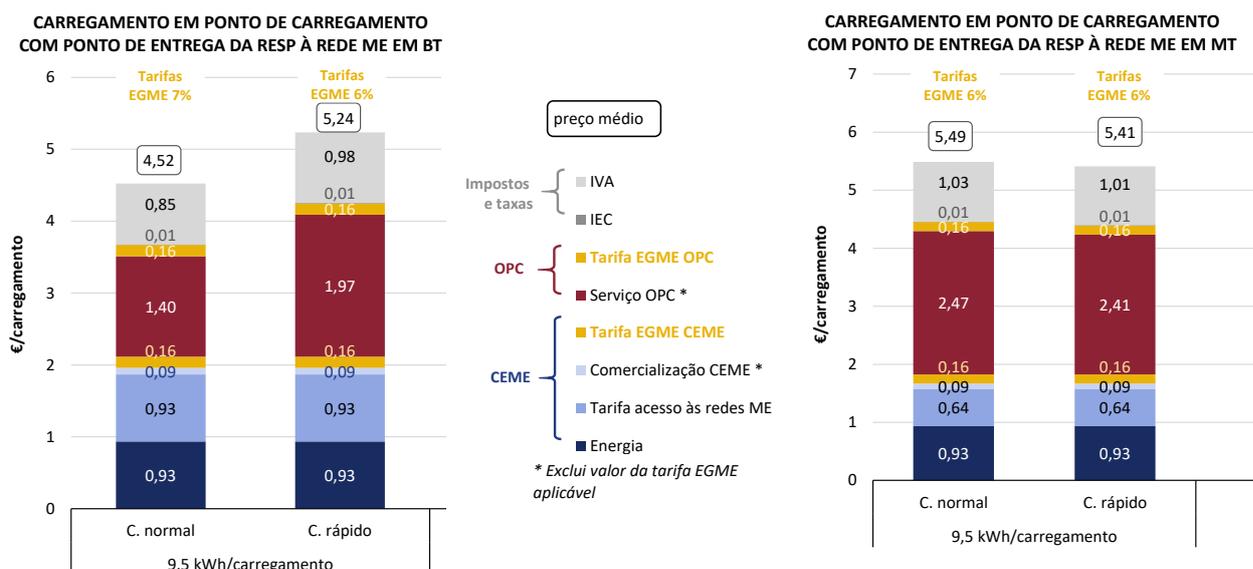
²³ Não é considerado o apoio financeiro aos utilizadores de veículos elétricos, estabelecido no Despacho n.º 341/2024, de 15 de janeiro, uma vez que o apoio se aplica aos carregamentos efetuados até ao dia 31 de dezembro de 2024, portanto, sem perspetiva de impacto em 2025.

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

Os resultados da análise mostram que as tarifas da EGME (aplicáveis a CEME e a OPC) representarão entre 6% a 7% da fatura total paga pelo UVE por cada carregamento de 9,5 kWh, conforme se apresenta na Figura 6-3. Constatase que o preço final é menor para carregamentos em pontos com entrega da RESP em BT, devido a um menor custo da parcela de OPC face aos pontos com entrega da RESP em MT.

De notar que a parcela de tarifas de Acesso às Redes é parte da componente CEME, e, de acordo com o definido para o ano 2025, estas tarifas irão sofrer uma diminuição face às tarifas atualmente em vigor ²⁴. Em relação à parcela de energia, também parte da componente CEME, prevê-se que o seu valor seja superior ao atual. O efeito conjugado desses dois sinais determinará os preços que os CEME oferecerão aos UVE seus clientes.

