

PARECER

Projeto de alteração do Regime Jurídico da Mobilidade Elétrica

Fevereiro de 2025

Consulta: Gabinete da Secretária de Estado da Energia 03/02/2025

Base legal: Competências consultivas dos artigos 15.º a 18.º dos Estatutos da ERSE.

Divulgação: Pode ser disponibilizado publicamente, após tomada de decisão ou um ano após a elaboração, sem prejuízo do acesso ou divulgação anterior nos termos legais. A disponibilização não abarca informação que, por natureza, seja comercialmente sensível ou configure segredo legalmente protegido ou dados pessoais.

Nota de atualização de 23/10/2025:

Os pareceres emitidos pela ERSE no âmbito de um processo de decisão de terceiros, e aqueles que incidem sobre iniciativas legislativas, recaem sobre as propostas ou projetos que lhe foram remetidos. Os textos finais aprovados e publicados em *Diário da República* podem registar alterações integrando, ou não, no todo ou em parte, aspetos que tenham sido destacados pela ERSE no parecer.

Texto final aprovado: Decreto-Lei n.º 93/2025, de 14 de agosto

ÍNDICE

1	ENQUADRAMENTO	1
2	APRECIÇÃO	3
3	CONCLUSÕES	6

Correspondendo a solicitação do Gabinete da Senhora Secretária de Estado da Energia, recebida em 03.2.2025 ([R-Tecnicos/2025/518](#)), a Entidade Reguladora dos Serviços Energéticos (ERSE) emite o seguinte parecer.

1 ENQUADRAMENTO

O projeto de diploma que revoga e substitui o Regime Jurídico da Mobilidade Elétrica (RJME), aprovado pelo Decreto-Lei n.º 39/2010, de 26 de abril, na sua redação atual, enviado à ERSE para parecer, vem conformar o atual regime jurídico com o Regulamento (UE) 2023/1804 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 13 de setembro de 2023¹, relativo à criação de uma infraestrutura para combustíveis alternativos (doravante denominado Regulamento AFIR).

Juntamente com o projeto de novo RJME, a ERSE recebeu ainda para parecer um conjunto de projetos de alteração de diplomas conexos, nomeadamente (i) a Portaria n.º 231/2016, de 29 de agosto, sobre o seguro obrigatório de responsabilidade civil, (ii) a Portaria n.º 240/2015, de 12 de agosto, sobre o valor das taxas de licenciamento e de inspeção, (iii) a Portaria n.º 241/2015, de 12 de agosto, sobre os requisitos técnicos da licença de operação de pontos de carregamento, (iv) a Portaria n.º 220/2016, de 10 de agosto, sobre as potências mínimas e as regras técnicas a que devem satisfazer as instalações de carregamento de veículos elétricos em edifícios, (v) a Portaria n.º 221/2016, de 10 de agosto, sobre as regras técnicas e de segurança aplicáveis à instalação e ao funcionamento dos pontos de carregamento, e (vi) a Portaria n.º 222/2016, de 11 de agosto, sobre os termos aplicáveis às licenças de utilização privativa do domínio público para a instalação de pontos de carregamento. Uma vez que estas regras de especialidade não são matéria da competência da ERSE, este parecer não se debruça em relação ao seu conteúdo.

Recentemente, a ERSE emitiu outros pareceres relevantes sobre a mobilidade elétrica, designadamente o parecer² ao estudo “Concorrência e mobilidade elétrica em Portugal”, da Autoridade da Concorrência³, em março de 2024, e o parecer ao anterior projeto de alteração do RJME, em novembro de 2024, a pedido do Gabinete da Senhora Secretária de Estado da Energia. As mensagens já transmitidas nos anteriores

¹ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/PDF/?uri=CELEX:32023R1804>

² <https://www.concorrenca.pt/sites/default/files/processos/epr/Parecer%20ERSE.pdf>

³ <https://www.concorrenca.pt/pt/artigos/adc-apresenta-nove-recomendacoes-ao-governo-e-aos-municipios-sobre-mobilidade-eletrica>

pareceres são utilizadas para avaliar, quando aplicável, o projeto de novo RJME em análise e as sugestões e/ou preocupações relativas ao mesmo.

2 Apreciação

A ERSE começa por salientar que o projeto de novo RJME em análise corresponde a uma concretização do Regulamento AFIR para Portugal, respondendo às necessidades de melhoria do atual RJME, que a ERSE identifica como necessárias e indo ao encontro de algumas preocupações dadas a conhecer nos referidos pareceres.

O projeto de novo RJME mantém o alinhamento geral com o estabelecido no Regulamento AFIR, eliminando a gestão centralizada da rede de mobilidade elétrica, operada pela entidade gestora da rede de mobilidade elétrica (EGME), permitindo que os prestadores de serviços de mobilidade elétrica (PSME) constituam as suas próprias redes (plataformas de itinerância eletrónica). A prestação do serviço de carregamento aos utilizadores de veículos elétricos (UVE) é centralizada nos postos de carregamento e pode ser efetuada de forma direta pelos operadores de pontos de carregamento (OPC), ou de forma indireta pelos PSME.

Para além destas atividades, o novo RJME define ainda como atividades da mobilidade elétrica as plataformas de itinerância eletrónica e a Entidade Agregadora de Dados para a Mobilidade Elétrica (EADME).

Da análise efetuada verifica-se que a proposta de novo modelo de RJME dá resposta à: i) possibilidade de utilização de energia partilhada em autoconsumo e em comunidades de energia, ou armazenamento local, para carregamento dos veículos elétricos, em benefício dos UVE; e ii) à possibilidade de participação dos pontos de entrega, onde existam pontos de carregamento, na oferta de serviços de sistema ou de flexibilidade local à rede e ao sistema elétrico nacional.

