

COMENTÁRIOS AO PARECER DO CONSELHO TARIFÁRIO
SOBRE
“Proposta de tarifas e proveitos da Entidade Gestora da
Rede de Mobilidade Elétrica para 2026 e parâmetros de
regulação para 2026”

Dezembro 2025

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

1	INTRODUÇÃO.....	2
2	PROCURA DE MOBILIDADE ELÉTRICA.....	3
3	PROVEITOS PERMITIDOS	4
4	ESTRUTURA TARIFÁRIA E TARIFAS DA EGME	5
5	AVALIAÇÃO DE IMPACTOS.....	7
6	ANÁLISE DE PREÇOS NO MERCADO RETALHISTA.....	8
7	COMPARAÇÃO COM OUTRAS OPÇÕES DE CARREGAMENTO E DE MOTORIZAÇÃO.....	9

1 INTRODUÇÃO

Nos termos do n.º 4 do Artigo 40.º do Regulamento da Mobilidade Elétrica ¹, o Conselho de Administração da ERSE submeteu a parecer do Conselho Tarifário (CT), no dia 15 de outubro de 2025, a “Proposta de tarifas e proveitos da Entidade Gestora da Rede de Mobilidade Elétrica para 2026”, tendo o CT emitido o seu parecer a 17 de novembro de 2025, em antecipação do prazo previsto de 30 de novembro.

Após a análise do referido parecer, tomando em consideração os comentários e sugestões nele apresentados, assim como os das demais entidades consultadas, a ERSE aprova as tarifas e proveitos da Entidade Gestora da Rede de Mobilidade Elétrica para 2026 e parâmetros de regulação para 2026.

As decisões tomadas no processo de aprovação das tarifas são devidamente justificadas através do documento “Tarifas e Proveitos da Entidade Gestora da Rede de Mobilidade Elétrica para 2026 e parâmetros de regulação para 2026”, sendo o mesmo divulgado na página de *internet* da ERSE, acompanhado pelo parecer do CT e dos comentários da ERSE sobre o mesmo.

Apresentam-se de seguida as observações da ERSE aos comentários e recomendações constantes do parecer do CT, as quais estão organizadas pelos temas abordados. Não são tecidas observações sobre os pontos do parecer do CT que caracterizam e analisam a evolução de matérias relevantes da proposta tarifária de forma factual e que não incluam recomendações.

¹ Aprovado pelo [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.

2 PROCURA DE MOBILIDADE ELÉTRICA

O CT concorda com a ERSE quanto à perspectiva de elevada incerteza que a alteração do regime jurídico da mobilidade elétrica, concretizada pelo Decreto-Lei n.º 93/2025, de 14 de agosto, introduz nas estimativas de carregamentos para 2026 considerando que o modelo adotado pela ERSE se revela mais prudente e adequado que o seguido pela entidade gestora da mobilidade elétrica (EGME).

O CT refere que não resulta clara a metodologia considerada para a previsão do número de pontos de carregamento para 2026, uma vez que a estimativa de carregamentos pressupõe uma redução gradual ao longo do ano, atingindo um valor nulo em 1 de janeiro de 2027. O CT refere ainda que a análise detalhada destes dados se revela particularmente importante tendo em vista a verificação das necessidades de evolução das infraestruturas e investimentos necessários à mobilidade elétrica.

Esclarece-se que a previsão da ERSE para o número de pontos de carregamentos em 2026 considera os mesmos pressupostos utilizados na previsão do número de carregamentos. Assim, assume-se a previsão da Mobi.E para o primeiro mês do ano, assumindo, depois, uma evolução linear em que não há pontos de carregamento em janeiro de 2027. Os valores apresentados na proposta respeitavam unicamente ao número de pontos de carregamento no último mês do ano. No entanto, tendo em conta a extinção da atividade no final de 2026, e para efeitos de cálculo tarifário, na decisão considera-se o valor médio de pontos de carregamento no ano de 2026.