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

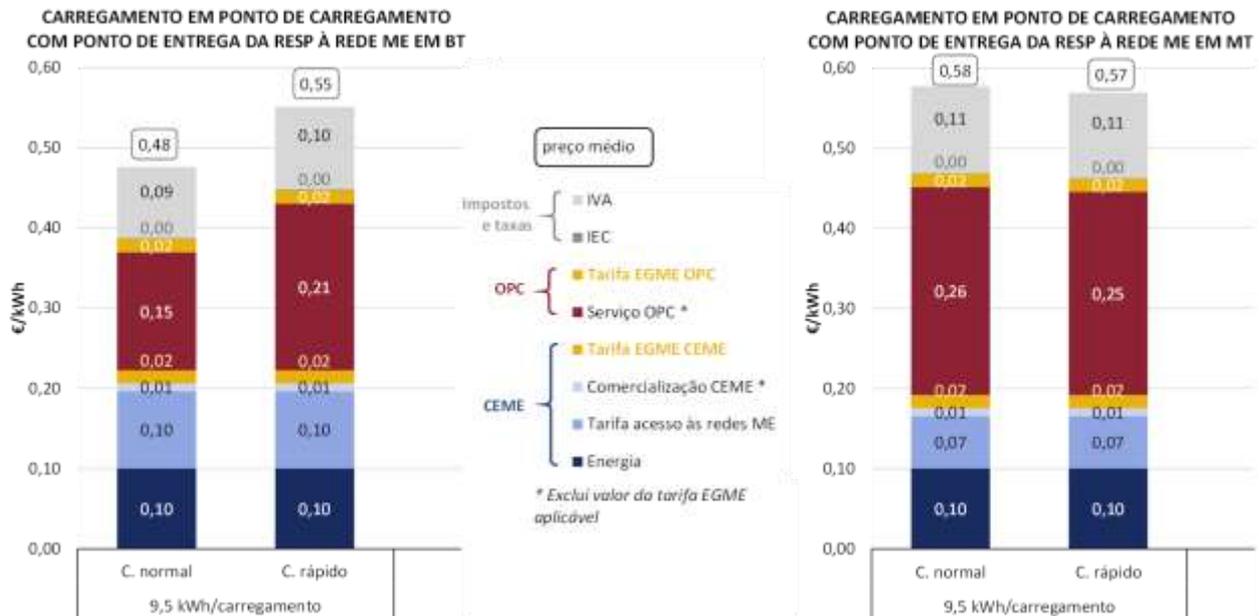


²⁴ Tarifas em vigor a partir do dia 1 de junho de 2024, na sequência da fixação excepcional de tarifas para 2024, de maio de 2024.

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

Adimensionalizando os valores obtidos anteriormente, com a energia consumida do carregamento cenarizado (9,5 kWh), constata-se que o preço final por unidade de energia varia entre os 0,48 EUR/kWh e os 0,58 EUR/kWh (Figura 6-4).

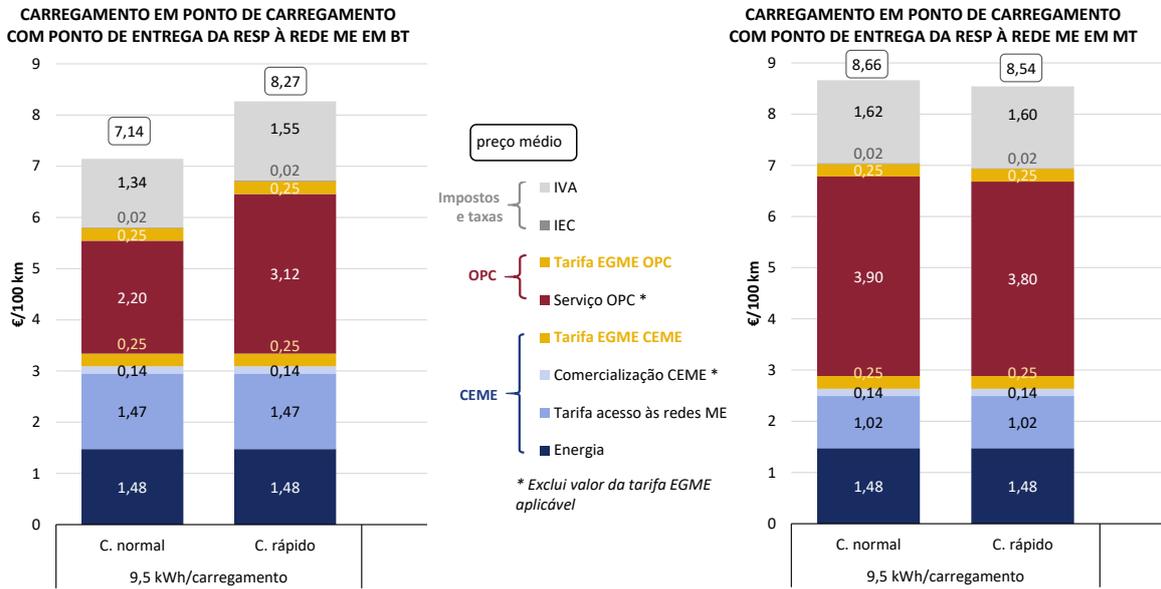
Figura 6-4 - Impacto das tarifas EGME no preço pago pelos UVE por energia carregada (EUR/kWh)



