



Exmo Senhor

Presidente da

ERSE - Entidade Reguladora dos Serviços

Energéticos

Professor Pedro Verdelho

Lisboa, 24 de novembro de 2025

N. Ref^a : PARC-000247-2025

Assunto: Proposta de Regulamentação do regime jurídico da mobilidade elétrica,
Decreto-Lei n.º 93/2025, de 14 de agosto - Consulta Pública n.º 135 da ERSE

1

Na sequência da consulta em questão, junto enviamos os nossos comentários,
mantendo-nos ao dispor para quaisquer esclarecimentos adicionais,

Com os meus melhores cumprimentos,

A Diretora Geral

Dados Pessoais



ENQUADRAMENTO

O Decreto-Lei n.º 93/2025, de 14 de agosto, veio estabelecer o (novo) Regime Jurídico da Mobilidade Elétrica (RJME) e, em linha com o previsto no Regulamento AFIR, eliminou a atividade de gestão e monitorização centralizada da rede de Mobilidade Elétrica (ME), atualmente efetuada pela Entidade Gestora da Rede de Mobilidade Elétrica (EGME) - a MOBI.E, criou o Prestador de Serviços de ME (PSME) e a Entidade Agregadora de Dados para a ME (EADME) para concentração e transmissão de dados ao ponto de acesso nacional.

Com este novo regime simplificou-se a utilização de pontos de carregamento pelos Utilizadores de Veículos Elétricos (UVE), através da eliminação da figura do Comercializador de Eletricidade para a ME (CEME), da introdução da obrigatoriedade de opção de carregamento ad hoc (sem necessidade de contrato) e da previsão de diferentes formas de pagamento alternativas, como o Código QR ou o cartão bancário.

2

Assim, o novo modelo prevê duas modalidades de utilização dos pontos de carregamento pelos UVE:

- Carregamento ad hoc, sem necessidade de contrato prévio e limitado à aquisição do serviço de carregamento;
- Carregamento com contrato, celebrado diretamente com um OPC ou através de um PSME, com recurso a plataformas de interoperabilidade.

Ademais, os pontos de entrega ligados à Rede Elétrica de Serviço Público (RESP) que tenham pontos de carregamento podem beneficiar de produção local de energia, proveniente de autoconsumo individual, de partilha ou de armazenamento, passando esse benefício diretamente para os UVE.



O novo RJME prevê um regime transitório, que vigorará até 31 de dezembro de 2026, para permitir aos agentes participantes do setor repensar os seus modelos de negócio e atividades.

Durante este período transitório:

- os CEME terão de alterar a sua atividade para PSME ou Operadores de Pontos de Carregamento (OPC);
- a EGME terá de separar a atividade de EADME da atividade de gestão da rede, cabendo ao Governo designar a EADME;
- os OPC terão de comunicar se pretendem que os seus pontos de carregamento se desliguem da rede pública gerida pela EGME (sendo que, na ausência de comunicação, mantêm-se ligados).

No entanto, a ERSE esclarece que até ao termo do regime transitório, continuarão a aplicar-se à ME as regras estabelecidas pelo anterior RJME.

3

O Decreto-Lei supracitado estabelece um prazo de 120 dias, após a entrada em vigor do novo RJME, para a aprovação das alterações regulamentares necessárias à sua implementação.

Neste contexto, a ERSE submete na presente consulta pública a sua proposta de alterações regulamentares, mais concretamente a proposta de revisão do Regulamento da Mobilidade Elétrica (RME), do Regulamento do Autoconsumo (RAC), do Regulamento da Qualidade de Serviço (RQS) e do Guia de Medição, Leitura e Disponibilização de Dados do setor elétrico (GMLDD).

COMENTÁRIOS NA GENERALIDADE

Questão Prévia

De salientar que deu entrada na Assembleia da República o Requerimento de [Apreciação Parlamentar n.º 2/XVII](#), tendo em vista a alteração do Decreto-Lei n.º 93/2025, de 14 de agosto, diploma que estabelece o RJME.

Assim, e considerando o facto de a presente consulta pública ter por objeto a regulamentação daquele diploma, importa acompanhar o procedimento legislativo da referida iniciativa, cujo desfecho poderá ditar a eventual necessidade de ajustamentos da regulamentação e, consequentemente, a realização de uma nova Consulta.