3 PROVEITOS PERMITIDOS

O CT concorda com a decisão da ERSE de não aceitar, para 2026, os custos apresentados pela EGME que estejam associados à atividade não regulada. O CT salienta igualmente a opção da ERSE de não diferir a recuperação de qualquer componente dos proveitos permitidos, considerando a extinção da atividade regulada de Gestão de Operações da Rede de Mobilidade Elétrica (GOME) e o consequente término das tarifas da EGME no final de 2026, posição com a qual também converge. A ERSE regista positivamente esta convergência de perspetivas.

Adicionalmente, o CT sublinha o entendimento da ERSE de que cabe ao acionista, o Estado Português, assegurar a cobertura de eventuais desvios que possam ocorrer em 2025 e 2026, garantindo o equilíbrio económico-financeiro da atividade. O CT recomenda ainda um acompanhamento contínuo dos indicadores da atividade GOME e o respetivo reporte ao acionista, atendendo à incerteza associada à saída dos operadores de pontos de carregamento (OPC) da rede pública de mobilidade elétrica.

A ERSE regista a recomendação e informa que irá monitorizar regularmente o desempenho económico da atividade regulada ao longo de 2026, comunicando ao acionista da MOBI.E (Estado Português) sempre que tal se revele necessário.

4 ESTRUTURA TARIFÁRIA E TARIFAS DA EGME

No seu parecer, à semelhança de pareceres anteriores, o CT considera que uma tarifa baseada apenas em número de carregamentos não é a mais correta e que, em última instância, poderá penalizar os utilizadores que utilizem veículos elétricos de menor capacidade, como também aqueles cujo perfil de utilização corresponda a uma maior frequência de carregamentos. Refere ainda que dada a sua natureza de custo fixo, no caso dos comercializadores de eletricidade para a mobilidade elétrica (CEME) e dos OPC, o peso das tarifas da EGME é tanto maior quanto menor for a energia consumida num determinado carregamento.

A estrutura tarifária atual, estabelecida no regulamento da mobilidade elétrica, assume uma única variável (estrutura monómia) que, no caso dos CEME e OPC, corresponde a um termo variável dependente do número de carregamentos ². A opção por esta estrutura visou facilitar, tanto aos CEME como aos OPC, a construção de tarifários variabilizados a apresentar aos UVE ³. Convém assinalar que a estrutura da tarifa da EGME aplicável a estes operadores não determina a estrutura dos preços dos serviços prestados aos seus clientes, sendo livres de adotar as estruturas tarifárias mais adequadas à repercussão de custos nos seus clientes.

A existência de termos fixos penaliza os UVE com veículos elétricos de menor capacidade ou com um perfil de utilização com maior frequência de carregamentos, mas tal não decorre, necessária e unicamente, da estrutura das tarifas. Efetivamente, continua a estar disponível uma diversidade de preços, tanto de CEME, como de OPC, os quais podem incluir uma a três variáveis de faturação (duração do carregamento, energia de carregamento e termo fixo por sessão). Assim, os UVE têm à disposição uma diversidade de escolhas ⁴, de entre as quais poderão selecionar as que melhor se adequam ao seu perfil de utilização.

As questões relativas à estrutura tarifária extravasam o âmbito de um processo anual de fixação de tarifas, devendo a sua discussão ser realizada no contexto de uma revisão regulamentar, com uma representação abrangente dos agentes, designadamente todos os interessados no setor da mobilidade elétrica. Todavia, tendo em conta a extinção da atividade, não parece fazer sentido proceder a alterações nesse âmbito. Por esse motivo, a consulta pública para regulamentação do regime jurídico da mobilidade elétrica (na

² No caso dos detentores de pontos de carregamento (DPC), foi tida especial consideração no que se refere às suas características de atividade não comercial. Por isso, a opção foi por utilizar uma variável mais estável para estas entidades, motivo pelo qual se decidiu pelo número de pontos de carregamento.