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

Adimensionalizando pelo consumo específico médio por distância percorrida, e assumindo um valor de 15 kWh/100 km para o veículo elétrico, a análise aponta para um preço de carregamento entre 7,14 EUR/100 km e 8,66 EUR/100 km, conforme se apresenta na Figura 6-5.

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



7 COMPARAÇÃO COM OUTRAS OPÇÕES DE CARREGAMENTO E DE MOTORIZAÇÃO

A sustentabilidade da atividade de gestão de operações de mobilidade elétrica depende da adesão dos utilizadores de veículos elétricos à rede pública de carregamento. Importa, por isso, comparar o custo para os UVE pelo carregamento na rede com o custo do carregamento quando realizado na habitação/edifício do UVE (isto é, dentro de uma instalação de utilização de energia elétrica). Acresce que a própria mudança de uma mobilidade baseada em veículos com motor de combustão interna para veículos elétricos depende da comparação dos custos num e noutro caso.

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

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

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

- Cenários de consumo por carregamento: idênticos aos referidos anteriormente para o carregamento do veículo elétrico na rede de mobilidade elétrica.
- Custo de energia: estimado a partir do preço implícito na tarifa aditiva do setor elétrico para 2025, para fornecimentos em BTN<. Consideram-se duas possibilidades: carregamento em tarifa simples e carregamento em tarifa bi-horária, caso em que o carregamento é feito nas horas de vazio (e, portanto, com um preço inferior ao da tarifa simples).
- Custo de potência contratada: supõe-se ser necessária potência contratada adicional para acomodar os carregamentos de veículo elétrico. Duas possibilidades: aumento em dois escalões (em 2,30 kVA),

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

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

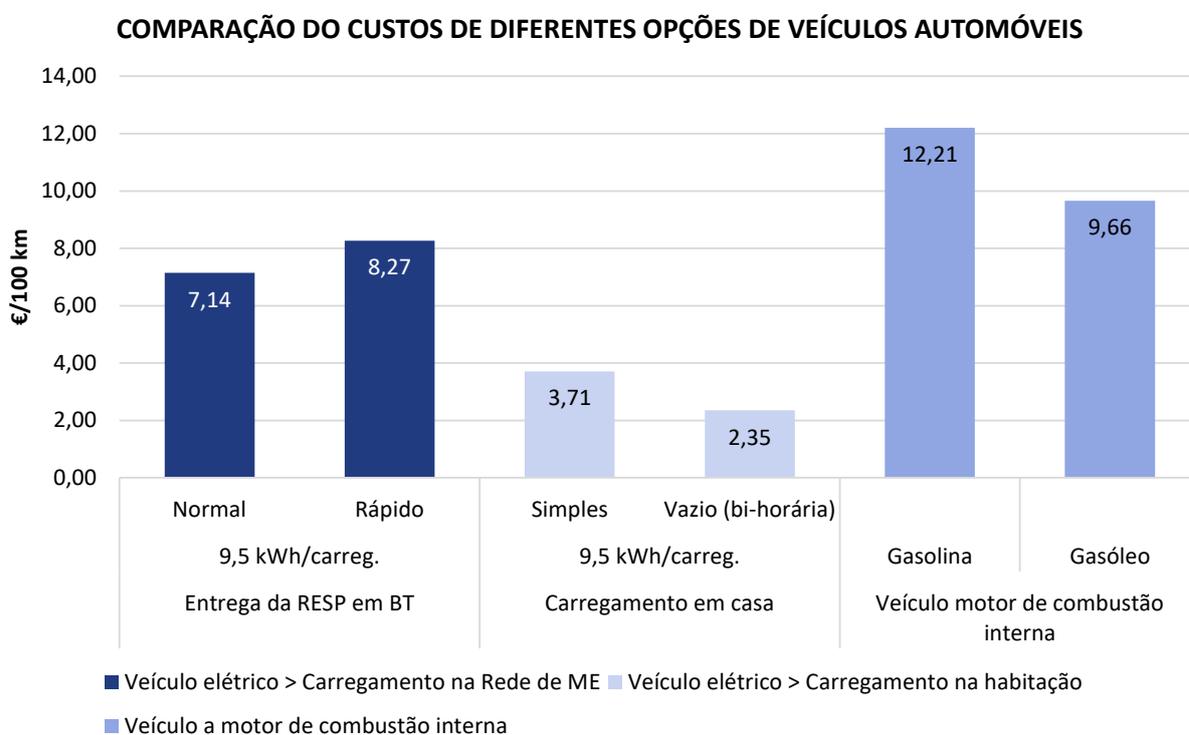
Os pressupostos relativos ao **abastecimento de veículos com motor de combustão interna** são:

- Consumos específicos: 7 litros/100 km, para veículos a gasolina, 6 litros/100 km, para veículos a gasóleo,
- Preços dos combustíveis, incluindo impostos e taxas: conforme Boletim mercado de combustíveis e GPL, relativo a agosto de 2024, publicado pela ERSE ²⁵.

Os resultados constam da Figura 7-1. Note-se que a comparação apenas considera, para os carregamentos na rede de mobilidade elétrica, os que são efetuados em pontos de carregamento com ponto de entrega da RESP em BT, os quais são tipicamente superiores aos realizados em carregamento com ponto de entrega da RESP em MT.

²⁵ [Boletim do Mercado de Combustíveis e GPL - agosto 2024](#)

Figura 7-1 - Comparação de opções de carregamento de veículos elétricos e outras motorizações, 2025



Em termos de custos por distância percorrida, os veículos elétricos são mais competitivos do que os veículos a motor de combustão interna, embora o seu carregamento na rede de mobilidade elétrica seja mais caro que na habitação. De notar que esta análise não contempla custos de investimento na aquisição dos veículos ou com eventuais carregadores nas habitações, nem custos de manutenção dos veículos.

8 ANÁLISE DE PREÇOS DO MERCADO RETALHISTA DE MOBILIDADE ELÉTRICA

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

Esta informação de preços faturados é relativa a toda carteira de UVE clientes de cada CEME ²⁶, incorporando assim a informação de preços, quer dos contratos históricos, quer dos novos contratos.

É considerada a informação relativa a preços, sem impostos e sem taxas ²⁷, faturados pelos CEME a atuar no mercado de mobilidade elétrica. Os valores faturados incluem a componente CEME e a componente OPC, conforme descritas no capítulo 6.

A análise de preços abrange o período entre o 1.º trimestre de 2022 e o 3.º trimestre de 2024. A análise apresentada tem por base os preços médios finais por unidade de energia (EUR/kWh).

EVOLUÇÃO DOS PREÇOS MÉDIOS FATURADOS

Na Figura 8-1 apresentam-se os preços de carregamento de um veículo elétrico por segmento de consumo: segmento doméstico ²⁸ e segmento não doméstico ²⁹. Entre o 2.º trimestre de 2022 e o 2.º trimestre de 2023, os preços decrescem em ambos os segmentos. A partir do 3.º trimestre de 2023, verifica-se uma tendência de aumento de preços. Os preços médios atingem o seu valor máximo no 1.º trimestre de 2024, para o segmento não doméstico, e no 3.º trimestre de 2024, para o segmento doméstico.

O segmento doméstico apresenta, em termos médios, um preço inferior ao do segmento não doméstico, em quase todo o período a analisado, exceto no 3.º trimestre de 2023 e nos 2 e 3.º trimestres de 2024.

²⁶ As ofertas comerciais de cada CEME disponíveis para contratação poderão ser consultadas através da [Lista de Ofertas CEME](#), disponível na página da ERSE.

