

NOVO REGIME JURÍDICO DA MOBILIDADE ELÉTRICA

Foi publicado, no passado dia 14 de agosto, o Decreto-Lei n.º 93/2025, que aprova o novo Regime Jurídico da Mobilidade Elétrica (RJME), procedendo à revogação do anterior regime estabelecido no Decreto-Lei n.º 39/2010, de 26 de abril.

A aprovação do novo RJME tem em vista a adequação do modelo de mobilidade elétrica português ao quadro normativo da União Europeia, em particular ao Regulamento (UE) 2023/1804 do Parlamento Europeu e do Conselho de 13 de setembro de 2023, relativo à criação de uma infraestrutura de combustíveis alternativos (Regulamento AFIR), bem como o alinhamento do quadro nacional com os objetivos do Pacto Ecológico Europeu da Comissão Europeia e do Plano Nacional de Energia e Clima 2030 (PNEC 2030).

Os objetivos primordiais do novo RJME assentam na liberalização do mercado, na garantia da universalização de acesso a todos os pontos de carregamento e na criação de um modelo de mobilidade elétrica português que, em linha com as ambições europeias, se revela mais simples, mais flexível, mais transparente, mais competitivo e acessível.

Deste modo, as principais inovações prendem-se, essencialmente, com:

- (i) a introdução de novos modelos de carregamento;
- (ii) a evolução para um novo modelo em substituição da gestão centralizada da rede de mobilidade elétrica em Portugal;
- (iii) a eliminação da figura do Comercializador de Eletricidade para a Mobilidade Elétrica (CEME);
- (iv) a criação da Entidade Agregadora de Dados para a Mobilidade Elétrica; e
- (v) as alterações no acesso à atividade de operação de pontos de carregamento.

Para além destas alterações estruturais, o novo RJME, em linha com o previsto na Diretiva (UE) 2023/2413 de 18 de outubro de 2023, do Parlamento Europeu e do Conselho, prevê ainda a criação de um mecanismo que possibilita a valorização económica das emissões de CO₂ não emitidas pela incorporação de energia de origem renovável para uso na mobilidade elétrica, através da emissão de títulos, cuja concretização dependerá de regulamentação subsequente, permitindo, assim, a sua futura transação e contabilização para efeitos das metas nacionais do setor dos combustíveis e dos transportes.

ENTRADA EM VIGOR E REGIME TRANSITÓRIO

Sem prejuízo do Decreto-Lei n.º 93/2025, de 14 de agosto, ter entrado em vigor no dia 19 de agosto de 2025, o mesmo prevê um regime transitório a vigorar até 31 de dezembro de 2026, no sentido de permitir a adaptação dos operadores existentes às novas exigências normativas.

Relativamente à regulamentação especial prevista no novo RJME, encontra-se estatuído o prazo de 120 dias, a contar da data de entrada em vigor daquele diploma, para a respetiva aprovação.

NOVOS MODELOS DE CARREGAMENTO

O novo RJME vem abrir o caminho a novos modelos de carregamento, nomeadamente através da criação de sistemas de carregamento *ad hoc*, bem como da introdução dos carregamentos inteligentes e bidirecionais, procurando, assim, garantir a promoção da liberdade de escolha e acesso do utilizador, conjugada com uma maior eficiência no processo de carregamento.

Ademais, o novo diploma impõe, ainda, que os pontos de carregamento disponibilizem os vários meios de pagamento amplamente utilizados na União Europeia, nomeadamente os Código QR ou cartões de pagamento.

- **Carregamento *ad hoc***

Em linha com o disposto no Regulamento AFIR, o novo RJME prevê a obrigatoriedade da disponibilização da modalidade de carregamento *ad hoc*.

Esta nova modalidade permite ao Utilizador de Veículos Elétricos (UVE) adquirir o serviço de carregamento sem a necessidade de se registar,

celebrar um contrato e/ou estabelecer uma relação comercial com o comercializador, permitindo que os Operadores de Pontos de Carregamento (OPC) assumam diretamente a relação com os UVE.

- **Carregamento Inteligente e Bidirecional**

O novo RJME prevê ainda a introdução do carregamento inteligente e do carregamento bidirecional.

O carregamento inteligente consiste numa operação de carregamento em que a intensidade da eletricidade fornecida à bateria é ajustada de forma dinâmica, com base em informações recebidas através de comunicações eletrónicas.

Já o carregamento bidirecional consiste numa operação de carregamento inteligente em que a direção do fluxo de eletricidade pode ser invertida, permitindo que a eletricidade flua da bateria para o ponto de carregamento ao qual esteja ligada (veículo-rede).

ELIMINAÇÃO DA FIGURA DO CEME E DA GESTÃO CENTRALIZADA DA REDE DE MOBILIDADE ELÉTRICA

Uma das principais inovações do novo RJME prende-se com a eliminação da figura do CEME e o fim da gestão centralizada da rede de mobilidade elétrica, até agora operada pela Entidade Gestora da Rede de Mobilidade Elétrica (MOBI.E), reformulando-se, assim, as atividades relativas à mobilidade elétrica, que passam a compreender: (i) a operação de pontos de carregamento; (ii) a prestação de serviços de mobilidade elétrica, nos termos do Regulamento AFIR e (iii) a agregação e transmissão de dados de mobilidade elétrica ao Ponto de Acesso Nacional.

A eliminação da figura do CEME permite ao OPC contratualizar o fornecimento de energia elétrica com qualquer comercializador de eletricidade ou agregador - o que significa uma maior autonomia dos OPC, considerando que o serviço de carregamento é assegurado através do recurso direto ao mercado da energia elétrica que, por sua vez, é alargado ao autoconsumo.

