

## Consulta pública ERSE, Proposta de adaptação ao decreto lei 93/2025 de 14 agosto

**Contributos Enercom 16nov 25– Vasconcelos e Almeida engenharia Lda,**

**OPC nº 58 e CEME/PSME nº42**

### **1 Sumário**

De uma forma geral, qualquer medida que contribua para a simplificação de processos, e clareza do tarifário na perspetiva do consumidor final (UVE), é sempre de saudar. Assim sendo, consideramos que o conjunto de pontos no articulado proposto contribui em larga medida nesse sentido, não obstante a nossa proposta de necessidade de clarificação de alguns aspectos determinantes.

Estes nossos contributos visam enriquecer as portarias pendentes de publicação, e são sugestões, não invalidando naturalmente outras soluções mais adequadas ou inovadoras que se entenda adotar. O ponto essencial do nosso contributo é que o novo decreto lei e respetivas portarias, por ausência definições e regras nos articulados, possam criar as condições que conduzam a um retrocesso de ausência da possibilidade da utilização transversal da rede de mobilidade nacional (que existe hoje), de falta de condições de mercado da perigosa possibilidade de formação de Oligopólios. As lacunas no texto do decreto lei e respetiva proposta de portarias desta nova lei, em alguns aspectos determinantes explicados a seguir, potencialmente pode permitir a degradação do ecossistema de mobilidade eléctrica em Portugal, prejudicando os utilizadores primeiramente, e o mercado como um todo como consequência.

Os nossos contributos incidem essencialmente nas seguintes matérias:

- Clarificação da relação entre os *Players* no mercado
  - Estruturação clara de relação B2B e B2C entre OPC e PSME
  - Prevenção de formação de oligopólios e ‘ilhas’ sem interconexão com a rede nacional
  - Obrigatoriedade de interligação ao *Hub* nacional
  - Atual EGME na qualidade de *Hub*
- Taxas de acesso às redes, TAR e TAR-ME, taxa EGME
- Taxa da potência contratada, TAR potência
- Utilização de espaço público
- Pontos de entrega internos
  - Abrangência
  - Taxas
  - Aprovisionamento e documentação necessária
  - Legitimidade na contratação de pontos de medida internos
  - Consequências da falta de pagamento

### **Lista de acrónimos**

AFIR- Regulamento Europeu de Infraestruturas para Combustíveis Alternativos

BT- Baixa tensão

BTE- Baixa tensão especial

BTN- Baixa tensão normal

B2B – *Business to Business*, neste contexto a relação entre OPC e PSME

B2C – *Business to Consumer*, neste contexto a relação entre OPC/PSME e o utilizador final (UVE)

CEME – Comercializador de energia para a mobilidade eléctrica

CPE - Código de Ponto de Entrega

EGME – Entidade gestora da mobilidade eléctrica

HUB – Entidade que assegura a interconexão técnica entre OPC e PSME

OPC – Operador de postos de carregamento

PSME- Prestador de serviços de mobilidade eléctrica

TAR – Taxa de acesso às redes

TAR-ME – Taxa de acesso às redes, mobilidade eléctrica

UVE – Utilizador de veículo elétrico

## 2 Contributos

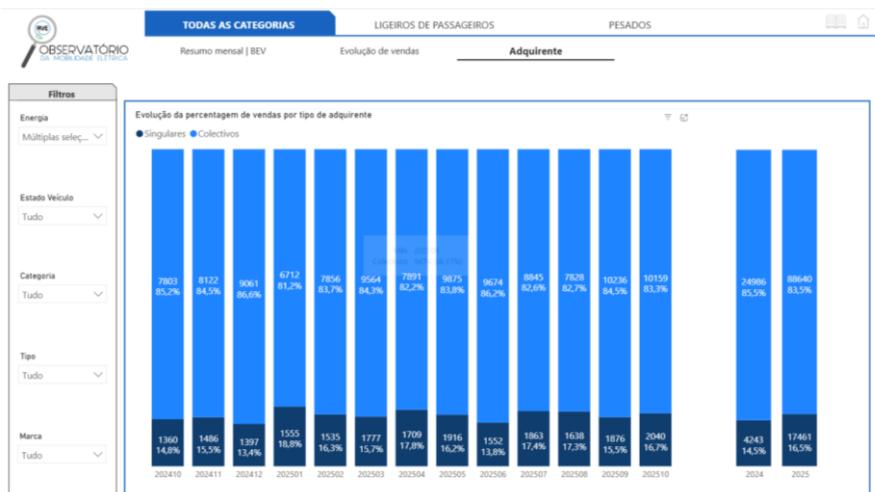
### 2.1 Clarificação da relação comercial entre os *Players* no mercado

