

Um novo regime da mobilidade elétrica português em consulta pública

O Conselho de Ministros aprovou em 26 de fevereiro de 2025 (há 2 dias) uma proposta de decreto-lei que revoga o Decreto-Lei n.º 39/2010, de 26 de abril, que contém o Regime Jurídico da Mobilidade Elétrica, substituindo-o e modificando-o profundamente.

ANA LUÍSA GUIMARÃES

Sócia, Área de Direito Público e Setores Regulados, Gómez-Acebo & Pombo

JOANA ARAGÃO SEIA

Advogada, Área de Direito Público e Setores Regulados, Gómez-Acebo & Pombo

A proposta legislativa foi submetida a consulta pública de interessados ontem (27.02.2025) pelo prazo de 30 dias¹. Os interessados podem pronunciar-se até 29.03.2025.

O preâmbulo justifica a iniciativa legislativa do Governo:

a) Com, por um lado, a política energética e climática nacional vertida no Plano Nacional de Energia e Clima (PNEC 2030) e

o impulso a uma *mobilidade sustentável centrada nos utilizadores dos veículos elétricos* e na experiência final de carregamento;

b) Com, por outro lado, a entrada em vigor do Regulamento (EU) 2023/1804, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 13 de setembro de 2023, relativo à criação de uma infraestrutura para combustíveis alternativos (Regulamento AFIR) e a *adequação do modelo de mobilidade*

¹ Ver o seguinte [Link](#).

elétrica português ao quadro normativo da União Europeia; e

- c) Complementarmente, indica-se que foram consideradas as recomendações da ERSE e da Autoridade da Concorrência no sentido de flexibilizar o sistema de mobilidade elétrica nacional e promover a livre concorrência.

Os objetivos da proposta legislativa em consulta pública são, conforme assumido:

- a) Tornar mais simples o uso de pontos de carregamento pelos UVE;
- b) Implementar uma cobertura territorial efetiva;
- c) Promover a liberalização do mercado;
- d) Simplificar as atividades do sistema de mobilidade elétrica para facilitar e melhorar a experiência final do UVE.

Sendo relevantes e profundas as alterações introduzidas no ecossistema da mobilidade elétrica, a nota geral que mais se destaca, para quem acompanha o setor da mobilidade elétrica em Portugal, é a de que esta proposta legislativa acaba com a *particularidade* do regime português da mobilidade elétrica, ainda vigente, e que vinha sendo considerado por alguns como a “chave do sucesso português na mobilidade elétrica”². Esta proposta legislativa, a vingar, representa o fim do “modelo tipo SIBS, único no mundo” e aplaudido por muitos³. Aproxima-se assim o modelo português do modelo existente em outros países europeus.

² Ver o seguinte [Link](#).

³ Ver o seguinte [Link](#).

Qualificações à parte, as principais inovações contidas na proposta de texto legislativo são:

- a) Deixa de existir a figura do comercializador de eletricidade para a mobilidade elétrica (CEME), a qual é substituída pela de prestador de serviços para a mobilidade (PSM), cujo conjunto de direitos e obrigações não é definido neste texto legislativo, remetendo-se para o Regulamento AFIR;
- b) É eliminada a gestão centralizada da rede de mobilidade elétrica em Portugal, que cabe atualmente à Entidade Gestora da Rede Mobilidade Elétrica e está atribuída à Mobi.e (empresa totalmente pública). Tal significa que os PSM podem estabelecer as suas próprias redes de carregamento, deixando de existir uma rede pública comum;
- c) O conjunto das atividades de mobilidade elétrica passa assim a englobar:
 - Além da *operação de pontos de carregamento*, a exercer mediante licença em linha com o atual modelo (embora com a inovação ligada à provisoriedade da licença até à instalação de um ponto de carregamento pelo operador de ponto de carregamento, OPC) e
 - Da *prestação de serviços de mobilidade elétrica*;
 - A *atividade de gestão de plataformas de itinerância eletrónica* (definida como o intercâmbio de dados e pagamentos entre um OPC e um PSM)

ao qual um UVE adquire um serviço de carregamento, atividade que hoje existe na maioria dos países europeus mas que é desnecessária em Portugal, atendendo à existência de uma plataforma de gestão centralizada gerida pela Mobi.e) e

