

COMENTÁRIOS DA AGEFE À

CONSULTA PÚBLICA DA ERSE RELATIVA À REGULAMENTAÇÃO DA MOBILIDADE ELÉTRICA EM CONFORMIDADE COM O DL N.º 93/2025

Em primeiro lugar, saudamos a ERSE pela **celeridade na apresentação desta proposta regulamentar, essencial para a operacionalização do novo Regime Jurídico da Mobilidade Elétrica** previsto no Decreto-Lei n.º 93 / 2025 (doravante, "novo Regime"), um diploma que, conforme expressámos anteriormente, mereceu uma apreciação globalmente positiva por parte da AGEFE. Sendo que partilhamos dos objetivos do novo Regime, em particular, a liberalização do mercado, o reforço da liberdade de escolha dos utilizadores e o enquadramento da integração com o autoconsumo, do carregamento inteligente e do carregamento bidirecional (V2G).

A AGEFE tem sido uma voz ativa na **promoção de um mercado de mobilidade elétrica verdadeiramente liberalizado, concorrencial e dinâmico**, tendo-se pronunciado favoravelmente sobre os princípios do novo Regime Jurídico da Mobilidade Elétrica, em linha com as posições e recomendações apresentadas pela Autoridade da Concorrência.

Contudo, manifestamos desde logo a nossa preocupação de que o **esforço de liberalização consagrado no Decreto-Lei pudesse ser diminuído na fase de regulamentação, através da criação de barreiras técnicas, administrativas ou financeiras**.

Após análise das propostas agora em consulta, concluímos que parte dos receios da AGEFE se poderão vir a materializar. Os documentos propostos pela ERSE contêm pressupostos que poderão colocar barreiras diretas à concorrência e, em particular, à entrada de novos equipamentos e novos operadores no mercado, limitando o potencial de crescimento e inovação que o Decreto-Lei pretendia libertar.

De uma forma geral, deve capitalizar-se esta oportunidade de regulamentação para **estabelecer regras e um enquadramento que contribua para o desenvolvimento de um mercado de carregamento participado, dinâmico e concorrencial em todo o território**. Em concreto, na perspetiva de quem fornece a tecnologia necessária para desenvolver este mercado, entendemos pertinente assinalar os seguintes pontos de atenção que, a manter-se inalterados, reduzem a dinâmica, concorrência e agilidade que o Novo Regime de Mobilidade Elétrica pretendia salvaguardar:

1. O monopólio do ORD relativamente ao “fornecimento, instalação, exploração, manutenção e substituição” do equipamento de medição

O atual artigo 50.º do Regulamento de Mobilidade Elétrica e o novo Artigo 11.º-A, n.º 6 do GMLDD são explícitos - "o fornecimento, a instalação, a exploração, a manutenção e a substituição desse equipamento de medição cabe ao respetivo operador da rede (ORD)". Complementarmente, o Artigo 93.º-I do RME prevê que a ERSE aprova "preços regulados para a aquisição, a instalação,

a exploração e a substituição dos equipamentos de medição". A **implementação deste mecanismo**, descrita na proposta de alterações e aditamento ao Guia de Medição, Leitura e Disponibilização de dados do setor elétrico (GMLDD), **cria barreiras à concorrência e é contrária ao espírito do D.L. n.º 93/2025**, nomeadamente por:

- ▶ Impedir que um Operador de Pontos de Carregamento (OPC), um condomínio ou qualquer entidade possa adquirir um equipamento de medição certificado (em mercado livre e concorrencial) e contratar um técnico qualificado para o instalar.
- ▶ Potenciar um monopólio de facto para o ORD (E-Redes) num ato técnico simples. Os OPC ficam totalmente dependentes de uma única entidade, constringido, injustificadamente, a agilidade e concorrência no fornecimento e instalação destes equipamentos.

O prazo máximo de quatro meses concedido ao ORD para proceder à instalação do contador interno, previsto no n.º 7 do novo Artigo 11.º-A do GMLDD, ilustra à priori o tipo de constringimentos que podemos esperar de uma solução de monopólio. Um *time-to-market* que é fortemente condicionado por um período de até 4 meses para a instalação do contador interno e dependência da disponibilidade e capacidade de resposta de um operador único, não contribui para a expansão e desenvolvimento acelerado da infraestrutura de carregamento. Pelo contrário, pode ser um elemento desincentivador do investimento e à afirmação da concorrência que o Decreto-Lei visava.

Neste sentido, propomos que o **artigo 50.º do Regulamento da Mobilidade Elétrica e o artigo 11.º-A, n.º 6** do GMLDD sejam revistos, limitando o papel do ORD ao estritamente necessário. O fornecimento e instalação do equipamento de medição devem ser abertos ao mercado, em regime de concorrência. O mais, nomeadamente a verificação do cumprimento desta obrigação deverá caber à fiscalização à posteriori dos postos de carregamento. Não está em causa nada que comprometa a estabilidade ou a segurança da rede. Não entendemos que, sendo o objetivo último a recolha de informação, seja necessário ou sequer recomendável conferir ao ORD o controlo total quanto ao “fornecimento, instalação, exploração, manutenção” destes contadores internos. A liberalização do mercado de mobilidade elétrica não é consistente com a criação de rendas – monopólios privados não são melhores que monopólios públicos.