#### 2.1.1 Estruturação clara de relação B2B e B2C entre OPC e PSME

Uma estrutura de mobilidade eléctrica nacional, moderna e eficaz carece que os diversos *players* no mercado tenham regras e condições de operar em mercado. Este aspeto implica que o estabelecimento de relações de interconexão comercial e técnica entre os operadores no mercado seja absolutamente fundamental, em sintonia com as práticas do resto da Europa comunitária. Tal é feito por intermédio de interconexões diretas entre OPC e PSME, ou indiretamente via *hubs* (Gireve e Hubject são dois exemplos de Hubs europeus)

Assim decorre que é absolutamente determinante que os UVE com ou sem contratos com um qualquer operador OPC ou PSME permaneçam com a possibilidade de utilizar toda a rede nacional de mobilidade eléctrica. **Indo a factos, a realidade nacional atual é exatamente esta pela rede Mobie (que na prática nesta questão tem o pepal de um Hub), ou seja, qualquer detentor de um contrato com um prestador de mobilidade eléctrica, pode utilizar toda a rede nacional de forma indistinta. Este foi um ponto de orgulho sobre a rede nacional, e que forçosamente não pode ser destruído, pois caso contrário, será um retrocesso tecnológico e social.**

Os utilizadores são de duas categorias essencialmente; particulares (pessoas singulares) e empresas com frotas automóveis. Conforme patente nas estatísticas publicadas no site da UVE, **83% dos veículos vendidos em 2025 são veículos eléctricos que pertencem a frotas de empresas; cenário muito semelhante em 2024:**



Os meios de pagamento de utilização dos postos podem ser por via direta (conforme AFIR, com cartão bancário ou *QR code* para pagamentos *ah-hoc*) ou por cartão RFID de um PSME mediante contrato.

Os UVE no modelo atual são na esmagadora maioria detentores de cartão RFID com um PSME. No novo modelo regulamentar, tem-se vindo a advogar a solução AFIR com pagamentos *Ad-hoc* como a panaceia de resolução da utilização generalizada a todos os utilizadores, mas esta visão não é a adequada. Veja-se, e voltando aos utilizadores e perfil de utilização:

Tipo de utilizador	Utilização de cartão RFID	Pagamento AFIR	Peso no mercado
Pessoas singulares	Próximo de 100%	Residual	17%
Empresas (motorista de um VE)	Próximo de 100%	Nunca, porque os condutores não têm cartões bancários da empresa.	83%

Ora daqui se conclui que se o novo modelo não incorporar a obrigatoriedade de interconexão de todos os OPC e PSME, porque se advoga na não necessidade dado o pagamento Ad-hoc vai resolver o problema da transversalidade na utilização do parque nacional de postos de carregamento, nada está mais errado, pois **se é afirmado que os utilizadores podem usar o método Ad-hoc para a aceder á rede nacional, mas a esmagadora maioria do utilizadores estão impedidos de usar a rede Ad-hoc**, então culmina em ter um grande problema de retrocesso tecnológico, dado que a maioria dos utilizadores, as empresas, deixam de conseguir usar a rede nacional, pois como se entende, não vão indiscriminadamente entregar cartões bancários aos motoristas. **Ou então, pior ainda, vamos assistir à formação de Oligopólios**, tema que é explorado mais adiante.

Em conclusão: as portarias devem refletir, na nossa opinião, regras saudáveis de mercado que garantam os seguintes aspetos:

- Acesso de todos os PSME a toda a rede de OPC em condições de mercado e não discriminatória
- Regras de interconexão iguais para todos os OPC e PMSE, nomeadamente
  - As mesmas regras técnicas
  - Os mesmos preços de interconexão
- Condições de mercado sustentáveis na relação:
  - B2B - relação entre operadores (OPC e PSME)
  - B2C – relação entre operadores e consumidor final (OPC e UVE ou entre PSME e UVE)
  - Preços de interconexão equilibrados entre os preços B2B e B2C, ou seja, os preços refletidos por um OPC na categoria B2B para interconexão, têm de ser sempre inferiores aos que pratica na sua categoria B2C que apresenta aos UVE.