O projeto de diploma dá ainda resposta à preocupação de uma fase de transição bem definida, que deverá permitir aos agentes participantes do setor repensar os seus modelos de negócio e atividades, definindo:

- i. o prazo de um ano para os comercializadores de eletricidade para a mobilidade elétrica (CEME) alterarem as suas funções para PSME ou OPC;
- ii. o prazo de até 31.12.2025 para a atual EGME separar a plataforma de EADME das restantes plataformas por si operadas;

- iii. o prazo de até ao final de 2027 para a EGME assegurar a operação da sua atual plataforma de interação com OPC, CEME e UVE, estabelecida no Decreto-Lei n.º 39/2010, de 26 de abril, para os agentes que a ela se pretendam manter ligados, sujeita ao pagamento de uma tarifa fixada anualmente pela ERSE.

No que respeita à manutenção da recolha e disponibilização de informação ao Ponto de Acesso Nacional, a nova versão de RJME introduz a EADME e explicita como decorrerá a transição da atual realidade para o modelo final. A EADME resulta da autonomização, das restantes atividades atualmente exercidas pela EGME, da atividade de agregação e transmissão de dados das operações realizadas nos pontos de carregamento ao Ponto de Acesso Nacional. Com a opção de atribuir a responsabilidade pela gestão da EADME, transitoriamente, à atual EGME é assegurada a não ocorrência de qualquer disrupção na recolha e disponibilização desta informação dinâmica e em tempo real, que hoje é assegurada pela MOBI.E. Este foi um dos aspetos que tinha sido identificado pela ERSE como passível de ser melhorado na versão anterior do novo RJME, enviada para parecer em final de outubro passado.

Outro aspeto, identificado pela ERSE, a que esta nova versão do novo RJME dá resposta, corresponde à garantia de financiamento externo para as atividades de EADME e da EGME durante o período transitório. Com efeito, a opção do novo RJME em análise prevê o recurso a financiamento complementar que, eventualmente, se venha a verificar necessário, quando não seja possível recuperar através da tarifa aplicável aos agentes que a ela se pretendam manter ligados, os custos associados à operação pela EGME da atual plataforma, estabelecida no Decreto-Lei n.º 39/2010, de 26 de abril. Sem prejuízo de se identificarem melhorias na redação proposta, nesta versão do novo RJME fica claro como é que será assegurada a sustentabilidade económica e financeira da atividade autonomizada de EADME, que irá ser desenvolvida pela EGME durante o período transitório.

No anexo a este Parecer e que dele faz parte integrante, desenvolvem-se mais algumas considerações sobre o projeto de novo RJME em análise e comentários específicos à proposta de articulado que se considera deverem ser acautelados. Assim, foram identificados alguns aspetos concretos que se sugere sejam ponderados na versão final a aprovar do novo RJME, nomeadamente:

- seria importante ter, no mínimo, um artigo relativo às obrigações dos PSME, nomeadamente a obrigação de registo, para efeitos do exercício da atividade, bem como a obrigação de envio de informação à ERSE sobre preços praticados, em termos idênticos à que se venha a aplicar aos OPC;

- parece ser excessivo estender as obrigações previstas no AFIR para os OPC de acesso público também aos OPC de acesso privativo, nomeadamente quanto à diversidade de meios de pagamento (incluindo *ad hoc*);
- é de ponderar igualmente a obrigação de disponibilizar, em janeiro de 2027, a referida diversidade de meios de pagamento em todos os pontos de carregamento com potência inferior a 50 kW;
- clarificar o papel das plataformas de itinerância eletrónica, que parece corresponder mais a uma “ferramenta” do que a uma atividade do setor da mobilidade elétrica, autónoma das restantes;
- tornar mais claro quais as implicações práticas da opção dos OPC se manterem na plataforma gerida pela MOBI.E no período transitório, que decorre até ao final de 2027;
- clarificar algumas disposições relativas à regulação da ERSE no quadro do novo modelo, entre outras, mais concretamente quanto ao regime sancionatório da responsabilidade da ERSE;
- quanto às garantias de origem e no quadro dos títulos pela redução das emissões de CO₂, sugere-se efetuar remissão para as normas já existentes.

3 CONCLUSÕES

1. O projeto de novo RJME em análise conforma a concretização do Regulamento AFIR para Portugal, tendo sido acautelados os principais aspetos e as preocupações identificadas pela ERSE no parecer à anterior proposta do RJME, de novembro de 2024.
2. O modelo agora previsto permite, durante o período transitório, a coexistência de CEME, PSME e OPC. Entende-se que, mantendo as duas possibilidades de funcionamento, se permite aos operadores a adaptação à nova realidade durante o período transitório, existindo a manutenção do regime atual durante esse tempo, para os CEME e OPC que optarem por se manterem ligados à atual plataforma operada pela EGME, de interação entre OPC, CEME e UVE, estabelecida no Decreto-Lei n.º 39/2010, de 26 de abril.
3. No período transitório, a receita da EGME enquanto entidade gestora da rede MOBI.E deve poder ser complementada com a possibilidade de acesso aos fundos de financiamento externos previstos para a atividade de EADME. Desta forma, é garantido que não são comprometidas nem a atividade de EADME nem, durante o período transitório, a atividade da atual plataforma operada pela EGME, quando não seja possível recuperar através da tarifa estabelecida pela ERSE os custos associados à plataforma.
4. Foram identificados alguns aspetos concretos que se sugere sejam ponderados na versão final a aprovar do novo RJME, nomeadamente (i) a imposição de obrigações à atividade de PSME, de forma semelhante à de OPC; (ii) a aproximação da definição de espaço de acesso público ao conceito preconizado no AFIR; e (iii) a equiparação excessiva das obrigações dos pontos de carregamento de acesso público aos de acesso privativo quando operados por OPC, quanto à diversidade de meios de pagamento (incluindo *ad hoc*).

5. A ERSE irá proceder à regulamentação do diploma nas matérias que lhe forem atribuídas, sugerindo o estabelecimento de um prazo não inferior a 6 meses para a adaptação das regras.

6. No anexo a este Parecer e que dele faz parte integrante, desenvolvem-se mais algumas considerações sobre o projeto de novo RJME em análise e comentários específicos à proposta de articulado. A ERSE encontra-se disponível para aprofundar estes e outros aspetos que se identifiquem necessários.