- A agregação de transmissão de dados de mobilidade elétrica ao Ponto de Acesso Nacional (cuja gestão é atribuída ao IMT, I.P.), a desenvolver pela Entidade Agregadora de Dados para a Mobilidade Elétrica (EADME), que será entidade a designar por despacho ministerial até 31.12.2027 (à luz das disposições transitórias, tudo indica que o ano de 2027 é um lapso, pretendendo dizer-se 31.12.2026); A EADME não opera no mercado e recebe os dados comunicados pelos operadores de pontos de carregamento (enquanto hoje é a Mobi.e que transmite esses dados, na sua qualidade de gestora da plataforma da mobilidade elétrica);

Todas estas atividades são exercidas em regime de livre concorrência embora sujeitas a regulação da ERSE;

- d) Introduce-se expressamente a obrigatoriedade de os pontos de carregamento permitirem os chamados carregamentos *ad hoc*, de forma a que os UVE possam carregar em qualquer ponto sem necessidade de registo, sem necessidade de um contrato escrito e mediante a aquisição instantânea do serviço de carregamento ao operador do ponto de carregamento;
- e) Prevê-se a interligação de sistemas internacionais de mobilidade elétrica via itinerância eletrónica (vulgo, *roaming* internacional);
- f) Introdução da funcionalidade de carregamento com recurso à produção de energia renovável em regime de auto-consumo;
- g) Possibilidade de recurso a carregamento inteligente e introdução do carregamento bidirecional (*vehicle-to-grid*), ficando a regulamentação desta última matéria remetida para portaria ministerial;
- h) Introdução do conceito de veículos aquáticos elétricos e respetiva infraestrutura de carregamento, ficando a definição das regras relativas à instalação e funcionamento desta infraestrutura remetida para portaria ministerial;
- i) Prevê-se a emissão de títulos para valorização económica das emissões de CO₂ poupadas pela incorporação de eletricidade de origem renovável para uso na mobilidade elétrica, ficando esta matéria relegada para portaria ministerial a aprovar;
- j) Maior clarificação na definição de pontos de carregamento acessíveis ao público, em linha com o Regulamento AFIR;

A regulamentação prevista deve ser aprovada no prazo de 90 dias a contar da entrada em vigor do ato legislativo proposto.

A proposta prevê um período transitório de dois anos, até 31.12.2026, o qual, segundo o preâmbulo, reveste especial importância para as entidades que já atuam no setor da mobilidade elétrica à data em que o ato legislativo proposto venha a entrar em vigor;

- a) Prevê-se um dever de o OPC com pontos de carregamento já instalados comunicarem à Mobi.e se pretendem que os respetivos pontos de carregamento sejam desintegrados, mantendo-se integrados na falta dessa comunicação;
- b) Até 31.12.2026, a Mobi.e garante que a plataforma por si atualmente gerida opere de forma autónoma e totalmente desagregada de todas as outras plataformas eletrónicas utilizadas, o que, sobretudo em conjunto com a disposição referida na alínea a) anterior, pode indiciar que a Mobi.e

continuará a gerir a plataforma que é por si atualmente gerida;

- c) Os CEME podem, querendo, comunicar à DGEG até 31.12.2026, que passarão a exercer a sua atividade como OPC ou PSM;
- d) As obrigações relativas aos meios de pagamento a disponibilizar pelos OPC aos UVE, em pontos de carregamento que se encontrem já definitivamente instalados e em operação à data da entrada em vigor do decreto-lei, aplicam-se a partir de 1 de janeiro de 2027, nos termos do disposto no Regulamento AFIR, data até à qual os OPC devem concluir os necessários trabalhos de renovação dos pontos de carregamento instalados, de forma a garantir a universalidade de acesso e a diversidade de meios de pagamento, incluindo a contratação e o pagamento numa base *ad hoc*.