Em termos gerais, a DECO considera que o novo RJME vem dar resposta a muitas das suas reivindicações, pelo que nos congratulamos com as seguintes alterações trazidas por este diploma, nomeadamente:

- A obrigatoriedade da opção de carregamento ad hoc nos pontos de carregamento, possibilitando aos UVE a utilização destes pontos sem necessidade de contrato;
- A eliminação da figura do CEME;
- A eliminação da gestão centralizada da rede de mobilidade elétrica em Portugal, até agora operada pela Entidade Gestora da Rede de Mobilidade Elétrica (MOBI.E, SA).

4

A DECO salienta que estas alterações trazem inúmeras vantagens para o consumidor, nomeadamente:

- Deixa de ter de celebrar um contrato prévio com um CEME ou de ter de aceder a uma aplicação ou à Internet para carregar um VE, o que torna o modelo mais simples e acessível a todos;
- Deixa de ter de ficar à espera do envio da fatura do CEME (por vezes, por longos períodos, devido aos atrasos nesse envio) para conhecer e poder pagar o custo

individual e acumulado dos carregamentos efetuados ao longo de um mês (ou de períodos maiores, devido aos referidos atrasos);

- Passa a conhecer o custo e a poder pagar, no momento de cada carregamento, podendo gerir melhor o seu orçamento;
- Deixa de ter de pagar as Tarifas da EGME, passando a poupar nestes custos, cada vez que carregar o VE.

Por fim, a transição para o novo modelo vai operar-se até 31 de dezembro de 2026. A DECO congratula-se com este facto, pois reivindicou a existência de um período transitório para que, por um lado, os consumidores pudessem conhecer, perceber e adaptar-se às mudanças e para que, por outro lado, os seus direitos e interesses fossem garantidos, dando-se tempo aos agentes de mercado para esse efeito, nomeadamente para que pudessem preparar-se para essas mudanças. É importante que esta transição se faça de uma forma suave e não disruptiva para o mercado, com benefício para todos.

Lamentavelmente, não se prevê qualquer medida ao nível da promoção da literacia dos consumidores acerca do novo modelo, o que a DECO reivindicou, nomeadamente através de ações e campanhas de informação através das Associações de Defesa dos Consumidores. A temática da mobilidade elétrica em geral e as questões associadas aos VE em particular tem-se revelado de extrema complexidade para a generalidade dos consumidores.

5

Ademais, é previsível e provável que à medida que aumente o universo de consumidores que possuem VE, aumente também o número de consumidores com uma menor literacia tecnológica. Neste contexto, a importância da literacia dos consumidores em matéria de mobilidade elétrica - uma temática, por si só, complexa - adquire uma importância ainda maior num cenário de transição para um Novo Modelo de organização.



No que diz respeito às propostas de alteração regulamentares, objeto desta consulta pública, iremos pronunciar-nos no ponto da especialidade.

COMENTÁRIOS NA ESPECIALIDADE

Alterações ao Regulamento da Mobilidade Elétrica

No documento justificativo que acompanha a presente consulta, pode ler-se:

"3.1 REGIME TRANSITÓRIO

O Decreto-Lei n.º 93/2025, de 14 de agosto, dispõe no seu artigo 44.º um regime transitório com término a 31.12.2026. Esse regime transitório, estabelece que a entidade gestora da plataforma referida no n.º 4 do artigo 5.º do Decreto-Lei n.º 39/2010, de 26 de abril, atualmente a MOBI.E, S.A, deve:*

6

i) Assegurar a gestão das transações efetuadas na respetiva plataforma e, bem assim, a gestão e disponibilização de dados relacionados com os carregamentos efetuados, com os métodos de pagamento aceites nos pontos de carregamento, com os dados relacionados com os idiomas disponíveis na infraestrutura e os dados relacionados com a prestação de serviços de carregamento inteligentes e bidireccionais, em articulação com os OPC registados na plataforma.

ii) Assegurar atividades de suporte à operação e gestão da rede de pontos de carregamento em Portugal, mediante solicitação dos OPC.

Entende-se, assim, que até ao fim do regime transitório se mantém em vigor o atual funcionamento das regras aplicáveis à mobilidade elétrica, previamente à entrada em vigor do Decreto-Lei n.º 93/2025, para as entidades que se mantenham naquele regime."

*Por lapso, refere-se **janeiro**, pelo que tomámos a liberdade de retificar.