## 2.1.2 Prevenção de formação de oligopólios e ilhas sem interconexão com a rede nacional

**A ausência de regras claras na relação entre os players de mercado, nomeadamente nas regras e obrigação de interconexão pode culminar na formação de Oligopólios em que apenas 2 ou 3 operadores vão dominar o mercado nacional**, com todos os aspetos negativos que os Oligopólios têm como:

- Falta de inovação tecnológica
- Concertação de preços
- Criação de regras que impedem os novos entrantes no mercado

O risco existe se não se impuser a obrigatoriedade de interconexão e com regras de preços de mercado B2B e B2C claras e com condições de operação, pois obriga os principais UVE que são empresas, a estabelecer contratos com os OPC com mais cobertura nacional, tornando as condições de mercado impossíveis para novos entrantes, ou apenas possível para entrantes com capacidade financeira extraordinária, sendo também estes atores futuros na concertação de Oligopólio.

Por outro lado, a ausência de interconexão vai perpetuar e incentivar a criação de *hubs* de carregamento desconectados da rede nacional em que só os seus utilizadores têm condições de acesso. Existem em Portugal pelo menos 2 redes fechadas e se não forem obrigadas a se interligarem em condições adequadas de mercado, podem não o fazer simplesmente pois têm acesso a clientes de forma exclusiva e em volume suficiente que justifica o modelo de negócio implementado.

Temos assistido em comunicações ao mercado e em *press release*, entrevistas e *opinion makers*, que o AFIR com o pagamento Ad-hoc por cartão bancário resolve todas as questões de eventual falta de interconexão, mas este argumento é falacioso. Volta-se a referir que a esmagada maioria dos UVE são empresas (83%), e os condutores das empresas não andam com cartões bancários para fazer pagamentos para a rede nacional. Nestes casos o que vai acontecer, se as regras aqui explanadas não forem implementadas, é que as empresas, vão estabelecer contratos com os *players* dominantes no mercado para terem acesso a melhores preços. O resultado será que o mercado ser dominado por 2 ou 3 operadores, secundo a possibilidade de outros operadores no mercado, uma situação que nos voltará a afastar da europa, e neste caso, por ausência de interconexão e falta de concorrência, num mercado dominado por alguns sem diversidade, e sem inovação.

Falta referir que naturalmente os preços Ad-hoc (preços sem contrato) são sempre superiores aos preços de cliente com contratos com um prestador, por inerência própria de um mercado em condições normais de funcionamento.

Portanto incentivar à utilização Ad-hoc é o mesmo que incentivar a pagar preços mais altos, dado que os acordos com prestadores devem conduzir a preços mais competitivos que a utilização avulsa.

A solução AFIR é uma solução que é bem-vinda, pois tem as vantagens próprias, mas que tem de conviver com as soluções já previstas e implementadas no mercado português e europeu, como é o caso do cartão RFID de acesso ou a APP de acesso fornecidas pelos PSME, assim como as soluções tipo '*plug and charge/ISO15118*' em fase de implementação na europa.

### **2.1.3 Obrigatoriedade de interligação ao *Hub* nacional**

O modelo adotado na Europa assegura que os operadores do mercado que não têm interconexões diretas com outros operadores, possam recorrer aos *Hubs* para garantir essa interconexão (Gireve e Hubject são dois exemplos de *Hubs* europeus). Desta forma, no modelo adotado, os operadores no espaço europeu, podem garantir que se interligam entre si, pois mesmo que não seja de forma direta, será por meio de um *Hub*.

O articulado proposto não prevê a criação de um *Hub* nacional e da mesma forma também não prevê a obrigatoriedade dos OPC e PSME de se interligarem a um *Hub*. Ora a nossa proposta vai exatamente no sentido de prever no articulado **a obrigatoriedade dos OPC e PSME se interligarem a um *Hub* que garanta a interconexão no espaço nacional em condições de preços não discriminatórios e iguais entre os players**, não obstante as interconexões diretas. Desta forma, os problemas apresentados nos pontos acima, do risco de formação de Oligopólios e ilhas de carregadores sem conexão á rede nacional, é pelo menos atenuado e talvez até mesmo mitigado desde que as devidas condições de mercado sejam acauteladas pelo regulador.