Entidade Reguladora dos Serviços Energéticos, em *23 de fevereiro de 2025*

Emitido no exercício das competências consultivas dos artigos 15º a 18º dos Estatutos da ERSE, o documento é suscetível de ser disponibilizado publicamente, após tomada de decisão ou um ano após a elaboração, sem prejuízo do acesso ou divulgação anterior, nos termos legais. A disponibilização não abarca a informação que, por natureza, seja comercialmente sensível, segredo legalmente protegido ou dados pessoais.

ANEXO

Tecem-se de seguida algumas considerações mais abrangentes sobre o projeto de RJME em análise, aprofundando alguns dos temas suscitados no corpo do parecer. Apresentam-se, ainda, comentários específicos à proposta de articulado, para melhor compreensão e alcance do proposto pela ERSE.

A.1 ATIVIDADES DA MOBILIDADE ELÉTRICA

A.1.1 ATIVIDADE DE PSME

A proposta de diploma passou a incluir uma definição de prestadores de serviços de mobilidade (PSME), mas continua a ser relativamente omissa quanto ao papel efetivamente desempenhado por estas entidades, bem como às obrigações que sobre si impendem. Nesse sentido, e tendo em conta que são uma entidade sujeita a monitorização, considerando o previsto na alínea b) do número 1 do artigo 32.º, **seria importante ter, no mínimo, um artigo relativo às obrigações dos PSME, nomeadamente a obrigação de registo, para efeitos do exercício da atividade, bem como a obrigação de envio de informação à ERSE sobre preços praticados, em termos idênticos à que se venha a aplicar aos operadores de pontos de carregamento (OPC).**

Apesar de o artigo 48.º prever que os CEME devem comunicar à DGEG se passam a exercer a sua atividade no setor da mobilidade elétrica como OPC ou como PSME, não se encontra sistematizada nenhuma obrigação de registo da atividade como PSME, nem para os comercializadores de eletricidade para a mobilidade elétrica (CEME) existentes, nem para agentes que se proponham desempenhar pela primeira vez atividades no setor.

A.1.2 ATIVIDADE DE OPC

A.1.2.1 DA NECESSIDADE DE PONDERAÇÃO DAS OBRIGAÇÕES DOS OPERADORES DOS PONTOS DE CARREGAMENTO

Do AFIR, como do projeto de novo RJME, podem retirar-se três formas de acessibilidade:

- 1) OPC de acesso público;

- 2) OPC não acessíveis ao público (privativo);
- 3) Detentores de pontos de carregamento não acessíveis ao público (acesso privativo¹).

Nem o AFIR, nem o projeto de novo RJME em análise, preveem obrigações para os detentores de pontos de carregamento não acessíveis ao público (salvo a especificação prevista no n.º 2 do artigo 21.º do RJME).

Porém, as obrigações previstas no AFIR para os OPC são especificadas para “pontos de carregamentos acessíveis ao público”. Veja-se, como exemplo disso, o artigo 5.º do AFIR: i) disponibilizar o carregamento numa base *ad hoc* utilizando um instrumento de pagamento que seja amplamente utilizado na União e ii) preços razoáveis, fácil e claramente comparáveis, transparentes e não discriminatórios. O mesmo não se verifica no projeto de diploma recebido.

Com efeito, o AFIR (tal como acontece para os pontos antigos abaixo dos 50 kW) é lacunar no que respeita aos pontos de acesso privativo: só prevê normas para o 1.º *layer* (os OPC de acesso público). O projeto de diploma recebido – à semelhança da questão dos pontos com potência < 50 kW (assunto que *infra* se retoma) – poderá ser entendido como *gold-plating*, ao estender as obrigações previstas no AFIR também aos OPC de acesso privativo (2.º *layer*). A opção parece ser de total equiparação, afastando a desregulação ou exigências intermédias. Assim, pode ser interpretado que os OPC em acesso privativo têm de obedecer, entre o mais, à diversidade de meios de pagamento (incluindo *ad hoc*) a que estão sujeitos os OPC de acesso público, o que parece ser excessivo.

A.1.2.2 UNIVERSALIDADE DE ACESSO UVE COM OU SEM CONTRATOS

Da extensão universal do carregamento numa base *ad hoc* utilizando um instrumento de pagamento que seja amplamente utilizado na União

O AFIR determina que, nos pontos de carregamento acessíveis ao público instalados **a partir** de 13 de abril de 2024, deve ser possível o carregamento numa base *ad hoc* utilizando um instrumento de pagamento que seja amplamente utilizado na União (leitor de cartões, *contactless*, ou código QR)².

¹ Artigo 21.º do Projeto de RJME.

² Artigo 5.º, n.º 1, segundo parágrafo.

Para os pontos de carregamento acessíveis ao público que operem com uma potência igual ou **superior a 50 kW**, deverá ser disponibilizado, a **partir de 1 de janeiro de 2027**, o pagamento através de leitor de cartões ou *contactless*.

Todavia, o AFIR afigura-se lacunar no que respeita aos instrumentos de pagamento nos pontos de carregamento acessíveis ao público que operem com uma potência inferior a 50 kW, instalados **antes** de 13 de abril de 2024.

Por sua vez, o artigo 13.º, n.º 1, alínea l) do projeto de novo RJME determina que é uma obrigação do OPC, disponibilizar “carregamento numa base ad hoc, e incluindo os meios de pagamento amplamente utilizados na União Europeia”. Em acréscimo, a norma transitória prevista no artigo 48.º, n.º 3 do projeto de RJME determina que todos os OPC passem a estar sujeitos à mesma obrigação a partir de janeiro de 2027.

Assim, o projeto não faz a distinção – prevista no AFIR – para pontos de carregamento instalados antes de 13 de abril de 2024, em razão da sua potência (potência inferior a 50 kW), aplicando a todos os pontos de carregamentos instalados ou renovados antes da entrada em vigor do diploma.

Assim, o **projeto de RJME pode estar a ir além do estipulado no AFIR no que diz respeito aos pagamentos *ad hoc* (potencial *gold-plating*)**. É de ponderar se, para OPC com potência inferior a 50 kW, deve a obrigação ser imposta em janeiro de 2027.

