

presidente@erse.pt

erse@erse.pt

Presidente do Conselho de Administração
ERSE - Entidade Reguladora dos Serviços Energéticos
Rua Dom Cristóvão da Gama, 1 – 3.^o
1400-113 Lisboa

S/ Referência	S/ Comunicação	N/ Referência	Data
E-tecnicos/2025/1671/JE/pl	14-10-2025	05683-CAJ/2025 GJ-AJ.010/DR	25-11-2025

Assunto: Pronúncia no âmbito da Consulta Pública n.º 135 – Proposta de Regulamentação do Regime Jurídico aplicável à Mobilidade Elétrica

Na sequência do ofício remetido por V. Exa., datado de 14 de outubro de 2025, relativo à Consulta Pública n.º 135, sobre a Proposta de Regulamentação do Regime Jurídico aplicável à Mobilidade Elétrica, cumpre à Autoridade da Mobilidade e dos Transportes (AMT) remeter a pronúncia institucional que se anexa ao presente ofício, no quadro das atribuições conferidas pelo artigo 31.º e do dever de cooperação institucional previsto no artigo 41.º do Decreto-Lei n.º 93/2025, de 14 de agosto (DL 93/2025), diploma que estabelece o novo regime jurídico da mobilidade elétrica, bem como ao abrigo do artigo 5.º, n.º 1, alínea s), dos Estatutos da AMT, aprovados pelo Decreto-Lei n.º 78/2014, de 14 de maio, na sua redação atual.

Com efeito, o DL 93/2025 atribui expressamente à AMT competências específicas em matérias de monitorização do mercado da mobilidade elétrica, supervisão da cobertura territorial da infraestrutura de carregamento, acompanhamento da atividade da Entidade Agregadora de Dados para a Mobilidade Elétrica (EADME) e cooperação institucional na fiscalização do regime, nos termos dos respetivos artigos 18.º, 19.º, 31.º e 32.º.

Por sua vez, incumbe à AMT assegurar a regulação económica dos setores integrados na sua esfera de competências, promover a transparéncia e a eficiência dos mercados, proceder à monitorização setorial e à recolha e tratamento de informação relevante, bem como exercer poderes de supervisão e de articulação com outras entidades reguladoras. Estas atribuições, consagradas nos respetivos Estatutos, legitimam plenamente a emissão de pareceres e pronúnrias sobre iniciativas regulamentares com impacto nos domínios da mobilidade e dos transportes.

Em conjunto, estes dois instrumentos — o DL 93/2025 e os Estatutos da AMT — delineiam de forma inequívoca a competência da AMT para se pronunciar sobre matérias regulatórias com impacto direto no funcionamento do sistema nacional de mobilidade elétrica, assegurando a coerência institucional e o cumprimento das obrigações nacionais e europeias, nomeadamente as decorrentes do Regulamento (UE) 2023/1804 (AFIR).

A pronúncia agora remetida incide, por isso, sobre a totalidade do pacote regulamentar submetido à consulta pública, apreciando a sua conformidade com o enquadramento legal vigente, identificando pontos de articulação institucional que importa clarificar e apresentando propostas de melhoria destinadas a assegurar a coordenação entre a AMT, a ERSE e demais entidades relevantes.

De forma sumária, a pronúncia anexa realça a necessidade de clarificar textualmente as competências de monitorização de mercado e de assegurar mecanismos eficazes de partilha de dados com a Entidade Agregadora de Dados (EADME), de modo a prevenir duplicações, potenciar o Ponto de Acesso Nacional e garantir uma fiscalização coordenada entre entidades, em linha com o disposto no Regulamento (UE) 2023/1804 (AFIR).

A AMT manifesta, como sempre, a sua inteira disponibilidade para aprofundar a cooperação técnica com a ERSE na implementação do novo regime jurídico da mobilidade elétrica, bem como no desenvolvimento de protocolos de partilha de dados, mecanismos de fiscalização coordenada e instrumentos que reforcem a transparência, a interoperabilidade e a eficácia regulatória.

Com os melhores cumprimentos.