### **2.1.4 Criação do *Hub* ou *Hubs* nacional**

O atual articulado não prevê a criação de um *HUB* nacional. Tendo em conta os pontos já explanados acima, **a nossa proposta será a de abrir a possibilidade de criação de um hub nacional, com ligação a outros hubs internacionais**, nomeadamente com Espanha e o resto da europa. Este *hub* seria previsto neste regulamento com vista, por exemplo, à criação de um concurso publico com termos a definir pela ERSE, para o licenciamento de um ou vários *hub* a operar no espaço nacional e com ligações internacionais, aos quais os OPC e PSME teriam de se ligar obrigatoriamente a pelo menos um destes, garantindo destes forma a manutenção das funcionalidades e facilidades técnicas de que usufruímos no mercado de mobilidade elétrica em Portugal.

## **2.2 Taxas de acesso às redes, TAR e TAR-ME e EGME**

A proposta de eliminação da TAR-ME tornando as TAR para serviços de mobilidade igual á TAR 'normal' é positiva e aponta no caminho mais adequado. Esta simplificação proposta tem igualmente o impacto direto de redução do custo associado à TAR-ME para transposição para a TAR, pois contribui como incentivo á difusão da mobilidade elétrica pela redução do custo associado.

Assim, e partindo do pressuposto da eliminação da TAR-ME e respetivos preços, em alternativa aos respetivos custos de acesso à rede virem refletidos a custos iguais os da TAR, tal implica melhores condições de composição do preço final oferecido pelos CEME.

Da mesma forma a eliminação das taxas EGME é uma medida positiva e aponta no mesmo sentido de redução do custo e consequentemente nos preços finais a propor aos utilizadores.

Assim, o nosso contributo é no sentido de estas taxas serem transversais a todos os tipos de acesso, sejam estes CPE exclusivos para mobilidade elétrica, ou pontos de medida internos. Na nossa opinião, o texto proposto não é de dedução clara que as novas taxas para o serviço de mobilidade elétrica são aplicáveis a todos os tipos de acesso, e essa clarificação deve estar patente, que as TAR são únicas, quer seja em CPE convencionais, CPE para serviços de Mobilidade elétrica ou pontos de medida internos.

Ainda relativamente ao regime transitório, o texto refere que as TAR-ME devem permanecer nos postos ainda ligados á EGME; na nossa opinião essa distinção não deve de existir pois é discriminatória dos operadores que

ainda não tenham meios técnicos ou interligações efetuadas entre outros OPC ou PSME, sendo que a interligação ao atual EGME é particularmente complexa pois o modelo regulamentar onde assenta é estruturalmente diferente do novo modelo adotado pelo novo regulamento.

### **2.3 Taxa da potência contratada, TAR potência**

A TAR de potência pelo texto proposta, não se irá aplicar aos pontos de entrega internos. A medida é positiva, e correta na nossa opinião, pois o CPE de onde deriva o ponto de entrega interna já tem essa taxa associada.

No entanto o texto não esclarece que a TAR de potência nos CPE exclusivos à mobilidade elétrica irá permanecer gratuita; atualmente esta taxa não existe nesse tipo de CPE, o que tem relevância nos locais de baixa densidade. Anular esta gratuitidade constitui defraudar as expectativas de investimento feitas pelos OPC nesses pontos de carregamento existentes, assim como colocar em causa investimentos projetados para pontos de carregamento em locais de baixa densidade, pondo em causa a difusão da mobilidade elétrica no território nacional, assim como contribuir para acentuar as assimetrias entre as zonas urbanas e rurais.

### **2.4 Utilização do espaço público**

O novo decreto lei continua a entregar o ónus da atribuição da utilização do espaço público às camaras municipais, deixando-as livres de definirem os critérios e regras. O anteprojeto efetivamente definia limites à atuação dos municípios, nomeadamente com a inclusão e aceitações tácitas, regras que foram removidas no texto final.

A falta de regulamentação nesta área permite que alguns os municípios continuem a atribuir os espaços públicos mediante regras próprias.