A.1.3 PLATAFORMAS DE ITINERÂNCIA ELETRÓNICA

O artigo 4.º do projeto de diploma enumera as atividades principais a assegurar na mobilidade elétrica, nomeadamente a operação de pontos de carregamento, a prestação de serviços de mobilidade, a gestão de plataformas de itinerância eletrónica e a agregação e a transmissão de dados de mobilidade elétrica ao Ponto de Acesso Nacional, que estão sujeitas à regulação da ERSE. Para além disso, estabelece-se que dessas atividades, as primeiras três são exercidas em regime de livre concorrência.

Por sua vez, o número 1 do artigo 32.º do projeto de diploma elenca um conjunto de atribuições da regulação da ERSE.

O projeto de diploma é pouco claro quanto ao papel das plataformas de itinerância eletrónica, embora se entenda que se tratam de ferramentas para facilitar pagamentos entre PSME e OPC, mas cuja contratação e

utilização decorre com o que as partes livremente acordarem entre si. Neste contexto, restam dúvidas sobre qual o tipo de regulação esperada sobre esta atividade, que parece corresponder mais a uma “ferramenta” do que a uma atividade do setor da mobilidade elétrica, autónoma das restantes.

A.2 REGULAÇÃO DA ERSE

A.2.1 ADAPTAÇÃO REGULAMENTAR DO NOVO MODELO

O projeto de RJME procede à eliminação da figura do CEME, estabelecendo um acesso mais direto ao mercado de eletricidade para o aprovisionamento da eletricidade consumida nos carregamentos da mobilidade elétrica. O próprio preâmbulo do Projeto de RJME refere que esta eliminação da figura do CEME – que se entende parcialmente substituída pelo PSME – pretende assegurar a concordância e alinhamento do modelo em aplicação em Portugal com o que estabelece e prevê o Regulamento AFIR.

No entender da ERSE, esta alteração funcional no modelo da mobilidade elétrica corresponde a uma maior compactação da cadeia de relacionamentos comerciais, porquanto a interação do utilizador de veículos elétricos (UVE) com o sistema da mobilidade elétrica se passa a centrar quase em exclusivo no OPC, que se torna responsável pelo aprovisionamento da eletricidade consumida nos respetivos pontos de carregamento. Esta filosofia organizativa implica ainda que cada posto de carregamento passe a ser visível para o sistema elétrico nacional de forma equiparada a um ponto de entrega a cliente final.

No modelo ainda em vigor, com uma cadeia de relacionamentos comerciais mais longa, que inclui CEME e OPC em papéis distintos junto do UVE, é necessária uma identificação unívoca dos diferentes agentes, o que se efetuou no plano regulamentar com a implementação de Código de Registo Individualizado de Agente (CRIA) para CEME e OPC. Ora, com a simplificação da cadeia de relacionamentos comerciais, esta identificação unívoca perde criticidade, pelo que **a ERSE adaptará o quadro regulamentar respetivo no decurso do período transitório que o Projeto de RJME estabelece.**

A.2.2 FUNCIONAMENTO DO SETOR DA MOBILIDADE ELÉTRICA DURANTE O PERÍODO TRANSITÓRIO

No atual modelo de funcionamento do setor da mobilidade elétrica, em que todos os OPC e CEME estão obrigatoriamente ligados à rede de mobilidade elétrica gerida pela EGME, o aprovisionamento da energia

dos carregamentos dos veículos elétricos é assegurado pelos CEME, que adquirem a energia a comercializadores do setor elétrico que, por sua vez, suportam, relativamente a essa energia, tarifas de acesso às redes da mobilidade elétrica (TAR ME).

A EGME, com base na informação dos carregamentos determina, por um lado, os consumos da mobilidade elétrica de cada CEME, para efeitos da aplicação das TAR ME, e, por outro lado, os consumos de cada CEME nos diversos pontos de carregamento, para efeitos, quer do pagamento das tarifas de uso dos pontos de carregamento, quer da dedução da energia dos carregamentos aos consumos do ponto de entrega onde estão ligados os pontos de carregamento.

Durante o período transitório previsto no artigo 40.º do projeto de diploma, a adesão dos OPC à plataforma da MOBI.E é opcional. Assim, para os casos em que o OPC opta por se manter na plataforma da MOBI.E, o pressuposto é que se pretende manter em funcionamento o modelo atual, dando tempo para os operadores se adaptarem à nova realidade. Tal interpretação é consentânea com o facto de, durante algum tempo coexistirem as figuras de CEME e de PSME. **Nesse contexto, para os OPC que se mantenham na plataforma da MOBI.E, e apenas para esses, manter-se-ia o modelo atual, em que os CEME são responsáveis pelo aprovisionamento da energia dos carregamentos, que inclui suportar o custo das TAR ME.**

A adoção desta última abordagem parece especialmente relevante para os pontos de carregamento em locais privativos, como condomínios, que precisarão de mais tempo para se adaptar a uma solução em que o operador ou o detentor do ponto de carregamento se torna responsável pelo aprovisionamento da energia dos carregamentos.

Finalmente, a ERSE entende que, mantendo-se a atual redação, a opção de manutenção na plataforma da MOBI.E não pode ser exercida de forma parcial, isto é, um OPC toma a opção de se manter ou não na plataforma relativamente à totalidade dos pontos de carregamento por si detidos.

Em resumo, **sugere-se tornar mais claro quais as implicações práticas da opção de os OPC se manterem na plataforma da MOBI.E no período transitório, que decorre até ao final de 2027.**

A ERSE dá ainda nota para o facto das remissões da proposta de artigo 40.º parecerem estar incorretas, assinalando-se na Parte B essas situações.

A.2.3 ATIVIDADE DE EADME

A.2.3.1 RECOLHA DE INFORMAÇÃO

Relativamente à atividade de agregação e a transmissão de dados de mobilidade elétrica ao Ponto de Acesso Nacional, também esta parece estar um pouco fora do âmbito de competências da ERSE, especialmente tendo em conta que o seu financiamento é independente da fixação de tarifas específicas.

Ainda assim, e mantendo-se a regulação da ERSE sobre esta atividade, parece preferível que a alínea e) do número 1 do artigo 32.º preveja que a recolha da informação decorra não junto do Ponto de Acesso Nacional, cuja regulação cabe à AMT, mas antes junto da entidade que desempenha a atividade de agregação e transmissão de dados (conforme detalhado na Parte B).