³ Ver discussão no âmbito da [consulta pública n.º 51](#) sobre Revisão do Regulamento da Mobilidade Elétrica, decorrida em 2015.

⁴ No caso das ofertas CEME, a ERSE disponibiliza uma [lista interativa](#) na sua página na internet. As ofertas dos OPC podem ser consultadas no [site da EGME](#).

sequência do Decreto-Lei n.º 93/2025, de 14 de agosto, que altera o regime jurídico da mobilidade elétrica) não inclui o tema ⁵.

⁵ [Consulta Pública n.º 135](#).

5 AVALIAÇÃO DE IMPACTOS

No que respeita à avaliação dos impactos da tarifa da EGME na fatura final, o CT concorda na sua globalidade com a análise e os pressupostos assumidos, salientando, no entanto, que a utilização de um consumo específico de 15 kWh/100 km poderá ser otimista. Refira-se que uma eventual atualização da referida variável não altera o sentido das conclusões que se retiram da comparação realizada entre os custos de carregamento de veículos elétricos e outras motorizações, razão pela qual se opta pela sua manutenção.

6 ANÁLISE DE PREÇOS NO MERCADO RETALHISTA

O CT destaca a análise apresentada quanto aos preços do mercado retalhista de mobilidade elétrica, reforçando a importância de uma monitorização contínua dos preços médios.

A supervisão e monitorização do mercado retalhista de mobilidade elétrica realizadas pela ERSE beneficiam da recolha periódica de informação iniciada em 2022, ao abrigo da [Diretiva n.º 7/2022](#) (procedimentos para reporte à ERSE dos preços das ofertas comerciais e dos preços médios faturados na rede de Mobilidade Elétrica). A informação recolhida permite a divulgação de informação, nomeadamente a evolução de preços que consta dos documentos anuais de tarifas e proveitos da EGME, mas também a divulgação das ofertas de CEME, através da [lista interativa](#) que a ERSE disponibiliza na sua página na internet.

De notar que a alteração do regime jurídico da mobilidade elétrica, com o Decreto-Lei n.º 93/2025, de 14 de agosto, altera o desenho do setor, trazendo, também, alterações relativamente à sua monitorização. A consulta pública para regulamentação do regime jurídico da mobilidade elétrica inclui o tema ⁶.

⁶ [Consulta Pública n.º 135](#).

7 COMPARAÇÃO COM OUTRAS OPÇÕES DE CARREGAMENTO E DE MOTORIZAÇÃO

O CT reitera que a análise comparativa dos custos do carregamento dos veículos elétricos deveria limitar-se às diferentes opções disponíveis de carregamento dos veículos elétricos. O CT assinala que a comparação com outras opções de motorização tem limitações ao não atender a custos inerentes à adoção da mobilidade elétrica e que desvirtuam significativamente o cálculo do custo total.

A ERSE assinala, na descrição metodológica, as limitações da análise, incluindo as apontadas pelo CT. Todavia, haverá situações em que a comparação é de aplicação mais direta, por exemplo, no caso dos atuais UVE que já detêm um veículo elétrico, e que já fizeram o investimento na instalação de carregadores na habitação ou dos utilizadores que têm acesso aos carregadores (por exemplo, no local de trabalho), onde a comparação apresentada está adequada. A comparação também é válida no caso de atuais UVE que também disponham de um veículo com motor de combustão interna, exceto pela diferença nos custos de manutenção, diferença essa abonatória dos UVE. Por estes motivos, a ERSE entende que o exercício se mantém relevante, mantendo a metodologia.

O CT considerou ainda que a comparação com os preços médios de combustível e GPL praticados em Portugal em março 2025 está desatualizada e poderá não corresponder à realidade atual e futura. A ERSE concorda com o comentário do CT e atualizou a comparação com os dados mais recentes à data, referentes a outubro de 2025. Pese embora a atualização, as posições relativas mantêm-se.