²⁷ Os impostos e taxas aplicáveis no setor da mobilidade elétrica são o Imposto de Valor Acrescentado (IVA), o Imposto Especial sobre o Consumo de energia elétrica (IEC) e o apoio financeiro para cobertura parcial dos custos associados aos carregamentos dos veículos elétricos.

²⁸ Por consumidor doméstico entenda-se um utilizador de veículo elétrico a nível particular.

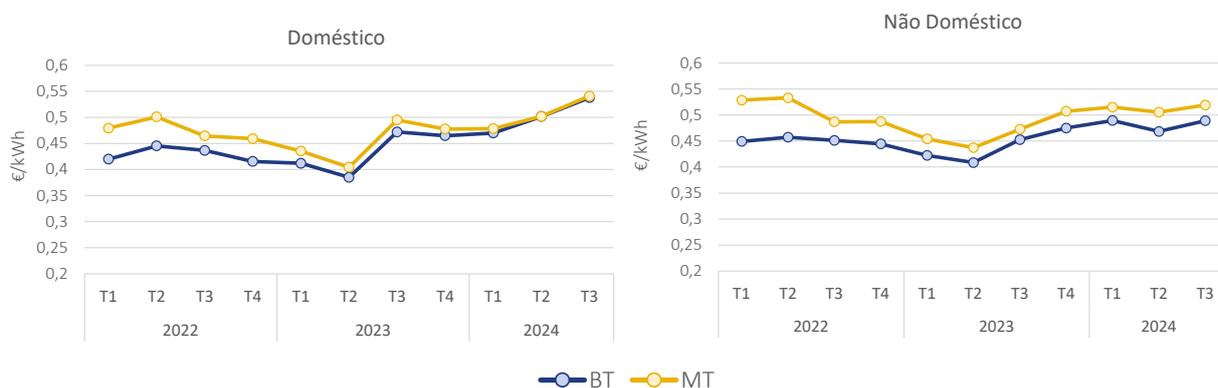
²⁹ Por consumidor não doméstico entenda-se um utilizador de veículo elétrico a nível empresarial.

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



Os carregamentos na rede de mobilidade elétrica podem ser realizados em pontos de carregamento com entrega da RESP em diferentes níveis de tensão³⁰. A Figura 8-2 apresenta a evolução de preços no segmento doméstico e no segmento não doméstico, tanto para a entrega da RESP à rede de mobilidade elétrica em BT como em MT.

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



³⁰ A partir de 2024, além de as tarifas de Acesso às Redes para a mobilidade elétrica se aplicarem a pontos de carregamento com ponto de entrega da RESP em BT e em MT, passaram também a sê-lo em pontos de carregamento com ponto de entrega da RESP em alta tensão (AT) e em muito alta tensão (MAT).