A.2.3.2 APLICAÇÃO DA TARIFA DA EGME DURANTE PERÍODO TRANSITÓRIO

O projeto de diploma prevê a aplicação de uma tarifa a fixar anualmente pela ERSE pela utilização da plataforma que a MOBI.E manterá em funcionamento e que terá uma utilização opcional.

Uma vez que a adesão à plataforma da EGME é opcional, **seria importante prever, de forma clara, o financiamento através de fundos públicos, quando não seja possível recuperar através da tarifa os custos associados à plataforma.** A ERSE entende que a redação proposta não impõe que a definição da tarifa pela utilização desta plataforma recupere a totalidade dos proveitos permitidos, o que, dada a elevada incerteza quanto à sua utilização, poderia gerar valores de tarifa demasiado onerosos para os utilizadores.

Sugere-se ainda a **clarificação do financiamento da atividade de EADME a prestar de forma transitória pela EGME, até 2027. Assegurando a EGME essa função até 2027, a mesma deverá ser objeto de financiamento.** O projeto de diploma prevê que o financiamento desta atividade possa recorrer a receitas próprias ou aos **fundos de apoio designados** (artigo 19.º, n.º 2).

Afigura-se defensável que a **EGME, enquanto entidade titular das obrigações de agregação dos dados da mobilidade elétrica, possa igualmente recorrer a esses fundos para assegurar a sustentabilidade financeira da atividade.** Neste contexto, sugere-se clarificar esta possibilidade no artigo 40.º, n.º 1, de recurso ao financiamento previsto no artigo 19.º, conforme detalhado na Parte B.

A.2.4 MONITORIZAÇÃO DO MERCADO DE MOBILIDADE ELÉTRICA

O projeto de Decreto-lei estabelece um conjunto de matérias que são objeto de regulação, fazendo também referência à aprovação de um Regulamento para a Mobilidade Elétrica da responsabilidade da ERSE.

No âmbito das competências de regulação relacionadas com a monitorização da mobilidade elétrica, importa referir que o conceito de «conformidade da formação dos preços» é um conceito complexo e subjetivo, dado que depende de diversos fatores, como o custo suportado por cada OPC na instalação de um ponto de carregamento, a disponibilidade de mais pontos de carregamento na proximidade, a existência ou não de autoconsumo de energia renovável, o tipo de contrato de aprovisionamento do OPC junto do setor elétrico, a estratégia de atuação de cada OPC na definição das suas margens, os custos associados à utilização do espaço, entre outros.

Neste sentido, considera-se mais adequado e consentâneo com as competências da ERSE, que o desempenho da atividade de monitorização assegure uma análise objetiva dos preços praticados em detrimento da conformidade da formação destes. Evidentemente, resultando dessa monitorização situações anómalas, nomeadamente que possam indiciar práticas lesivas de concorrência, competirá à ERSE reportá-las às entidades competentes.

Face ao exposto sugere-se uma alteração da alínea b) do número 1 do artigo 32.º, melhor detalhada na Parte B.

Para o exercício das suas funções de monitorização, a atual proposta de diploma já assegura o acesso por parte da ERSE aos dados necessários a essas funções, nomeadamente através da atribuição prevista na alínea e) do número 1 do artigo 32.º.

Nesse sentido, entende-se desnecessário concretizar com o nível de detalhe previsto na alínea q) do número 1 do artigo 13.º, a obrigação que impende sobre o OPC de envio de informação à ERSE. Sugere-se que se preveja uma obrigação genérica de envio de informação sobre preços praticados, nos termos a estabelecer pela ERSE na regulamentação, que poderá definir, após consulta aos interessados, sobre a periodicidade e a natureza da informação a obter. Para além disso, a redação prevê que os preços praticados se referem à comercialização de eletricidade, o que se afigura desajustado à situação em concreto, uma vez que o OPC não exerce a atividade de comercialização de eletricidade.

Face ao exposto, sugere-se uma alteração à redação da alínea q) do número 1 do artigo 13.º, melhor detalhada na Parte B.

A.2.5 REGIME SANCIONATÓRIO

O recorte das competências sancionatórias pela ERSE, ENSE e AMT parece-nos bem desenhado, carecendo o número 3 do artigo 37.º de excluir ambos os números que precedem. Substancialmente, a ERSE apenas propõe que se adite às suas atribuições a competência para instrução e decisão de processos em matéria de práticas comerciais desleais (Decreto-Lei n.º 57/2008).

Este diploma legal já atribui competência às entidades reguladoras do setor no qual ocorra a prática comercial desleal, sendo que esta previsão vai de encontro ao previsto no artigo 5.º, n.º 6 do Regulamento (UE) 2023/1804, que prevê que os Estados-Membros devem assegurar que as suas autoridades monitorizam regularmente o mercado das infraestruturas de carregamento e controlam regularmente as eventuais práticas comerciais desleais que afetem os consumidores.

Assim, propõem-se ajustes na redação do artigo 37.º, melhor detalhados na Parte B.

Adicionalmente, no que respeita à distribuição do produto das coimas, propõe-se que o artigo 38.º passe a prever que 40% do produto das coimas, em vez de reverter para as autoridades fiscalizadora e instrutora dos processos, reverta para o setor elétrico através da tarifa da UGS. Este destino do produto das coimas aplicadas já foi adotado na Lei n.º 5/2019, de 11 de janeiro.

Assim, propõem-se ajustes na redação do artigo 38.º, melhor detalhados na Parte B.

A.3 PONTOS DE CARREGAMENTO

A.3.1 CONCEITO DE PONTOS DE CARREGAMENTO ACESSÍVEIS AO PÚBLICO

Não obstante não constar de uma definição do artigo 2.º do AFIR, é feita – no ponto 11 do respetivo preâmbulo - uma clara distinção entre o que se entende por pontos de carregamento acessíveis ao público e pontos de carregamento de acesso privativo.