A Presidente do Conselho de Administração

Dados Pessoais

PRONÚNCIA N.º 1/AMT/2025

OBJETO: Consulta Pública n.º 135 – Proposta de Regulamentação do Regime Jurídico aplicável à Mobilidade Elétrica

Destinatário: ERSE – ENTIDADE REGULADORA DOS SERVIÇOS ENERGÉTICOS

1. Na sequência do ofício da Entidade Reguladora dos Serviços Energéticos (ERSE), datado de 14 de outubro de 2025, relativo à Consulta Pública n.º 135 – Proposta de Regulamentação do Regime Jurídico aplicável à Mobilidade Elétrica, a Autoridade da Mobilidade e dos Transportes (AMT) apresenta a presente pronúncia institucional, com o objetivo de contribuir para a consolidação de um quadro regulamentar integrado e coerente com as obrigações nacionais e europeias em matéria de mobilidade elétrica.
2. Com efeito, a consulta pública em apreço tem por objeto o conjunto de projetos de regulamentação destinados a operacionalizar o Decreto-Lei n.º 93/2025, de 14 de agosto (DL 93/2025), que estabelece o novo regime jurídico da mobilidade elétrica (RJME).
3. O pacote regulamentar submetido inclui, para além da proposta de novo Regulamento da Mobilidade Elétrica (RME), propostas de alteração ao Guia de Medição, Leitura e Disponibilização de Dados (GMLDD, Regulamento n.º 987/2025, de 13 de agosto), ao Regulamento do Autoconsumo (RAC, Regulamento n.º 815/2023, de 27 de julho) e ao Regulamento da Qualidade de Serviço (RQS, Regulamento n.º 826/2023, de 11 de dezembro), na medida em que estes integram disposições destinadas a acomodar as matérias relativas às instalações de consumo não exclusivas da mobilidade elétrica.
4. A presente pronúncia da AMT incide, assim, sobre a totalidade deste pacote regulamentar, apreciando a sua conformidade com o DL 93/2025 e com o Regulamento (UE) 2023/1804 (AFIR), bem como a coerência interinstitucional das propostas face às atribuições conferidas à AMT no âmbito do diploma nacional.
5. No computo geral, a AMT reconhece o mérito técnico da proposta da ERSE, que operacionaliza de forma adequada as disposições do DL 93/2025 relativas à integração de pontos de carregamento em instalações de consumo não exclusivas. No entanto, considera-se fundamental suprir ambiguidades sobre a articulação institucional e de

partilha de dados que comprometem a eficácia do modelo de coordenação estabelecido pelo diploma legal.

6. Relativamente à proposta do novo Regulamento da mobilidade Elétrica (RME 2025), verifica-se que a mesma traduz de forma globalmente adequada as exigências decorrentes:

- do Regulamento (UE) 2023/1804, relativo à implantação de infraestruturas para combustíveis alternativos (AFIR);
 - e da transposição nacional concretizada pelo DL 93/2025, que reformula o regime jurídico da mobilidade elétrica, extinguindo o modelo centrado nos CEME e criando uma estrutura mais concorrencial e interoperável.
7. A proposta da ERSE evidencia um esforço de simplificação normativa, de adaptação às novas figuras jurídicas e de reforço da regulação económica e tarifária, aspetos essenciais para a estabilidade e transparência do setor.
8. Sem prejuízo do reconhecimento da adequação global do projeto de regulamento, entende-se necessário clarificar alguns domínios de articulação de competências, de modo a assegurar a plena coerência do regime nacional e a evitar duplicações de supervisão, designadamente nos seguintes pontos:
 1. Supervisão e monitorização de mercado
9. Nos termos do artigo 31.º, n.º 2, alínea b), do DL 93/2025, cabe à AMT o acompanhamento da evolução do mercado da mobilidade elétrica, incluindo a monitorização da cobertura nacional dos pontos de carregamento e a supervisão da atividade da Entidade Agregadora de Dados para a Mobilidade Elétrica (EADME).
10. Simultaneamente, o projeto de regulamento atribui à ERSE (Título V, artigos 78.º a 89.º) a competência de recolher e tratar informação sobre o mercado, preços e qualidade de serviço. Verifica-se, assim, uma zona de sobreposição potencial entre as competências de monitorização de mercado da AMT e as de recolha de informação pela ERSE, que recomenda a clarificação textual da fronteira entre a supervisão económico-regulatória e tarifária (ERSE) e a monitorização de mercado e cobertura territorial (AMT).