Note-se que os CEME têm até 31 de dezembro de 2026 para, querendo, passarem a exercer a sua atividade no setor da mobilidade elétrica, como OPC e/ou prestadores de serviços de mobilidade elétrica, adaptando as respetivas



atividades, mediante comunicação à Direção-Geral de Energia e Geologia (DGEG) (artigo 44.º, n.º 5).

O fim da gestão centralizada da rede de mobilidade elétrica irá permitir aos prestadores de serviços estabelecerem as suas próprias redes de pontos de carregamento, sem necessidade de ligação obrigatória a uma rede comum, o que contribui para o aumento da universalidade de acesso aos diversos pontos de carregamento público.

De forma a salvaguardar uma transição sem interrupções entre o anterior sistema de gestão centralizada e o novo sistema descentralizado, o regime transitório prevê que os OPC com pontos de carregamento já instalados devem comunicar à MOBI.E a respetiva desintegração até 31 de dezembro de 2026, sendo que, na falta dessa comunicação, mantêm-se integrados.

A NOVA ENTIDADE AGREGADORA DE DADOS PARA A MOBILIDADE ELÉTRICA

Com o novo quadro regulatório, os dados desempenham um papel fundamental para a boa gestão e funcionamento das infraestruturas de carregamento.

O Regulamento AFIR veio impor aos Estados-Membros a disponibilização de dados estáticos e dinâmicos relativos às infraestruturas para combustíveis alternativos gerida pelos OPC.

Enquanto o antigo RJME, agora revogado, previa a gestão centralizada da rede de mobilidade elétrica e, por sua vez, que a gestão dos respetivos dados era assegurada pela Entidade Gestora MOBI.E, o novo sistema descentralizado aprovado pelo RJME veio tornar necessária a desagregação desta atividade que, por imperativo de transparência e de livre concorrência, deve ser exercida por uma entidade que não opere no mercado.

Assim, o novo RJME prevê o Ponto de Acesso Nacional como a entidade competente para

proceder à recolha e disponibilização dos dados estáticos e dinâmicos referidos no artigo 20.º do Regulamento AFIR, e para assegurar a respetiva interligação com o ponto de acesso europeu comum, sendo a respetiva gestão atribuída ao IMT, I.P. (artigo 17.º).

Neste contexto, prevê ainda a Entidade Agregadora de Dados para a Mobilidade Elétrica (EADME), à qual compete a transmissão ao Ponto de Acesso Nacional dos dados relativos à mobilidade elétrica que lhe são comunicados por todos os OPC, nos termos do Regulamento AFIR (artigos 18.º e 19.º).

A EADME será designada, por despacho dos membros do Governo responsáveis pelas áreas da mobilidade e da energia, até 31 de dezembro de 2026, podendo tal designação ser resultado de um procedimento concorrencial adotado para o efeito.

O EXERCÍCIO DA ATIVIDADE DE OPERAÇÃO DE PONTOS DE CARREGAMENTO

O exercício da atividade de operação de pontos de carregamento elétrico de veículos carece de atribuição de licença, de âmbito nacional, por um período de 10 anos e prorrogável por igual

período, emitida pela DGEG, a qual se acha sujeita ao cumprimento das qualificações e requisitos a definir por portaria do membro do



Governo responsável pela área da energia (artigos 9.º e 10.º).

O preâmbulo do diploma, bem como o seu artigo 9.º, n.º 2, preveem ainda a possibilidade da sobredita portaria proceder à simplificação do procedimento de emissão da licença, passando, o acesso ao exercício da atividade de operação de pontos de carregamento elétrico de veículos, a encontrar-se apenas sujeito, nos casos em que os requisitos técnicos assim o justifiquem, a comunicação prévia, o que permite ao OPC iniciar imediatamente o exercício da atividade.

A comunicação prévia consistirá numa declaração que, desde que corretamente instruída, liquidadas as taxas previstas e asseguradas as demais condições legais e regulamentares para o exercício da atividade, permitirá ao OPC iniciar imediatamente, pelo período de 10 anos, o exercício da atividade de operação de pontos de carregamento elétrico (artigo 11.º).

Sem prejuízo, até à publicação da referida portaria, o procedimento para o acesso à

atividade passará pela emissão de licença (artigo 10.º).

É de realçar que o novo RJME vem simplificar o procedimento administrativo de acesso à operação de pontos de carregamento, não só através da previsão da possibilidade do procedimento de comunicação prévia, mas, também, através da formação de deferimento tácito para o procedimento de licenciamento acima referidos – opções que têm como objetivo a agilização do início da atividade por parte dos OPC e, por sua vez, o fomento dos princípios de acesso universal e equitativo dos UVE ao serviço de carregamento elétrico e demais serviços de mobilidade elétrica.

A DGEG decide sobre a atribuição de licença, sendo que a ausência de notificação da decisão desta entidade, no prazo de 30 dias, tem o valor de deferimento, podendo o OPC dar início à sua atividade imediatamente após a formação do deferimento tácito (artigo 10.º do RJME).

Os OPC podem, ainda, para além dos serviços de operação de pontos de carregamento, prestar, cumulativamente, outros serviços de mobilidade elétrica (artigo 9.º, n.º 3).

Rogério Alves & Associados

Margarida Lucas Rodrigues

Maria Ana Fafe

Simão Campos Dâmaso

Pedro Fortuna

NOTA: A informação apresentada reveste-se de caráter geral e abstrato, sem qualquer pretensão de exaustividade, pelo que não substitui o recurso a aconselhamento jurídico adequado e direcionado à resolução de casos concretos.

Agosto 2025.