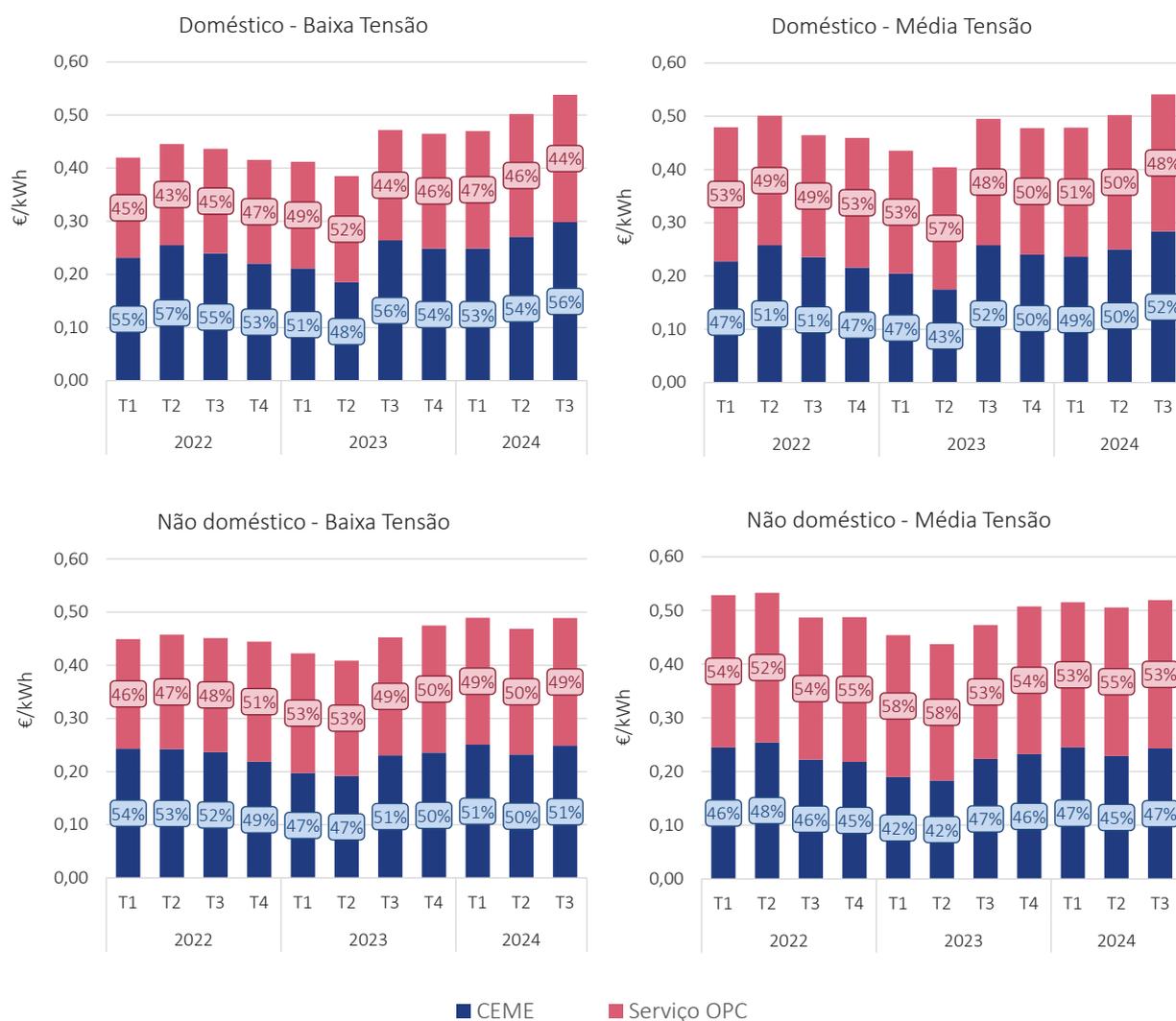
Os preços médios por segmento de consumo e por nível de tensão na entrega da RESP apresentam uma trajetória descendente desde o 2.º trimestre de 2022, que termina no 2.º trimestre de 2023, onde se registam os valores mais baixos do período analisado. A partir desse trimestre, a tendência é de aumento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

Tanto no segmento doméstico, como no segmento não doméstico, os preços mais baixos registaram-se em carregamentos realizados em pontos de carregamento com entrega da RESP em BT. Conforme assinalado de seguida, a componente de OPC condiciona estas diferenças.