Ainda que a generalidade do artigo 8.º do Projeto de RJME transponha o entendimento de “acesso público” e “acesso privativo”, a delimitação constante da parte final do n.º 2 do artigo 8.º do projeto de diploma não se afigura estar de acordo com aquela prevista no ponto 11 do preâmbulo do AFIR. A regulamentação europeia é clara ao referenciar que “os pontos de carregamento ou abastecimento acessíveis ao público incluem, (...) parques de estacionamento de supermercado”, referindo ainda que “deverá ser considerado acessível ao público também nos casos em que o acesso é limitado a um determinado grupo de utilizadores, por exemplo, aos clientes”.

Por esta razão, não poderá ser entendido como privativo, o acesso a clientes a espaços públicos ou privados. A definição – tal como está projetada – retira do conceito de “acesso ao público” as situações de parques de supermercado, situação que o AFIR pretende precisamente contrariar.

Cumprе acrescentar que a abertura do conceito de “acesso ao público” aos parques de estacionamento de supermercado, em consonância com o entendimento plasmado do AFIR, não se afigura problemática no futuro enquadramento legal, dado que os OPC de acesso público deixam de ter de estar ligados à EGME e à previsão constante no artigo 14.º, n.º 3 do projeto de diploma (“faculdade de aplicação de descontos, com base em critérios proporcionais e objetivos”).

A.3.2 LIGAÇÃO À REDE E CONTRATOS DE FORNECIMENTO

A ERSE concorda com a abordagem proposta para as ligações às redes, que se limita, em linhas gerais, a fazer aplicar às ligações dos OPC à RESP as mesmas regras que vigoram para qualquer outra ligação à rede no setor elétrico. Faz-se notar que a redação do número 2 do artigo 3.º é praticamente igual à que consta do número 3 do artigo 24.º, pelo que se poderá simplificar eliminando o n.º 2 do artigo 3.º.

A.3.2.1 PONTO DE MEDIÇÃO AUTÓNOMO

O número 4 do artigo 24.º prevê que, para os pontos de carregamento ligados em instalações de consumo existentes, será definido um ponto de medição autónomo para a estação de carregamento. A medição autónoma está em linha com o preconizado na Diretiva (UE) 2019/944 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 5 de junho de 2019, relativa a regras comuns para o mercado interno da eletricidade, permitindo a autonomização dos consumos, numa mesma instalação.

A este respeito, dar nota que, de acordo com dados da E-REDES, em Portugal, cerca de 65% do total de instalações com postos de carregamento ligados à rede da Mobi.E são instalações elétricas que alimentam OPC ou DPC que se encontram integradas noutras instalações de consumo, como garagens.

A ERSE considera que, para estas situações, importa não criar pressão para a autonomização de instalações elétricas que alimentam OPC ou DPC. Bastará a segregação dos consumos, através da possibilidade de *“submetering”*.

Todavia, a existência de medição autónoma não deve implicar necessariamente o direito à celebração de um contrato de fornecimento autónomo do ponto de entrega existente. Entende-se que essa solução configura uma complexificação desnecessária das faturas no setor elétrico e que não deve ser contemplada, pelo menos até que sejam transpostas as disposições relativas a esta matéria que constam da Diretiva (UE) 2019/944. Importa ainda referir que existem soluções técnicas e de mercado que permitem fazer a eventual distribuição de custos dentro da instalação com recurso a tecnologia instalada localmente, solução menos complexa.

Também no artigo 24.º, n.º 4 se propõe que a remissão para o Regulamento da Mobilidade Elétrica, aprovado pela ERSE, seja mais genérica e não indique o concreto número do atual Regulamento aprovado, permitindo que posteriores alterações ao Regulamento não ponham em causa a remissão. Assinala-se, inclusivamente, que o Regulamento n.º 879/2015 já foi substituído pelo Regulamento n.º 874/2019, que sofreu alterações em 2021. Além disso, o artigo 44.º, n.º 1, do próprio projeto também prevê mudanças ao referido Regulamento aprovado pela ERSE.

Assim, propõem-se ajustes na redação do artigo 24.º, melhor detalhados na Parte B.

A.3.2.2 CONTRATO COM MAIS DE UM COMERCIALIZADOR

O número 3 do artigo 10.º prevê que, para garantir o fornecimento de eletricidade aos UVE, os OPC “podem celebrar contratos de aquisição com um ou mais comercializadores ou agregadores de energia elétrica”.

A ERSE entende que esta redação mais não faz que equiparar a contratação de energia por parte dos OPC ao que ocorre com os demais clientes do setor elétrico, aplicando-se-lhe as normas em vigor na legislação e regulamentação do setor.

A.3.2.3 DA VANTAGEM NO ALARGAMENTO DOS DIREITOS DO OPC QUANTO ÀS FORMAS DE FORNECIMENTO

O Projeto prevê – positivamente – o alargamento do *sourcing* de energia pelos OPC à produção descentralizada, incluindo por recurso a baterias³. Ainda assim, continua a não prever o recurso a todas as formas de fornecimento permitidas a um consumidor final, que incluem nomeadamente comunidades de energia, ou celebração de um contrato de aquisição de eletricidade (PPA) e constituindo-se como agente de mercado. A ERSE não assinala razões objetivas para limitar o modo de fornecimento de energia⁴.

Da conjugação das alíneas f) e g) do n.º 1 do artigo 15.º do projeto deve resultar inequívoco, em linha com o espírito do n.º 3 do artigo 10.º, que o fornecimento de energia pode ser de todas as formas de fornecimento permitidas a um consumidor final, que sejam elegíveis para o caso.