Na nossa opinião deverá ser produzida regulamentação que permita o acesso aberto à possibilidade de instalação de postos de carregamento em espaço público. Um exemplo pela positiva é a câmara municipal de Lisboa que tem um portal onde os OPC pretendentes a instalar um posto ou postos de carregamento, submetem o projeto e o pedido, e a camara dá ou não deferimento num prazo útil. Outros casos noutros municípios são mediante concurso público em '*the winner takes it all*'

### **2.5 Pontos de entrega internos**

Os pontos de entrega internos são uma boa solução para resolver as limitações de capacidade para novos CPE em zonas com limitações de capacidade, ou com limitações técnicas devido a constrangimentos estruturais dos edifícios.

Resolvem também o problema contabilístico que os OPC têm quando não são titulares do CPE a utilizar levando a acordos laterais, e que quando os titulares são entidades sem direito à dedução de IVA (condominios com NIF 9xx xxx xxx.) têm o problema de sobre custo pois o IVA não é dedutível.

#### **2.5.1 Abrangência**

Na nossa opinião, a proposta de texto deve espelhar que os pontos de entrega internos são suscetíveis de serem aprovados em CPE em regime BT, sejam BTN ou BTE, pois tecnicamente são semelhantes, sob o ponto de vista de aprovado pontos de entrega interno.

#### **2.5.2 Documentação necessária**

Por uma questão de simplificação processual e abreviar o processo de contratação de um ponto de entrega interno, a documentação necessária deve ser algo a levar em consideração nesta proposta de portarias

Na nossa opinião, tratando-se ponto de entrega internos em CPE já existentes, não deve haver necessidade apresentação de projeto eletrotécnico, seja para que gama de potência ou regime, com exceção da média tensão.

Não obstante a normal documentação necessária à contratação dos serviços de energia, propomos que o texto reflita a dispensa de projetos eletrotécnicos, **bastando a apresentação da ficha eletrotécnica** nos casos de:

- Pontos e medida internos em CPE existentes em regime BTN
- Pontos e medida internos em CPE existentes em regime BTE

### 2.5.3 Aprovisionamento

Propomos que o texto reflita que o local da instalação do contador de energia do ponto de entrega interno deve ser junto ao quadro electrico destinado à mobilidade electrica, não obstante o instalador poder, de forma opcional, selecionar outros locais tecnicamente mais adequados.

Esta questão é importante, pois no edificado existente, existem constantemente restrições praticas para instalação do ponto de entrega interna no mesmo local onde se encontra o ponto de medida principal, levando a sobrecustos desnecessários, quando, em alternativa, a colocação junto o quadro electrico destinado à mobilidade elétrica não terá essa restrição de instalação; por outro lado a tele contagem já amplamente instalada, não constitui um problema no acesso á contagem de energia.

### 2.5.4 Legitimidade na contratação de pontos de entrega internos

Este ponto é muito importante e não vem refletido de forma inequívoca na proposta de portarias. Da nossa experiência nos clientes já temos vindo a receber notar a tentação em se vir a solicitar pedidos de entrega interna de forma indiscriminada. Este cenário culminaria em que qualquer cliente poderia pedir um ponto de entrega interno, levando a uma sobrecarga de contadores, que por vazes tem problemas de comunicação das contagens, e descontrolo total das potências limite contratadas, que culminam em desastres permanentes do contador principal por excesso de potência. Um exemplo de uma CPE com 40.40 kVA se tiver 10 pontos de entrega internos sem qualquer controlo, com carregadores de veículos lá conectados, vai com certeza todos os dias ter 1 ou vários cortes de energia por limitação de potência.

Assim, a nossa proposta é de que o texto deva refletir três pontos determinantes:

- Os pontos de entrega interno com vista á mobilidade electrica, só podem ser contratados por OPC registados na DGEG, estando vedada a outras entidades
- Os OPC que contratam os pontos de entrega interno têm de aprovisionar sistemas de gestão dinâmica de carga limitada à potencia contratada, para evitar os disparos por sobre potencia
- Não há limitação no número de OPC a operar com pontos de medida internos contratados, sendo limitado a 1 ponto de medida interno por OPC.

### 2.6 Consequências da falta de pagamento

Relativamente às consequências da falta de pagamento dos montantes devidos aos consumos do ponto de entrega interno, claramente a opção i) do texto é a adotar, tratando este tal como outro ponto de entrega.

Cumprimentos

**Dados Pessoais**



Vasconcelos & Almeida Engenharia, Lda.  
Rua Policarpo Anjos, 61-B  
1495-744 Oeiras, Cruz Quebrada - Portugal

Dados Pessoais