

Consulta pública da ERSE para regulamentar o novo regime jurídico da mobilidade elétrica

Prevê-se a regulamentação do novo regime jurídico da mobilidade elétrica contemplado no Decreto-Lei 93/2025, de 14 de agosto, sobretudo através da alteração do Regulamento de Mobilidade Elétrica da ERSE. São introduzidas “novas figuras”, acolhe-se o regime transitório já previsto no referido Decreto-Lei, reforçam-se obrigações de transparência e informação, e clarificam-se aspetos relativos às tarifas de acesso às redes e aos encargos com os equipamentos de medição. Está ainda prevista a alteração do Guia de Medição, Leitura e Disponibilização de Dados, do Regulamento do Autoconsumo e do Regulamento de Qualidade de Serviço.

ANA LUÍSA GUIMARÃES

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

JOÃO MARQUES RODRIGUES

Associado sénior, Área de Direito Público e Sectores Regulados, Gómez-Acebo & Pombo

1. Introdução

A ERSE iniciou uma consulta pública relativa a várias alterações regulamentares desencadeadas no contexto do novo regime jurídico da mobilidade elétrica, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 93/2025, de 14 de agosto (DL 93/2025), que visou a harmonização com o Regulamento (UE) 2023/1804 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 13 de setembro de 2023 (Regulamento AFIR).

O prazo para participação é até **25 de novembro de 2025**.

A proposta sujeita a consulta pública consiste em alterações ao Regulamento de Mobilidade Elétrica, ao Guia de Medição, Leitura e Disponibilização de Dados do setor elétrico, ao Regulamento do Autoconsumo do setor elétrico e ao Regulamento de Qualidade de Serviço dos setores elétrico e do gás. O presente documento irá, contudo, focar essencialmente as alterações ao Regulamento de Mobilidade Elétrica, aprovado através do Regulamento n.º 854/2019, de 4 de novembro, e alterado pelos Regulamentos n.º 103/2021, de 1 de fevereiro e n.º 785/2021, de 23 de agosto de 2021 (RME).

2. “Novas figuras”

A pesar de, tanto os PSME, como os “pontos de entrega internos” serem, em certa medida, uma realidade que já existia “na prática”, o DL 93/2025 veio consagrar (e regular) as seguintes figuras:

- **“PSME”** — Prestador de Serviços de Mobilidade Elétrica (importado do Regulamento AFIR e cuja “transposição” já há muito se impunha)
- **“EADME”** — Entidade Agregadora de Dados para a Mobilidade Elétrica
- **“Ponto de entrega interno”**, aplicável a instalações de consumo não exclusivas para a mobilidade elétrica (definido como “Ponto de entrega autónomo, no interior de instalações de consumo não exclusivas para a mobilidade elétrica, na aceção do n.º 3, do artigo 24.º, do Decreto-Lei n.º 93/2025, 14 agosto”)

Atendendo ao facto de não existirem, no DL 93/2025, normas que enquadrem claramente as condições em que a atividade dos PSME é desempenhada, a ERSE propôs um aditamento com vista a vincular também os PSME’s - à semelhança do que acontece com os OPC’s - às obrigações de transparência e não discriminação, em conformidade com o Regulamento AFIR e com o DL 93/2025.

3. Regime transitório

Prevê-se, como não poderia deixar de ser, o acolhimento do regime transitório previsto no n.º 7 do Artigo 44.º do

DL 93/2025, que termina a 31 de dezembro de 2026 (contemplado no Título II da proposta), aplicável aos pontos de carregamento que optarem por se manter integrados no regime de mobilidade elétrica previsto no Decreto-Lei n.º 39/2010, de 26 de abril.

A ERSE já antecipou que, uma vez findo o período transitório, o RME será novamente revisto para expurgar as normas que deixem de ter aplicabilidade.

4. Regulamentação do DL 93/2025

A partir do Título III da proposta prevê-se então a regulamentação do DL 93/2025. Estes são os aspetos que mais se destacam:

1) Transparência e informação pública

Foi acrescentado um regime com vista a aumentar a transparência dos preços e das suas várias componentes, visando atender a uma das principais “queixas” dos utilizadores (UVE), que consiste na dificuldade de comparação das condições de preço entre diferentes pontos de carregamento.