Na verdade, a DECO acompanha a ERSE nas presentes conclusões, contudo, do Decreto-Lei n.º 93/2025, de 14 de agosto, como, aliás, do próprio comentário da ERSE, resulta claro que há entidades que podem optar por se desagregarem da MOBI.E, S.A., nos termos do n.º 2 do artigo 44.º. Nesse caso, não servirão as regras aplicáveis à ME, previamente à entrada em vigor do Decreto-Lei n.º 93/2025.

Como não servirão, no caso de os CEME devidamente registados ao abrigo do Decreto-Lei n.º 39/2010, de 26 de abril, na sua redação atual, optarem, até 31 de dezembro de 2026, por passar a exercer a sua atividade no setor da mobilidade elétrica, como OPC e/ou PSME, adaptando as respetivas atividades, nos termos do diploma, mediante comunicação à DGEG.

Tudo isto, numa perspetiva da relação com o consumidor que possui um VE. No Decreto-Lei todas estas eventualidades estão previstas, não se prevendo, contudo, como se vai processar, quais as obrigações em relação aos consumidores, nomeadamente por parte dos CEME que com os mesmos têm contratos celebrados.

7

Com o Decreto-Lei n.º 93/2025, de 14 de agosto, o consumidor ficou sem saber o que lhe acontece com a mudança de modelo, nomeadamente se o CEME com quem tem um contrato optar por passar a ser OPC ou um prestador de serviços de mobilidade. Aliás, o novo regime nem tão pouco esclarece, nesse caso, qual o procedimento a adotar pelo próprio CEME.

Com efeito, é atribuição da ERSE, no âmbito da regulação das atividades de ME, para além das referidas no Decreto-Lei n.º 97/2002, de 12 de abril, na sua redação atual, proteger os direitos e os interesses dos UVE, promovendo a sua informação e esclarecimento e monitorizar o funcionamento do mercado da ME.

- **Artigo 2.º - Âmbito**

N.º 2 – Julgamos que no elenco das entidades abrangidas pelo Regulamento faltam os Prestadores de Serviços de Mobilidade Elétrica, pelo que propomos que seja adicionada uma alínea para o efeito.

- **Artigo 3.º Princípios gerais**

N.º 1

Alínea c) - Transparência e simplicidade na formulação e fixação das tarifas e dos preços;

Propomos a seguinte redação alternativa:

c) Transparência, e simplicidade, razoabilidade e comparabilidade na formulação e fixação das tarifas e dos preços;

A razoabilidade e comparabilidade dos preços são, também, princípios que decorrem do Regulamento AFIR.

8

No que toca às referências à razoabilidade dos preços, como um imperativo do Regulamento AFIR, vejam-se o Considerando 33, o n.º 3 do artigo 5.º, o n.º 5 do artigo 5.º, o n.º 2 do artigo 7.º e o n.º 4 do artigo 7.º.

Já no que respeita à comparabilidade, vejam-se o n.º 3 do artigo 5.º e o n.º 2 do artigo 7.º do Regulamento AFIR.

Aditamento de novas alíneas neste artigo 3.º

Sem prejuízo de ainda se aplicar, durante o período transitório, o quadro regulamentar do atual RME para os pontos de carregamento ligados à MOBI.E., conforme já referido, a nosso ver, a presente disposição não se encontra conforme ao novo regime de ME, mais especificamente ao novo modelo que ele introduz.

Importa que o RME espelhe a nova realidade introduzida pelo novo Decreto-lei n.º 93/2025, de 14 de agosto, que para além de assentar na eliminação da gestão centralizada da rede de ME em Portugal, até agora operada pela EGME, assenta na eliminação da figura do CEME e na obrigatoriedade da opção de carregamento ad hoc nos pontos de carregamento, possibilitando aos UVE a utilização destes pontos sem necessidade de contrato. Com efeito, é crucial que, neste artigo, se prevejam princípios essenciais, nomeadamente:

- O acesso universal e equitativo dos UVE ao serviço de carregamento elétrico e demais serviços de mobilidade elétrica em zonas urbanas e rurais, promovendo uma cobertura nacional ampla;
- A liberdade de escolha e de contratação de um ou mais operadores de pontos de carregamento ou prestadores de serviços de mobilidade elétrica;
- A liberdade de acesso, pelos utilizadores de veículos elétricos, exclusivamente para o efeito de carregamento elétrico, a qualquer ponto de carregamento acessível ao público, independentemente de existir ou não a prévia celebração de contrato com um OPC ou prestador de serviços de mobilidade elétrica.

Cessando o regime transitório, a nosso ver, o presente Regulamento carecerá, necessariamente, de uma nova revisão.