11. Este risco de sobreposição é, aliás, explicitamente reconhecido pela própria ERSE no seu documento justificativo (cf. ponto 3.9), que fundamenta a proposta do artigo 93.º-D do RME pela necessidade de recolher informação adicional junto dos OPC, uma vez que os dados agregados pela EADME ‘podem não ser suficientes para a atividade de monitorização de mercado pela ERSE’.
 12. Esta previsão de um canal de recolha de dados paralelo, sem qualquer articulação com as competências de monitorização da AMT, pode consubstanciar o risco de duplicação de esforços e de solicitação de informação aos operadores, tornando premente a clarificação textual das competências de cada entidade, tal como proposto.
 13. Não tendo o RJME previsto a obrigação de registo dos PSME para o exercício da atividade, nem nomeado a organização de registo de identificadores (ODRI), conforme previsto no Regulamento AFIR parece prudente articular a recolha de informação de forma mais sistematizada, junto da ERSE, e sem prejuízo da prerrogativa, prevista nos Estatutos da ERSE, de recolha futura de informação junto dos agentes dos setores regulados, caso se revele necessário.
- ## 2. Partilha e interoperabilidade de dados
14. Os artigos 18.º e 19.º do DL 93/2025 estabelecem obrigações de recolha e agregação de dados pela EADME, mas o projeto de regulamento não define com precisão o regime de partilha de dados entre ERSE e AMT.
 15. Sendo a EADME uma entidade cuja atividade afeta simultaneamente as esferas da energia, mobilidade e transporte, considera-se essencial prever no regulamento que os **dados económicos e tarifários** sejam transmitidos à ERSE e os **dados operacionais, geográficos e de cobertura** à AMT, sem prejuízo da transmissão e partilha de dados entre a AMT, a ERSE e as restantes entidades relevantes – no âmbito do RJME – para a respetiva prossecução da missão, atribuições e competências.
- ## 3. Fiscalização e coordenação de atuação
16. O artigo 32.º do DL 93/2025 prevê expressamente a competência partilhada entre ERSE, AMT e ENSE na fiscalização do cumprimento do regime jurídico da mobilidade elétrica.
 17. Neste contexto, o regulamento deveria incluir uma **norma de coordenação institucional**, que identifique os domínios de intervenção de cada entidade e preveja a

celebração de **protocolos de cooperação** para fiscalização coordenada, inspeções conjuntas, intercâmbio de informação e harmonização de metodologias de reporte.

18. Em coerência com o quadro legal aplicável e com vista a evitar redundâncias e sobreposições de competências, propõem-se os seguintes ajustamentos redaccionais e de sistematização:

Eixo de ação	Proposta concreta de alteração ao RME	Impacto esperado
Delimitação de competências	Inserir no Título I um novo artigo complementar que regulamente a cooperação técnica e a partilha de dados (Articulação institucional): "As competências da ERSE previstas no presente regulamento exercem-se sem prejuízo das atribuições da AMT previstas no artigo 31.º do Decreto-Lei n.º 93/2025, de 14 de agosto, designadamente quanto à monitorização do mercado, cobertura territorial e supervisão da EADME."	Eliminar ambiguidades e prever segurança jurídica aos operadores
Partilha de dados EADME / Ponto de Acesso Nacional	<p>Adicionar artigo específico (após artigo 59.º) determinando que "a EADME assegura a partilha regular e automatizada dos dados agregados nos termos a definir em protocolo técnico:</p> <p>a) Com a ERSE: dados de natureza económica, tarifária e de qualidade de serviço, entre outros;</p> <p>b) Com a AMT: dados operacionais, geográficos, de cobertura territorial e de utilização da rede, entre outros."</p>	Reforçar a transparéncia e a interoperabilidade dos dados nacionais; garantir que cada entidade tem os dados necessários para cumprir o seu mandato, potenciando o Ponto de Acesso Nacional
Coordenação e Fiscalização	No Capítulo VI (Reclamações e Litígios), inserir remissão expressa para a cooperação entre ERSE e AMT na supervisão e tratamento de reclamações relativas ao funcionamento do sistema de mobilidade elétrica, nomeadamente um artigo que preveja a celebração de um protocolo de cooperação ERSE-AMT-ENSE para fiscalização coordenada, troca de informação e harmonização de metodologias de reporte; Prever a criação de um Grupo Técnico Conjunto Permanente ERSE-AMT para acompanhar a evolução do mercado e a implementação do AFIR.	Garantir abordagem integrada e coerente face aos utilizadores; evitar duplicações, otimizar recursos e garantir uma atuação uniforme perante os utilizadores
Menção explícita ao AFIR	No artigo 1.º, reconhecer expressamente que o regulamento visa "assegurar o cumprimento do Regulamento (UE) 2023/1804, de 13 de setembro (AFIR), nomeadamente quanto à interoperabilidade, transparéncia e acesso universal."	Alinhar com o enquadramento europeu e clarificar o papel da AMT na monitorização das metas de