O novo modelo da mobilidade elétrica reduz, em certa medida, a complexidade da estruturação dos preços aplicados aos UVE, pelo facto de os OPC (que veem o seu papel reforçado com o DL 93/2025) poderem prestar diretamente o serviço e cobrar um preço integral pelo carregamento (ao contrário do anterior modelo, que previa a soma da componente OPC com a componente relativa ao comercializador para a mobilidade elétrica

figura que, como se sabe, será extinta após o período transitório previsto pelo DL 93/2025). Porém, facto é que o Regulamento AFIR e o DL 93/2025 continuam a permitir a coexistência, na mesma sessão de carregamento, de diversas componentes de preço (além da componente de euros por kWh), o que dificulta a comparação de preços entre pontos.

Assim, a ERSE parece pretender ir mais além, propondo que tanto nos carregamentos fornecidos por OPC como nos carregamentos prestados por PSME, os UVE's possam ter acesso a uma página de internet ou *app* que lhes permita acompanhar, em tempo real, o custo efetivo da sessão de carregamento.

Nesta linha de transparência, e face à nova “figura” dos PSME, a proposta da ERSE prevê também a obrigação de estes disponibilizarem, na sua página da internet, a lista atualizada dos pontos de carregamento dos OPC com os quais mantenham contrato válido.

2) Pontos de entrega internos

O Artigo 24.º do DL 93/2025 prevê a possibilidade de definição de pontos de medição, de pontos de fornecimento e de códigos de pontos de entrega internos, autónomos e independentes, da instalação de consumo principal, no caso de pontos de carregamentos ligados a instalações de consumo não exclusivas para a mobilidade elétrica. Neste contexto, a proposta em consulta pública, além de introduzir e definir a figura dos “pontos de entrega

internos”, veio também regular os termos da aplicação das tarifas de acesso às redes aos fornecimentos em instalações de consumo que tenham pontos de entrega internos, bem como aos fornecimentos efetuados aos referidos pontos.

Em síntese, está previsto que às entregas a instalações de consumo não exclusivas para a mobilidade elétrica que tenham pontos de entrega internos aplicam-se os preços das tarifas de acesso às redes previstas no Regulamento Tarifário do setor elétrico. Por sua vez, às entregas aos pontos de entrega internos de instalação de consumo não exclusiva para a mobilidade elétrica aplicam-se exclusivamente os preços de energia ativa e de potência em horas de ponta das tarifas de acesso às redes previstas no Regulamento Tarifário do setor elétrico.

Ainda neste contexto, importa notar que a autonomização de ponto de entrega no interior de uma instalação de consumo não exclusiva para a mobilidade elétrica exige a instalação de um novo equipamento de medição nesse ponto de entrega. Por esse motivo, a ERSE propôs que os encargos com a aquisição, a instalação, a exploração e a substituição dos referidos equipamentos de medição sejam suportados pelo requisitante mediante o pagamento de um preço regulado aprovado anualmente pela ERSE, sob proposto dos ORD.

Entende-se que, para além encargo com o equipamento de medição, todos os restantes custos necessários à

autonomização do ponto de entrega são da responsabilidade do requisitante.

5. Outras alterações

Propõem-se também propostas de alteração e aditamento ao Guia de Medição, Leitura e Disponibilização de Dados do setor elétrico, ao Regulamento do Autoconsumo do setor elétrico e ao Regulamento de Qualidade de Serviço dos setores elétrico e do gás. Em síntese, a ERSE propõe o seguinte:

- **Guia de Medição, Leitura e Disponibilização de Dados**

Em linha com a introdução do conceito de “pontos de entrega internos”, pretende alterar-se o conceito de “pontos de medição de energia elétrica” e os termos da desagregação dos pontos de medição internos. São ainda introduzidos dois artigos relativos aos “pontos de carregamento de veículos elétricos ligados a instalações de consumo não exclusivas para a mobilidade elétrica”, e um terceiro artigo relativo ao regime transitório (cf. *infra*).

— Alteração do Artigo 7.º e do Ponto XVIII (Indicadores relativos a

medição) do Anexo I, Indicador A2, Coluna “Desagregação”

— Aditamento dos Artigos 11.º-A, 97.º-A e 128.º-A

- **Regulamento do Autoconsumo**

Estão também previstas alterações tendentes a, também aqui, adaptar o regulamento aos “pontos de carregamento de veículos elétricos ligados a instalações de consumo não exclusivas para a mobilidade elétrica” (cf. *infra*).

— Alteração dos Artigos 7.º e 28.º

- **Regulamento de Qualidade de Serviço**

Por fim, está prevista a alteração da definição de “Ponto de entrega”, clarificando a não inclusão do ponto de medição interno relativo aos pontos de carregamento de veículos elétricos, no caso de instalações de consumo não exclusivas para a mobilidade elétrica, bem como uma clarificação do limite das compensações relativas à continuidade de serviço.

— Alteração da Alínea kk) do artigo 2.º e do Artigo 102.º