N.º 2 – Uma das críticas feitas pela DECO, aquando da consulta pública que antecedeu a publicação do Decreto-lei n.º 93/2025, de 14 de agosto, prendeu-se, precisamente, com a “figura” do PSME.

A ausência de regulação de matérias essenciais, como os direitos e obrigações do PSME, remetendo-se apenas para o Regulamento AFIR, foi uma das críticas assinaladas. Os direitos e deveres dos prestadores de serviços de mobilidade deverão ser alvo de

disposições próprias, à semelhança, aliás, do que se fez em relação aos OPC, nos artigos 13.º a 15.º do Decreto-lei n.º 93/2025.

Aliás, tal circunstância é assinalada pela ERSE, e muito bem, no Documento Justificativo que acompanha a presente Consulta Pública (página 12).

Com efeito, atendendo ao facto de não existirem, no novo RJME, normas que enquadrem as condições em que a atividade dos PSME é desempenhada, a ERSE propõe a inclusão do n.º 2 no artigo 3.º, que visa aproximar os deveres dos PSME para com os UVE aos deveres previstos no relacionamento entre OPC e utilizadores, conforme decorre do Regulamento AFIR.

Face ao vazio legal do RJME quanto aos deveres e obrigações desta nova figura, a DECO concorda com a inclusão desta disposição, contudo, no nosso entender, e sem prejuízo do que adiante defenderemos em relação aos PSME, considerando o disposto no Regulamento AFIR e, bem assim as atribuições da ERSE em matéria de proteção dos direitos e os interesses dos UVE em relação a preços, propomos a seguinte redação alternativa:

«2 - As condições contratuais propostas pelos PSME aos UVE devem observar os princípios da transparência, e da não discriminação e da razoabilidade dos preços e taxas cobrados, nos termos previstos para os OPC pelo Regulamento (UE) 2023/1804, de 13 de setembro, relativo à implantação de infraestruturas para combustíveis alternativos (AFIR), e pelo Decreto-Lei n.º 93/2025, de 14 de agosto.»

No que toca às referências à razoabilidade dos preços e taxas cobrados, como um imperativo do Regulamento AFIR, vejamos o Considerando 33, o n.º 3 do artigo 5.º, o n.º 5 do artigo 5.º, o n.º 2 do artigo 7.º e o n.º 4 do artigo 7.º.

- **Artigo 90.º Reclamações e resoluções de litígios**

No âmbito da Qualidade de Serviço Comercial (QSC), o atual RME, bem como, o novo RJME e o Regulamento AFIR já preveem um conjunto de obrigações relativas à qualidade de serviço, entendeu a ERSE não ser necessário para já regulamentação adicional, reservando esta regulamentação para um momento posterior, se se revelar necessário. Refere ainda que fará uma monitorização da QSC através de elementos que resultam da lei e com informação das reclamações.

A DECO concorda com o posicionamento da ERSE, mas salienta a importância desta monitorização da QSC, com o objetivo de reforçar a confiança dos utilizadores e garantir que lhes é prestado um serviço com elevados níveis de qualidade.

No que diz respeito às reclamações apresentadas pelos UVE apresentamos de seguida alguns comentários.

No documento justificativo desta consulta, a ERSE evidencia “*que entre janeiro e setembro de 2025, cerca de 95% das reclamações apresentadas pelos UVE nos livros de reclamações dos CEME e OPC utilizaram o livro de reclamações eletrónico.*”. Referindo ainda que é muito frequente que os OPC não tenham uma loja física junto ao ponto de carregamento, acontecendo certamente o mesmo com os futuros PSME.

11

Refere ainda a ERSE que, “*É expectável que grande parte do relacionamento comercial, em especial entre o UVE e os PSME, seja feito através de plataformas digitais (App), em detrimento de formas mais clássicas como o atendimento telefónico, tornando obsoletas formas de monitorização da qualidade de serviço, em que se monitoriza o tempo de espera no atendimento telefónico.*”

Nesta matéria, a DECO não pode deixar de frisar que, apesar de compreendermos a aposta numa maior digitalização e modernização, a disponibilização de atendimento telefónico aos consumidores é essencial e deve ser mantida. Ademais, o tempo de espera neste tipo de atendimento deve continuar a ser um indicador importante a ter em conta na avaliação da QSC. Pensemos, a título de exemplo, num consumidor que se dirige a um

posto de carregamento para realizar um carregamento *ah hoc* efetuando o pagamento com cartão bancário, sem recurso a aplicações ou websites, e por algum motivo tem algum problema. É fundamental ser disponibilizado um contacto telefónico para ultrapassar pequenos problemas de forma mais rápida e instantânea.