Eixo de ação	Proposta concreta de alteração ao RME	Impacto esperado
Resolução de Conflitos (nova proposta)	No artigo de articulação institucional, adicionar um ponto: "Em caso de divergência na interpretação ou exercício de competências conexas, as entidades procurarão solução por via da cooperação institucional, podendo, se necessário, recorrer a um mecanismo de arbitragem a definir em protocolo entre as mesmas."	Prevenir e resolver atempadamente disputas interinstitucionais

19. Sublinha-se que a delimitação clara das esferas de atuação entre a ERSE e a própria AMT é fundamental para assegurar uma regulação eficiente e não redundante, reforçar a transparência perante os agentes de mercado e garantir o cumprimento integral das metas nacionais de infraestrutura de mobilidade elétrica definidas no Regulamento (UE) 2023/1804 (AFIR).
20. Neste contexto, a AMT manifesta a sua total disponibilidade para cooperar tecnicamente com a ERSE na elaboração de protocolos de partilha de dados, na definição de indicadores conjuntos de monitorização do mercado e na criação de mecanismos coordenados de fiscalização e reporte público, de forma a assegurar uma atuação harmonizada e eficaz entre ambas as entidades.
- II
21. Em paralelo com a revisão do Regulamento da Mobilidade Elétrica, a ERSE submeteu igualmente a consulta pública propostas de alteração a três regulamentos complementares do setor elétrico — o Regulamento do Autoconsumo (RAC, Regulamento n.º 815/2023, de 27 de julho), o Regulamento da Qualidade de Serviço (RQS, Regulamento n.º 826/2023, de 11 de dezembro) e o Guia de Medição, Leitura e Disponibilização de Dados (GMLDD, Regulamento n.º 987/2025, de 13 de agosto) — com o objetivo de os adequar ao novo regime jurídico introduzido pelo DL 93/2025.
22. Refira-se que a análise desenvolvida sobre os três regulamentos teve por base o conteúdo integral da proposta de novo Regulamento da Mobilidade Elétrica (RME 2025), igualmente submetida a consulta pública pela ERSE, assegurando que as observações aqui formuladas incidem exclusivamente sobre matérias não contempladas ou insuficientemente tratadas nesse novo regulamento.

23. Deste modo, as propostas de aperfeiçoamento identificadas relativamente aos RAC, RQS e GMLDD não se sobrepõem às disposições previstas no projeto do RME, antes visam complementar o enquadramento regulamentar, garantindo a coerência normativa e institucional entre os diferentes instrumentos que concretizam o DL 93/2025, e o Regulamento (UE) 2023/1804 (AFIR).
24. Considera-se que as alterações propostas pela ERSE são, em termos gerais, conformes com o DL 93/2025, nomeadamente na integração técnica dos pontos de carregamento de veículos elétricos em instalações de consumo mistas e na segregação dos respetivos consumos.
25. Contudo, da análise salienta-se a necessidade de articulação institucional e integração de dados de mobilidade elétrica no sistema nacional, as quais importa colmatar para assegurar a coerência global do regime.
26. Identifica-se, assim, um conjunto de aspectos críticos e oportunidades de aperfeiçoamento nas propostas de revisão dos regulamentos conexos, que se expõem nos seguintes termos:
- Em primeiro lugar, constata-se a ausência de referência à Entidade Agregadora de Dados para a Mobilidade Elétrica (EADME) e ao Ponto de Acesso Nacional, previstos nos artigos 18.º e 19.º do DL 93/2025. As propostas atualmente em consulta não contemplam a integração dos dados de mobilidade elétrica no sistema nacional através da EADME, o que poderá comprometer a coerência do modelo de recolha e agregação de informação. Neste sentido, considera-se essencial que seja introduzida uma norma de remissão nos regulamentos RAC, RQS e GMLDD, prevendo expressamente a articulação com a EADME e a disponibilização dos dados relevantes à AMT e à ERSE.
- Com efeito, as revisões regulamentares atualmente em consulta têm impactos diretos e relevantes nas atribuições da AMT, tal como definidas no DL 93/2025. Em matéria de monitorização de mercado e de cobertura territorial, os novos regimes de autoconsumo e a criação de pontos de medição interna produzem dados fundamentais para que a AMT possa acompanhar a evolução da rede de carregamento elétrico, conforme previsto no n.º 2 do artigo 31.º do referido diploma. No entanto, a ausência de mecanismos claros de integração e partilha destes dados pode comprometer a supervisão efetiva da EADME e do Ponto de