2. Tarifas e Proteção do Investimento em Baixa Densidade

Relativamente às tarifas de acesso às redes (TAR), será importante assegurar que não existem retrocessos no incentivo ao investimento, particularmente em zonas de menor densidade populacional.

Embora a eliminação da TAR-ME seja positiva, **o texto proposto não salvaguarda explicitamente a manutenção da isenção (gratuidade) da TAR de Potência nos CPE exclusivos para a mobilidade elétrica**. A introdução desta tarifa nestas condições poderia colocar em causa a

viabilidade económica de postos já instalados e desincentivaria novos investimentos fora dos grandes centros urbanos, defraudando as expectativas legítimas dos operadores e acentuando as assimetrias regionais.

Adicionalmente, no regime transitório, as TAR devem ser aplicadas de forma igualitária, eliminando a distinção para postos ainda ligados à antiga rede EGME, sob pena de discriminação injustificada de operadores.

3. Insuficiências na Transparência de Preços e na experiência do UVE

Relativamente à Transparência de preços e à experiência do utilizador (UVE), o proposto **Artigo 93.º-C** do RME, prevê assegurar a transparência através do acompanhamento do custo "em tempo real" via *app* ou *website*. Consideramos esta solução insuficiente, sendo que o próprio Documento Justificativo da ERSE reconhece que a coexistência de componentes de preço baseadas no tempo ("euros por minuto") "dificulta a comparação de preços" e "pode ser penalizador para os UVE".

Para alavancar este mercado, a confiança do UVE é essencial. A "solução" de possibilidade que o utilizador monitorize o custo numa *app* durante o carregamento, em nada contribui para a fácil e rápida comparação e arbitragem dos UVE com base nos preços praticados pelos diferentes pontos de carregamento.

Não obstante o Regulamento AFIR e o Decreto-Lei n.º 93 / 2025 não o preverem taxativamente, **a referência para a transparência de preços da ME deve ser o € / kWh**, ainda que seja indicativa. A comparabilidade só é garantida se, à semelhança de outros mercados, o preço for claro em **€ / kWh**. Nesse sentido **deve ser previsto um requisito de publicidade por cada ponto de carregamento do custo em € / kWh**, podendo ser diferenciado em função dos tipos / potência do carregamento.

A persistência de estruturas de preço baseadas no tempo, sem uma clara indicação do custo final estimado por unidade de energia, gera desconfiança e não parece ser justificada. Sobretudo considerando também que o novo modelo reduz a complexidade da construção dos preços aplicados aos UVE, pelo facto de os OPC poderem prestar diretamente o serviço e cobrar um preço integral pelo carregamento, ao contrário da soma das várias componentes que estava previsto no regime anterior.

Adicionalmente, deverão ser consideradas outras medidas relacionadas com a transparência de preços e liberdade de escolha dos UVE, nomeadamente: **a possibilidade de carregamento pré-determinado até certo valor monetário** (à semelhança da experiência de abastecimento com combustíveis fósseis) e a possibilidade de **através da EADME disponibilizar informação histórica e centralizada de preços e demais características que permitam aos UVE compararem pontos de carregamento** e, no geral, terem uma experiência de utilização mais qualificada e informada.

4. Preocupações ao nível da rapidez de implementação do Regime

A par das preocupações relacionadas com o prazo de resposta do ORD para a instalação de medidores, **a entrada em aplicação do RME apenas após seis meses** da data de publicação virá atrasar a concretização do potencial trazido por este novo regime, em especial quanto à adoção da mobilidade elétrica em Portugal, bem como à expansão da rede de carregamento e cumprimento das metas traçadas no AFIR.

Na prática, isto significa que um OPC que queira hoje instalar um carregador num condomínio ao abrigo do novo regime liberalizado terá de esperar, no mínimo, 6 meses da entrada em aplicação (e eventualmente até mais 4 meses de prazo de instalação do ORD) para o poder fazer.

O prazo de entrada em vigor do diploma de adaptação regulamentar do Decreto-Lei n.º 93/205 deve ser reduzido ao mínimo indispensável (e.g. 3 meses após publicação) para não atrasar desnecessariamente a implementação do novo Regime.

5. O contributo da interoperabilidade e da atribuição de espaço público

Atendendo à atual estrutura do mercado e à relevância das frotas de empresa, a interconexão poderá contribuir para prevenir a formação de oligopólios, num mercado no qual apenas grandes operadores com cobertura extensa sobreviverão, concertando preços e travando a inovação. Nesse sentido, será importante assegurar as **condições de base e incentivos que promovam a interoperabilidade**, na medida em que esta pode contribuir para um mercado mais concorrencial. No mesmo sentido, e por razões análogas, é importante **estabelecer um referencial nacional e um caderno de boas práticas para a atribuição de licenças de utilização do espaço público** com base em regras de mercado, promovendo a transparência, reduzindo a arbitrariedade e evitando a fragmentação local dos procedimentos.

A AGEFE reitera o seu compromisso em colaborar com a ERSE no desenvolvimento de um mercado de mobilidade elétrico dinâmico e que serve os interesses do País. Contudo, alertamos que o sucesso do Decreto-Lei n.º 93/2025 depende criticamente de uma regulamentação que não asfixie a sua intenção liberalizadora e que é fundamental antecipar e prevenir monopólios técnicos e outras estruturas de mercado não concorrenciais, bem como **estabelecer um regime previsível** que incentive o investimento.

Lisboa, novembro 2025