Por último, e no que diz respeito às respostas às reclamações dos utilizadores, ainda que a maioria das reclamações tenham sido apresentadas através do livro de reclamações eletrónico (em que a resposta por parte das empresas é obrigatória) em detrimento do livro de reclamações físico, a DECO salienta que existirão certamente inúmeras reclamações apresentadas através das app, por exemplo, pelo que consideramos fundamental que seja garantida resposta a todas as reclamações, independentemente do meio utilizado.

Neste sentido, a DECO defende que deve ser mantida a redação do n.º 2 do artigo 90.º do RME, que a ERSE propõe eliminar, a qual refere o seguinte: "*O reclamante tem o direito a obter uma resposta completa, clara, adequada, acessível e transparente à reclamação apresentada.*" Defendemos que o reclamante tem o direito a obter uma resposta completa, clara, adequada, acessível e transparente à reclamação apresentada.

12

N.º 2 – Proposta de redação alternativa:

2 - Os interessados podem solicitar a intervenção da ERSE, no âmbito da resolução alternativa de litígios, sempre que não tenha sido obtida uma resposta atempada ou fundamentada junto da entidade com quem se relacionam ou não a considerem satisfatória.

Propomos acrescentar um número à presente disposição, no sentido de que a intervenção da ERSE, no âmbito da resolução alternativa de litígios, prevista nos termos do n.º 2 da presente disposição, não invalida o direito de os utentes e consumidores solicitarem informação, orientação e apoio à ERSE sobre reclamações, conforme previsto nos respetivos Estatutos.

- **Título III Regime da mobilidade elétrica, ao abrigo do Decreto-Lei n.º 93/2025, de
14 de agosto**

A nosso ver, considerando o facto de no RJME não existirem normas que enquadrem as condições em que a atividade dos PSME é desempenhada, deveria a mesma ser alvo de regulamentação, nomeadamente no que respeita às suas obrigações, às relações com os UVE (neste particular, com especial enfoque na relação contratual, em matéria de informação e preços e livro de reclamações eletrónico) e com os OPC.

Sem prejuízo do exposto, propomos a inserção de um artigo específico, respeitante às obrigações de informação dos prestadores de serviços de mobilidade elétrica em relação aos utilizadores de veículos elétricos, em matéria de preços, em conformidade com o disposto no Regulamento AFIR.

Assim, sugere-se a seguinte redação:

«Informação a prestar pelos PSME aos UVE»

13

Antes do início de uma sessão de carregamento, os PSME devem disponibilizar aos UVE todas as informações sobre os preços aplicáveis a essa sessão de carregamento, através de meios eletrónicos disponíveis gratuitamente e amplamente aceites, distinguindo todas as componentes do preço, nomeadamente os custos da itinerância eletrónica aplicáveis e outras taxas ou encargos por si aplicados, incluindo as taxas de ocupação, quando aplicáveis.

Os preços cobrados pelos prestadores de serviços de mobilidade aos utilizadores finais devem ser razoáveis, transparentes e não discriminatórios.

Em conformidade com o previsto na alínea k) do n.º 1 do artigo 13.º do RJME propomos a inserção de um artigo que preveja a obrigação de os OPC disponibilizarem serviços de suporte aos UVE que utilizem os pontos de carregamento, durante o período em que estes se encontrarem em operação. Tal deverá ser assegurado através de linha telefónica com o custo de uma chamada para a rede fixa ou móvel, sem custos adicionais, cujo

número deve estar indicado, de forma clara e visível, nos respetivos pontos de carregamento.

É crucial que os OPC assegurem serviços de suporte aos UVE que utilizem os pontos de carregamento, os quais devem estar disponíveis durante o período em que o ponto de carregamento se encontre em operação.