A.3.3 CONDOMÍNIOS

A ERSE tem recebido diversos pedidos de informação referentes à instalação de pontos de carregamento em edifícios existentes. Apesar da existência de Guia Técnico das Instalações Elétricas para Alimentação de Veículos Elétricos, persistem muitas dificuldades referentes ao ponto de ligação na infraestrutura do condomínio (infraestrutura comum e cuja utilização por alguns condóminos limita a utilização por outros) e na necessária distribuição de custos. Sendo necessária a instalação de infraestruturas comuns do condomínio, **considera-se interessante avaliar a possibilidade de permitir a sua aprovação por maioria simples, diferentemente do necessário para inovações.**

A.4 TÍTULOS PELA REDUÇÃO DAS EMISSÕES DE CO₂

O projeto de RJME vem introduzir a possibilidade de ser efetuada uma valorização económica pela incorporação de eletricidade de origem renovável para uso na mobilidade elétrica (cfr. artigo 5.º). Esta disposição, sendo inovatória no RJME e justificada pelo disposto na Diretiva (UE) 2018/2001 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de dezembro de 2018, relativa à promoção da utilização de energia de fontes renováveis (abreviadamente, Diretiva RED III), merece uma apreciação positiva da ERSE quanto ao incentivo

³ Vd. artigo 15.º, n.º 1, alínea f).

⁴ Vd. artigo 15.º, n.º 1, alínea g).

que introduz, seja no uso de formas ambientalmente sustentáveis de mobilidade, seja ainda pela promoção que se faz das fontes renováveis de produção de eletricidade.

Em todo o caso, tendo presente as preocupações expressas na RED III de se dever evitar os riscos de dupla contagem de energia de fontes renováveis e, consequentemente, práticas de *green washing*, a ERSE chama a atenção para o facto de se dever salvaguardar que a emissão de títulos a que se refere o artigo 5.º do projeto de RJME segue os princípios que se estabeleceram para a emissão de garantias de origem que comprovem a proveniência de fontes renováveis e não emitentes da energia consumida na mobilidade elétrica.

Neste sentido, **sugere-se que o RJME possa, a este respeito, efetuar remissão para as normas já existentes quanto a garantias de origem**, assegurando que os títulos emitidos para a mobilidade elétrica por redução de emissões de CO₂ se possa efetuar por consumo de eletricidade que teve garantias de origem canceladas para o efeito ou diga respeito a energia produzida a partir de fonte renovável que não originou a emissão de garantia de origem, para, assim, se obviar a qualquer possível dupla contagem da energia renovável.

Importa referir que, no atual quadro regulamentar para as garantias de origem, se estabelece, por exemplo para a produção de gases renováveis ou de baixo teor de carbono que as garantias de origem que sejam afetas ao consumo de fontes primárias renováveis sejam canceladas por referência a esse mesmo consumo, para que se possam emitir garantias de origem relativas aos vetores energéticos que lhe sucedem.

Assim, sugere-se que o artigo 5.º do RJME possa ser aditado de um novo n.º 2, que reflete o acima sugerido, e que melhor se detalha na Parte B.

B COMENTÁRIOS ESPECÍFICOS AO PROJETO DE DECRETO-LEI

Artigo	Comentário
Art.º 2.º	Considerando o conteúdo do artigo 7.º, o RJME beneficiaria que as definições de “carregamento ad hoc”, “carregamento inteligente” e “carregamento bidirecional” – conforme previstas no AFIR - constassem do artigo 2.º, por forma a clarificar as características e requisitos pretendidos com a construção e remodelação dos pontos de carregamento.
Art.º 3.º	Conforme referido na Parte A, sugere-se a eliminação do n.º 2 do artigo 3.º devido à redação semelhante à que consta do número 3 do artigo 24.º.
Art.º 5.º	Sugere-se que o artigo 5.º do RJME possa ser aditado de um novo n.º 2, que reflete o referido na Parte A, passando a ter a seguinte redação: “2 – A comprovação da eletricidade renovável consumida no carregamento da mobilidade elétrica é efetuada através do cancelamento de garantias de origem correspondentes ou da utilização de produção de eletricidade renovável que não tenha originado a emissão de garantias de origem, nos termos equiparados ao estabelecido no Manual de Procedimentos da Entidade Emissora de Garantias de Origem.”
Art.º 10.º	Sugere-se alterar a redação do n.º 3 retirando a expressão «um ou mais», remetendo o direito de livre contratação para o que vigora atualmente no âmbito do setor elétrico, enquanto a Diretiva (EU) 2019/944, nesta matéria, aguarda transposição: “3 - Para garantir o fornecimento de eletricidade aos UVE, os OPC podem celebrar contratos de aquisição de energia com um ou mais comercializadores ou agregadores de energia elétrica, nos termos do Regulamento de Relações Comerciais dos setores elétrico e gás da Eletricidade e do Gás aprovado pela ERSE, ou recorrer à produção descentralizada de energia renovável, podendo ainda celebrar contratos com um ou mais prestadores de serviços de mobilidade elétrica para o efeito.”
<i>Novo artigo</i>	Entende-se que o diploma deve prever a definição e obrigações dos prestadores de serviços de mobilidade, registo ou licenciamento da atividade, bem como, obrigação de envio de informação à ERSE sobre preços praticados.
Artigo 12.º	Sugestão de incluir referência à redação mais recente do Decreto-Lei n.º 15/2022:

Artigo	Comentário
	“À transmissão, caducidade e revogação das licenças de operação de pontos de carregamento aplica-se, com as necessárias adaptações, o disposto no artigo 137.º do Decreto-Lei n.º 15/2022, de 14 de janeiro, na sua redação atual.”
Artigo 13.º	Conforme referido na Parte A, sugere-se prever uma obrigação genérica de envio de informação sobre preços praticados, nos termos a estabelecer na regulamentação da ERSE. Também a redação proposta prevê que os preços praticados se referem à comercialização de eletricidade, o que se afigura desajustado à situação em concreto. Sugere-se a alteração do n.º 1 do artigo 13.º da seguinte forma: “1 -Sem prejuízo do disposto no artigo 14.º são obrigações do OPC, designadamente: (...) q) Enviar à ERSE, informação sobre os preços de carregamento, com o detalhe e a periodicidade estabelecida nos termos da regulamentação daquela entidade, com periodicidade anual e sempre que ocorram alterações, uma tabela dos preços de referência que se propõem praticar no âmbito da comercialização de eletricidade,”
Artigo 14.º	Propõe-se remissão direta para o regime jurídico de livro de reclamações. No âmbito desse regime as atribuições das entidades reguladoras não são de tratamento direto das reclamações. “5- Sem prejuízo do disposto nos números seguintes, os OPC devem dispor de livro de reclamações nos termos previstos no Decreto-Lei n.º 156/2005, de 15 de setembro, na sua redação em vigor, sendo a ERSE a entidade reguladora competente nos termos do referido regime jurídico competindo à ERSE a receção e tratamento das respetivas reclamações.” Propõe-se que não tendo o OPC estabelecimento físico, que disponha de livro de reclamações eletrónico. Por outro lado, sugere-se que as disposições referentes a reclamações (meios de atendimento, meios de receção de reclamações, prazos de resposta, entre outros) sejam especificados em regulamentação da ERSE, como hoje sucede. Assim, propõe-se a reformulação do número 6 e a eliminação do número 7: “6 – Os OPC que não disponham de estabelecimento físico devem dispor de livro de reclamações eletrónico.” 7 – <i>[eliminar]</i>”