Acesso Nacional, limitando o cumprimento das obrigações constantes dos artigos 18.º e 19.º do mesmo decreto-lei.

Considera-se, portanto, imperativo que estas propostas integrem cláusulas de remissão explícitas para a EADME e para as competências de monitorização da AMT. A ausência destas referências pode criar um risco sistémico de fragmentação de dados, impedindo uma visão holística e nacional do ecossistema de mobilidade elétrica. Concretamente, propõe-se que em cada um destes regulamentos seja inserida uma norma determinando que os dados relevantes para a mobilidade elétrica sejam reportados à EADME e partilhados com a AMT, nos termos a definir em protocolos técnicos.

Ao omitir a EADME nestes regulamentos técnicos que geram os dados na fonte, a proposta da ERSE pode comprometer a coerência do próprio modelo de dados nacional estabelecido pelo DL 93/2025. Sem a obrigatoriedade de reporte à EADME, os dados operacionais e de cobertura gerados pelos pontos de medição internos ficarão retidos nos operadores de rede, impedindo a agregação de uma parcela significativa e em crescimento da rede nacional de carregamento e, consequentemente, inviabilizando uma visão holística e fiável do ecossistema no Ponto de Acesso Nacional;

- Em segundo lugar, verifica-se a ausência de qualquer articulação institucional com a AMT, apesar de o DL 93/2025, nos seus artigos 31.º e 41.º, lhe atribuir competências específicas na monitorização do mercado da mobilidade elétrica e na supervisão da cobertura nacional de pontos de carregamento. A omissão destas referências nos textos propostos pode criar o risco de sobreposição de funções e de descontinuidade na monitorização de mercado. Propõe-se, por conseguinte, que seja incluída uma cláusula interpretativa nos regulamentos revistos.

A inexistência de disposições específicas sobre fiscalização coordenada pode gerar duplicações ou lacunas de controlo entre as entidades competentes, contrariando o espírito de cooperação institucional consagrado nos artigos 31.º e 32.º. Por estas razões, considera-se indispensável que as versões finais dos regulamentos agora em consulta prevejam a partilha estruturada e regular de dados com a AMT, bem como a criação de protocolos de atuação conjunta entre

a ERSE, a AMT e a ENSE, de modo a garantir a coerência institucional, a complementariedade de competências e o cumprimento integral das obrigações nacionais e europeias decorrentes do Regulamento (UE) 2023/1804 (AFIR);

- Um terceiro e no que respeita à proposta de alteração ao RQS, a exclusão explícita dos pontos de medição internos da definição de 'Ponto de entrega' cria uma omissão na monitorização da fiabilidade percecionada pelo utilizador final.

Esta alteração, ainda que coerente com a lógica técnica atual do RQS, significa que os indicadores de qualidade de serviço (ex: interrupções, tempo de restabelecimento) não serão aplicáveis aos pontos de carregamento localizados em instalações não exclusivas. Tal poderá impedir a recolha de dados cruciais sobre o desempenho e a disponibilidade desta parcela significativa da rede de carregamento, essenciais para que a AMT cumpra a sua missão de monitorização global do mercado. Para mitigar esta omissão, recomenda-se que seja desenvolvido um indicador específico de fiabilidade técnica para pontos de carregamento em instalações não exclusivas (pontos de medição interna), a ser monitorizado pela ERSE, com reporte periódico à AMT;