Tal é fundamental, essencialmente por duas ordens de razões:

Por um lado, temos conhecimento de reclamações de consumidores respeitantes a cobranças indevidas de serviços de carregamento que não conseguiram efetuar, o que apenas poderá explicar-se pela ocorrência de erros técnicos. Por exemplo, a situação de consumidores que deixam o veículo a carregar pelo tempo que habitualmente leva a bateria a carregar totalmente e quando se dirigem ao posto para terminar a sessão, verificam que o carregamento não ocorreu, não tendo carregado qualquer KWh, devido a um qualquer problema técnico com o ponto de carregamento. Dias depois, os consumidores são surpreendidos por notificações a indicar que têm dívidas por uma sessão de carregamento que não efetuaram, com uma duração de tempo várias vezes superior, em número de horas, àquela em que tentaram efetuar o carregamento, com um consumo de energia por hora mais do dobro da capacidade das suas baterias e, ainda, impedidos de fazer mais carregamentos, apesar de terem saldos nos seus cartões. Na realidade, se existisse uma forma de o consumidor contactar um serviço de suporte do OPC, muitas destas situações poderiam, provavelmente, ser evitadas.

14

Por outro lado, a existência deste tipo de serviços, numa perspetiva de segurança, também se revela fundamental.

Veja-se, a este propósito, o disposto no Considerando 39 do Regulamento AFIR:

«39. A proteção e a segurança dos utilizadores, em especial nas estações de carregamento sem vigilância, poderão ser tratadas através da instalação de botões de emergência nas estações de carregamento, da apresentação de informações de contacto

dos serviços de emergência, da garantia de uma iluminação adequada ou através de quaisquer outras medidas apropriadas.»

O n.º 2 do artigo 14 do RJME aponta para a admissão da **cobrança de uma taxa de ocupação**, expressa em preço por minuto, aplicável aos UVE que ocupem o ponto de carregamento por um período superior ao necessário para o carregamento completo da respetiva bateria do veículo elétrico, exigindo-se que tal taxa seja publicitada de forma clara e visível, em todos os pontos de carregamento por si operados. Ora, para além de obrigação equivalente não ser estabelecida para os PSME, o que se tentou colmatar com a nossa proposta suprarreferida, no que toca aos deveres de informação destes agentes e sem prejuízo do que já propusemos no que respeita ao “Estatuto” dos mesmos ao nível da Regulamentação, não condiciona a sua admissibilidade aos pontos de carregamento acessíveis ao público com uma potência igual ou superior a 50 kW. Com efeito, nos termos do Regulamento AFIR, só estes é que podem cobrar uma taxa de ocupação como preço por minuto.

15

Nesse sentido, veja-se o disposto no Regulamento AFIR:

«4. Nos pontos de carregamento acessíveis ao público com uma potência igual ou superior a 50 kW, o preço ad hoc cobrado pelo operador deve basear-se no preço por kWh da eletricidade fornecida. Além disso, os operadores desses pontos de carregamento podem cobrar uma taxa de ocupação como preço por minuto, para desencorajar a ocupação prolongada do ponto de carregamento.

Os operadores de pontos de carregamento acessíveis ao público com uma potência igual ou superior a 50 kW devem, nas estações de carregamento, mostrar o preço ad hoc por kWh e qualquer eventual taxa de ocupação expressa em preço por minuto, de modo a que essas informações sejam do conhecimento dos utilizadores finais antes de iniciarem uma sessão de carregamento e que a comparação de preços seja facilitada.

Os operadores de pontos de carregamento acessíveis ao público com uma potência inferior a 50 kW devem, nas estações de carregamento por si operadas, disponibilizar de

forma clara e simples as informações sobre o preço ad hoc, incluindo todas as componentes do preço, de modo a que essas informações sejam do conhecimento dos utilizadores finais antes de iniciarem uma sessão de carregamento e que a comparação de preços seja facilitada. As componentes do preço aplicáveis devem ser apresentadas pela seguinte ordem:

- preço por kWh,
- preço por minuto,
- preço por sessão, e
- quaisquer outras componentes do preço aplicáveis.»

Nestes termos, é crucial a consagração de uma disposição no presente Regulamento que preveja o seguinte:

- Só podem ser cobradas taxas de ocupação nos pontos de carregamento acessíveis ao público com uma potência superior a 50 kW;
- Estas taxas devem ser comunicadas aos UVE antes de uma sessão de carregamento, de forma clara e visível, pelos OPC e pelos PSME, através, respetivamente, de publicitação nos pontos de carregamento e de meios eletrónicos;
- As taxas de ocupação são expressas em preço por minuto;
- As taxas devem ser razoáveis, sendo que tal razoabilidade deverá ser aferida não só em relação ao seu valor, mas também em relação ao momento a partir do qual são aplicadas. Neste âmbito, sugere-se que a ERSE defina um período razoável após a finalização do carregamento pretendido e antes do qual a taxa de ocupação não possa ser aplicada.