Artigo	Comentário
Artigo 24.º	Sugere-se deixar mais aberta a remissão para regulamentos da ERSE: “4 - Em caso de pontos de carregamentos ligados em instalações de consumo existentes, será definido um ponto de medição autónomo para a estação de carregamento, nas condições definidas na regulamentação da ERSE.”
Artigo 32.º	Conforme referido na Parte A, sugere-se aliviar a redação da alínea b) do n.º 1, do artigo 32.º: “b) Monitorizar o funcionamento do mercado da mobilidade elétrica, em particular no que respeita à conformidade da formação dos aos preços praticados pelos OPC e pelos prestadores de serviços de mobilidade.”
Artigo 32.º	Conforme referido na Parte A, sugere-se alterar a alínea e), do n.º 1 do artigo 32.º: “e) Recolher informação junto da EADME do Ponto de Acesso Nacional e dos intervenientes do setor da mobilidade elétrica, com vista à monitorização do funcionamento do mercado da mobilidade elétrica;”
Artigo 37.º	Conforme referido na Parte A, sugere-se a alteração da alínea a) do n.º 1 do artigo 37.º: “1- Compete à ERSE a instrução e decisão dos processos de contraordenação relativos às infrações previstas e puníveis nos artigos seguintes: a) A violação de deveres previstos em regulamentos da ERSE e no regime jurídico aplicáveis às práticas comerciais desleais das empresas nas relações com os consumidores; e b) A violação do artigo 13.º, alínea q). (...) 3 - Compete à ERSE a instrução e decisão dos processos de contraordenação relativos às infrações estabelecidas no presente diploma e não previstas nos números anteriores, cabendo ao Conselho de Administração da ERSE a respetiva decisão.”
Artigo 38.º	Conforme referido na Parte A, sugere-se a alteração do artigo 38.º, nos seguintes termos: “Artigo 38.º O produto das coimas aplicadas em virtude da violação do presente diploma legal reverte em: a) 40% a favor dos clientes de eletricidade, sendo entregue à ERSE para efeitos de dedução aos proveitos a recuperar por aplicação da tarifa de Uso Global do Sistema do setor elétrico; b) 30 % para a o Fundo Ambiental; e c) 30% para o Fundo do Serviço Público dos Transportes.”
Artigo 40.º	Tal como explicitado na Parte A, importa clarificar que o financiamento da entidade que gerirá a agregação e transmissão de dados é feita por receitas próprias e, na sua ausência, pelo Fundo

Artigo	Comentário
	de Serviço Público dos Transportes e ou Fundo Ambiental, tal como é a intenção do legislador, logo a partir do momento que entre em vigor o diploma proposto. Salienta-se a necessidade da separação de atividade, isto é, a separação da atividade de gestão da plataforma de itinerância e a de disponibilização de dados, e que a recuperação de custos seja feita evitando subsidias cruzadas. Assim, sugere-se a adaptação do n.º 1: “1 - Até 31 de dezembro de 2027, a atividade prevista na alínea d) do n.º 1 do artigo 4.º é assegurada pela atual entidade gestora da plataforma referida no n.º 4 do artigo 5.º do Decreto-Lei n.º 39/2010, de 26 de abril, sendo o seu funcionamento assegurado pelos mecanismos dispostos no n.º 3 do artigo 19.º.” Propõe-se ainda um novo número a seguir ao n.º 4: “4A – A sustentabilidade económica e financeira da atividade da plataforma prevista no n.º 2 é assegurada através da tarifa fixada anualmente pela ERSE e por verbas a atribuir pelo Fundo Ambiental, sob proposta da ERSE, até 31 de dezembro de 2029.”
Artigo 40.º	A referência à plataforma no n.º 3, deverá ser à plataforma da EADME, por isso, deve referir o n.º 1: “3 - Até 31 de dezembro de 2025, a entidade gestora da plataforma referida no número anterior n.º 1 garante que esta plataforma opera de forma autónoma e totalmente desagregada de todas as outras plataformas eletrónicas por ela utilizadas.”
Artigo 40.º	A referência à plataforma no n.º 4, n.º 5 e n.º 6, à plataforma referida, deverá ser à plataforma do n.º 2, que mantém as funções da MOBI.E transitoriamente. Assim, propõem-se as seguintes alterações: “4 - Até 31 de dezembro de 2027, a utilização da plataforma referida no n.º 1 n.º 2 está sujeita ao pagamento de uma tarifa, fixada anualmente pela ERSE e, em caso de repercussão pelos OPC no preço do carregamento a pagar pelo UVE, a mesma deve ser devidamente discriminada na respetiva fatura. 5 - Os OPC com pontos de carregamento já instalados à data da entrada em vigor do presente Decreto-Lei devem comunicar à entidade gestora da plataforma referida no n.º 1 n.º 2, se pretendem que os respetivos pontos de carregamento dela sejam desintegrados, sendo que, na falta desta comunicação, mantêm-se integrados. 6 - Até 31 de dezembro de 2027, compete à entidade gestora da plataforma, fazer a gestão do referido no n.º 1 n.º 2 deste artigo cumprindo com as seguintes obrigações: (...)”
Artigo 44.º	Sugere-se a definição de um prazo não inferior a seis meses para a atualização da regulamentação da ERSE, considerando a necessidade da mesma ser precedida de consulta pública.