DECOMPOSIÇÃO DOS PREÇOS DE CARREGAMENTO DE MOBILIDADE ELÉTRICA

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

Figura 8-3 - Decomposição do preço de carregamento

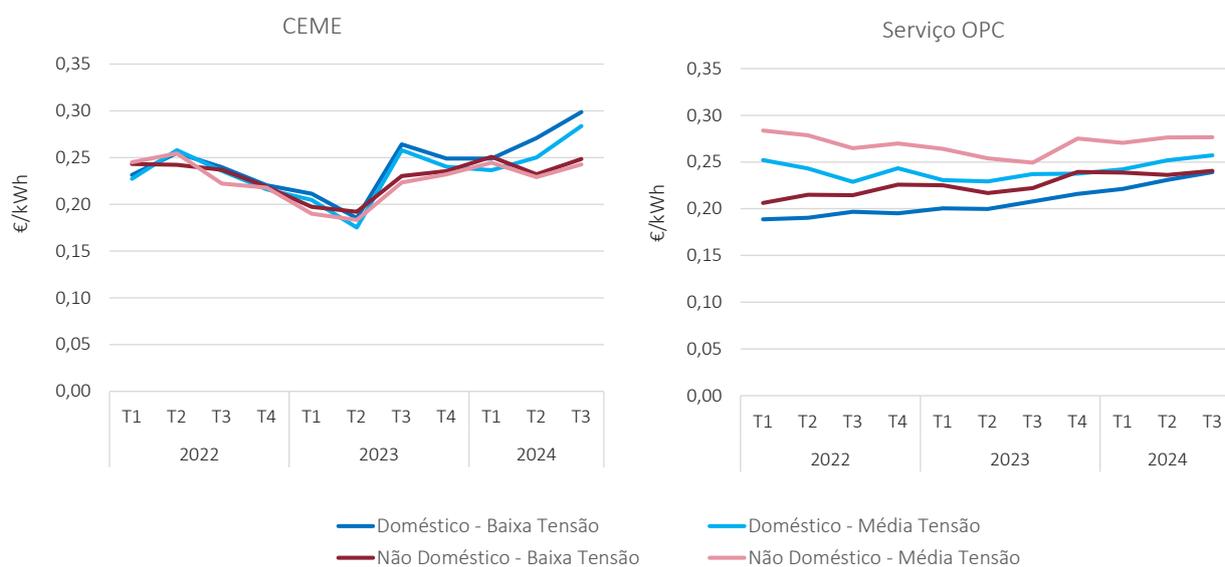


Conforme referido anteriormente, os preços de carregamento apresentaram uma trajetória de descida a partir do 2.º trimestre de 2022, atingindo o seu mínimo no 2.º trimestre de 2023. Em paralelo, e conforme se observa na Figura 8-4, assinala-se também uma descida da componente CEME ao longo deste período.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

Destaca-se que, para o segmento doméstico, os preços da componente CEME atingiram o seu valor mais alto no 3.º trimestre de 2024, o mesmo sucedendo para os preços da componente OPC. Estes dois fatores contribuem para que, nesse trimestre, o preço de um carregamento na rede pública de carregamentos seja superior para UVE domésticos, em comparação com UVE não domésticos.

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

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



ANEXOS

ANEXO I
INFORMAÇÃO RECEBIDA

INFORMAÇÃO RECEBIDA

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

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

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

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

Relativamente à receção da informação para a determinação dos proveitos permitidos e tarifas reguladas para o ano de 2025, destacam-se as seguintes ocorrências:

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

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

ANEXO II

PRINCIPAIS DOCUMENTOS LEGISLATIVOS E REGULAMENTARES

PRINCIPAIS DOCUMENTOS LEGISLATIVOS E REGULAMENTARES

O cálculo de tarifas da Entidade Gestora da Rede de Mobilidade Elétrica (EGME) para 2025 tem em conta, designadamente, os seguintes diplomas:

Diploma	Assunto
Lei n.º 82/2023, de 29 de dezembro	Orçamento do Estado para 2024
Despacho n.º 341/2024, de 15 de janeiro	Aprova o apoio financeiro pelo Fundo Ambiental aos Comercializadores de Eletricidade para a Mobilidade Elétrica (CEME) para cobertura parcial dos custos associados ao carregamento de veículos elétricos em 2024 e revoga o Despacho n.º 14724-A/2022, de 27 de dezembro
Decreto Regulamentar Regional n.º 7/2024/A, de 1 de julho (Região Autónoma dos Açores)	Segunda alteração ao Decreto Regulamentar Regional n.º 4/2021/A, de 26 de abril, que regulamenta a atribuição de incentivos financeiros para a introdução no consumo de veículos elétricos novos bem como a atribuição de incentivos financeiros para a aquisição de pontos de carregamento de veículos elétricos, fixando os valores e as condições para a atribuição dos referidos incentivos financeiros
Despacho n.º 10559/2024, de 6 de setembro	Constituição do Grupo de Trabalho AFIR para a criação de uma infraestrutura para combustíveis alternativos, no âmbito do Regulamento (EU) 2023/1804.

ANEXO III
SIGLAS

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