

Novo Regime Jurídico da Mobilidade Elétrica: liberalização do modelo, reforço da transparência e novos prazos de adaptação

abreuadvogados.com



Foi publicado o Decreto-Lei n.º 93/2025, de 14 de agosto, que aprova o novo Regime Jurídico da Mobilidade Elétrica (RJME), revogando o Decreto-Lei n.º 39/2010. Este diploma executa na ordem jurídica interna o Regulamento (UE) 2023/1804 (AFIR), redefinindo profundamente a organização e funcionamento do setor, centrando-se na liberalização do modelo, promoção da concorrência, simplificação procedimental e reforço da experiência do utilizador final. O novo regime passa ainda a abranger expressamente as **embarcações elétricas (marítimas e fluviais)**, refletindo uma necessidade em cobrir todas as realidades da mobilidade elétrica.

Fim da gestão centralizada e novo modelo de mercado

O novo regime elimina a obrigatoriedade de gestão centralizada da rede de mobilidade elétrica, até agora assegurada pela **MOBI.E**, permitindo que os operadores estabeleçam e explorem as suas próprias redes de pontos de carregamento, sem prejuízo de serem obrigados a permitirem o acesso universal a todos os utilizadores.

Este modelo assenta numa lógica de livre concorrência, sendo que os operadores poderão prestar diretamente o serviço de carregamento, contratar energia no mercado ou recorrer a autoconsumo. É igualmente extinta a figura do Comercializador de Eletricidade para a Mobilidade Elétrica (CEME), suprimindo-se um nível de intermediação e reduzindo-se custos para os operadores, que depois se refletiam nos consumidores/utilizadores.

O diploma prevê um **regime transitório até 31 de dezembro de 2026**, período durante o qual a atual plataforma se mantém em operação para efeitos de agregação e transmissão de dados, com tarifação regulada pela ERSE.

Pagamentos *ad hoc* e transparência de preços e novas definições legais

Os pontos de carregamento instalados ou renovados devem obrigatoriamente permitir o **carregamento *ad hoc***, isto é, sem necessidade de contrato prévio, devendo ainda garantir a aceitação de meios de pagamento eletrónicos amplamente utilizados na União Europeia, incluindo cartões bancários e códigos QR.

Deve ainda ser assegurada a disponibilização, de forma clara e visível, dos preços aplicáveis e das suas componentes antes do início do carregamento, incluindo a divulgação da **taxa ou tarifa de ocupação (*overstay fee*)**, bem como o respeito pelo princípio da não discriminação entre utilizadores e prestadores de serviços de mobilidade elétrica.

O diploma introduz, com força legal, as definições de “**carregamento *ad hoc***”, “**carregamento inteligente (*smart charging*)**”, “**carregamento bidirecional (*vehicle-to-grid*)**” e “**roaming eletrónico**”, harmonizando a terminologia nacional com o Regulamento AFIR.

Para os pontos de carregamento de potência igual ou superior a **50 kW** que já se encontrem instalados e em funcionamento à data de entrada em vigor do diploma, estas obrigações de meios de pagamento apenas serão exigíveis a partir de **1 de janeiro de 2027**.

Dados e interoperabilidade

É criada a **Entidade Agregadora de Dados para a Mobilidade Elétrica (EADME)**, responsável pela receção e transmissão ao Ponto de Acesso Nacional, gerido pelo **IMT**

– **Instituto da Mobilidade e Transportes**, dos dados estáticos e dinâmicos relativos aos pontos de carregamento, conforme exigido pelo Regulamento AFIR.

A designação da EADME deverá ocorrer até **31 de dezembro de 2026**, sendo que a atividade deve ser exercida de forma autónoma e independente em relação aos operadores do mercado.

Licenciamento e operação de pontos de carregamento

A operação de pontos de carregamento passa a depender de licença emitida pela **DGEG – Direção-Geral de Energia e Geologia**, com validade de 10 anos e possibilidade de prorrogação, ou, em certos casos ainda por definir em portaria, de mera comunicação prévia.

O regime introduz o **deferimento tácito** de pedidos de licença, mediante o decurso de 30 dias sem decisão expressa. Os operadores deverão ainda contratar seguro de responsabilidade civil e assegurar a realização de inspeções técnicas por **entidades inspetoras reconhecidas (EIIEI)** antes do início da exploração e, posteriormente, de cinco em cinco anos.

Instalação em domínio público e reforço da concorrência

A instalação de pontos de carregamento em bens do domínio público continua dependente de **licença de utilização privativa**. Nos casos de **áreas de serviço**, áreas concessionadas ou subconcessionadas e concessões municipais de estacionamento, os respetivos concessionários poderão instalar pontos de carregamento, mas deverão reservar espaço e submeter a concurso a instalação por outros operadores, de forma a garantir diversidade de oferta.

Novos requisitos urbanísticos

O diploma impõe que novas operações urbanísticas que incluam estacionamento disponham de infraestrutura elétrica adequada para carregamento, com potência mínima a fixar por portaria.

Nos edifícios existentes, qualquer condómino poderá instalar ponto de carregamento para uso exclusivo ou partilhado, mediante comunicação prévia à administração do condomínio e com possibilidade de oposição apenas em casos taxativamente previstos (como a existência prévia de pontos partilhados adequados ou questões de segurança).

Tecnologia, energia e sustentabilidade

O novo regime contempla o **carregamento inteligente** e o **carregamento bidirecional** (*vehicle-to-grid*), permitindo aos veículos fornecer energia à rede. Os operadores podem recorrer a autoconsumo e são previstas regras para a valorização económica das emissões evitadas quando a eletricidade utilizada for proveniente integralmente de fontes renováveis, através da emissão de **títulos de CO₂**, a regulamentar por portaria.

Regulação, fiscalização e sanções

Compete à **ENSE, E.P.E.** e à **AMT - Autoridade da Mobilidade e dos Transportes** a fiscalização do cumprimento das disposições constantes do novo regime, sem prejuízo das atribuições da **ERSE**. Em caso de incumprimento grave, incluindo ausência de licença ou comunicação prévia, inexistência de seguro de responsabilidade civil

obrigatório ou falta de realização das inspeções periódicas obrigatórias, a entidade fiscalizadora pode determinar o encerramento imediato do ponto de carregamento, bem como adotar as medidas necessárias à reposição da legalidade.

O diploma tipifica infrações leves e graves, fixando coimas que, para pessoas coletivas, podem atingir 40.000 euros nos casos mais graves.

Próximos passos e regulamentação

Está prevista a aprovação, no prazo de 120 dias, de diversas portarias e regulamentos que concretizarão aspetos técnicos e procedimentais essenciais, incluindo requisitos para a licença de OPC's, regras técnicas de instalação e funcionamento, potência mínima em edifícios e metodologias de agregação de dados.



Thinking about tomorrow? Let's talk today.

José Eduardo Martins – Sócio
jose.e.martins@abreuadvogados.com

Manuel Andrade Neves – Sócio
manuel.a.neves@abreuadvogados.com

Tiago Corrêa do Amaral – Sócio
tiago.c.amaral@abreuadvogados.com