- Por fim, observa-se que as propostas de alteração ao RAC e ao GMLDD, ao criarem a figura do 'ponto de medição interno', não preveem uma articulação clara com o regime jurídico e tarifário aplicável a estes pontos, a definir nos termos do DL 93/2025. Esta omissão pode gerar inseurança jurídica sobre questões fundamentais, como a identificação do sujeito passivo dos encargos de acesso à rede e a correta qualificação do ponto para efeitos de aplicação do regime jurídico e tarifário específico da mobilidade elétrica. Assim, recomenda-se que os regulamentos técnicos incluam uma norma de remissão que esclareça que o regime tarifário e comercial aplicável aos pontos de carregamento em instalações não exclusivas será o estabelecido em regulamento próprio da ERSE, nos termos do DL 93/2025, assegurando assim a necessária coerência entre o enquadramento técnico e o económico.
- 27. De forma a sintetizar a avaliação global da AMT sobre as propostas de alteração aos regulamentos conexos, apresenta-se o seguinte quadro-resumo:

Regulamento	Objetivo da revisão	Avaliação da AMT
RAC (Regulamento do Autoconsumo – 815/2023)	Permitir a integração de pontos de carregamento em regimes de autoconsumo com medição segregada	Globalmente conforme com o DL 93/2025. Carece, contudo, de referência à transmissão de dados à EADME e à articulação com a AMT para efeitos de monitorização
GMLDD (Guia de Medição, Leitura e Disponibilização de Dados – 987/2025)	Criação de “pontos de medição internos” para desagregar consumos de mobilidade elétrica	Conforme com os arts. 18.º e 19.º do DL 93/2025 e com o AFR (interoperabilidade e transparência). No entanto, omite a obrigação de reporte dos dados à EADME e a disponibilização à AMT
RQS (Regulamento da Qualidade de Serviço – 826/2023)	Ajustar definições e parâmetros de qualidade em instalações com medição interna	Adequado em termos técnicos, mas a exclusão dos pontos internos da avaliação da qualidade de serviço cria uma omissão de monitorização da fiabilidade dos carregamentos. Acresce que omite a obrigação de reporte dos dados à EADME e a disponibilização à AMT

III

28. Por último, e atendendo ao disposto no artigo 41.º do DL 93/2025, que consagra um espírito de cooperação institucional, propõe-se a institucionalização de uma fase de consulta interinstitucional obrigatória entre a ERSE e a AMT, a realizar antes do lançamento de quaisquer consultas públicas sobre matérias com impacto nas competências de ambas as entidades. Este procedimento institucional desejável permitirá reforçar a coerência das propostas regulamentares e a eficiência global do processo.
29. Para além deste mecanismo preventivo, e sem prejuízo do reconhecido mérito técnico da proposta agora em análise, considera-se fundamental estabelecer mecanismos formais e permanentes de cooperação entre as duas entidades. Neste sentido, propõe-se a criação de um grupo técnico conjunto ERSE–AMT, com o objetivo de:
- Assegurar a coordenação de futuras iniciativas regulamentares;
 - Harmonizar metodologias de supervisão e de reporte;
 - Garantir uma abordagem estratégica convergente na implementação nacional das metas do Regulamento (UE) 2023/1804 (AFIR).

30. A AMT reafirma a sua total disponibilidade para, em estreita cooperação técnica com a ERSE, desenvolver os instrumentos necessários à plena implementação do regime – nomeadamente, os protocolos de partilha de dados, a definição de indicadores conjuntos de monitorização de mercado e a conceção de mecanismos de fiscalização coordenada.
31. As propostas de aperfeiçoamento agora apresentadas visam, em última análise, complementar o sólido trabalho técnico desenvolvido pela ERSE reforçando a arquitetura de coordenação institucional indispensável à plena eficácia do novo RJME, prevenindo riscos de fragmentação, promovendo a coerência do sistema e de uma atuação regulatória harmonizada e eficaz, assegurando o cumprimento integral das metas nacionais de infraestrutura de mobilidade elétrica consagradas no Regulamento (UE) 2023/1804 (AFIR) e promovendo a necessária transparência e segurança jurídica perante todos os agentes de mercado.

Lisboa, 25 de novembro de 2025.

A Presidente do Conselho de Administração

Dados Pessoais