

N.º 3 – fevereiro 2025

**Mo**

**Mobilidade  
e transportes**

# UM NOVO MODELO DE MOBILIDADE ELÉTRICA

Contacte a  
nossa equipa:

Margarida Moura  
[mobilidadetransportes@deco.pt](mailto:mobilidadetransportes@deco.pt)

**DECO**

Associação Portuguesa para a  
Defesa do Consumidor

# **UM MODELO MAIS AMIGO DOS CONSUMIDORES**

Mais simples, mais fácil, mais  
transparente, com menos  
custos e acessível a Todos

**DECO**  
SEMPRE CONSIGO

**DECO**  
SEMPRE CONSIGO

# Voz dos Consumidores

## De que se queixam os consumidores

Apesar da existência de algumas medidas de apoio público com o objetivo de tornar a mobilidade elétrica uma opção cada vez mais apelativa para os consumidores (como incentivos à aquisição de veículos, benefícios fiscais e outros), estes ainda enfrentam muitas dificuldades, nomeadamente e entre outras : o elevado preço dos veículos elétricos (de ora em diante, abreviadamente designados por VE) e a insuficiência dos apoios à sua aquisição, a complexidade do acesso à rede pública de carregamentos (nomeadamente ao nível da contratação, preços e pagamento) e a insuficiente cobertura da rede de postos de carregamento ao longo do território.

### I. Do acesso dos consumidores ao mercado dos VE

Existem evidências de que a maioria dos consumidores sem VE até tem intenção de os adquirir, contudo, um dos principais motivos para a sua não aquisição é o elevado preço deste tipo de veículos.

Com efeito, se por um lado, muitos consumidores não têm VE porque são muito caros (senão, até comprariam), por outro lado, queixam-se de que os incentivos à sua aquisição não são suficientes.

Neste contexto, o reforço do apoio à aquisição de VE, a par, naturalmente, de outras medidas de política pública, é fundamental para a promoção da mobilidade elétrica em Portugal. Consequentemente, será também crucial para o alcance das atuais metas nacionais, constantes do Roteiro para a Neutralidade Carbónica 2050 (RNC)<sup>1</sup>, que preveem que, até 2050, 100% do parque rodoviário seja elétrico, com uma meta intermédia de 36% em 2035.

---

<sup>1</sup> O Roteiro para a Neutralidade Carbónica 2050, aprovado pela Resolução de Conselho de Ministros n.º 107/2019, de 1 de julho, é o documento que consagra a estratégia de longo prazo para a neutralidade carbónica (balanço nulo entre emissões e remoções de gases com efeito de estufa da atmosfera) da economia portuguesa até 2050.

No entanto, ao contrário do que seria de esperar, e até do afirmado no próprio “*Pacote Mobilidade Verde*,” aprovado pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 134-C/2024, de 11/10<sup>2</sup>, em que se afirma haver um reforço dos apoios à aquisição de VE, a verdade é que, no que respeita aos consumidores, a partir de 2024, este apoio tornou-se mais difícil.

Desde logo, porque em 2024 e face a 2023, verificou-se uma diminuição do número de veículos financiados e do montante disponível (respetivamente, 1050 e € 4.200.000,00 € em 2024, face a 1300 e € 5.200.000, 00 em 2023).

Por outro lado, passou a exigir-se ao cidadão, para aceder ao apoio à aquisição de um VE, o preenchimento de uma condição que anteriormente não se exigia, nomeadamente o abate de uma viatura a combustíveis fósseis com mais de 10 anos (sem qualquer contrapartida económica por esse facto).

Assim se prevê que continue em 2025<sup>3</sup>, nomeadamente que o acesso aos incentivos para a aquisição de veículos elétricos ligeiros por parte dos consumidores continue a ser difícil, ao contrário do que seria desejável, como considerou e bem, o Conselho Económico e Social, no Parecer que emitiu sobre a Proposta de Orçamento do Estado para 2025.

A DECO acompanha a necessidade de renovação do parque automóvel e a importância da existência de programas de incentivo ao abate (o que não é o caso), mas destaca a necessidade de diferenciação entre estes e os programas de incentivo à aquisição de veículos elétricos, podendo ambos ser, idealmente, cumulativos<sup>4</sup>.

Na verdade, esta associação desde logo antecipou que a maioria dos consumidores não iria ter condições para aceder a este apoio, disponibilizado nestes termos, o que veio a acontecer.

Os consumidores economicamente mais vulneráveis são os que têm mais dificuldades em renovar o seu parque automóvel, pelo que, quando (e se) têm oportunidade de o fazer, fazem-no num cenário de venda ou retoma do seu veículo mais antigo, para obterem uma contrapartida económica que os auxilie na aquisição de um novo veículo. Face a estas circunstâncias e às novas regras de incentivo, era previsível que houvesse uma diminuição expressiva do número de candidaturas face aos anos anteriores (em que as verbas rapidamente se esgotavam), o que se verificou, conforme demonstram os números disponibilizados pelo próprio Fundo Ambiental, e que podem ser consultados [aqui](#).

---

<sup>2</sup> Nesta Resolução do Conselho de Ministros ou no chamado “Pacote Mobilidade Verde” o Governo aprovou uma série de medidas no âmbito da Mobilidade, entre as quais, o apoio à aquisição de VE.

<sup>3</sup> Apesar de, à data em que escrevemos, ainda não terem sido publicados os apoios para 2025.

<sup>4</sup> É o que acontece, por exemplo, na Região Autónoma dos Açores, em que o valor do incentivo pode ser majorado em caso de abate de uma viatura a combustão (Decreto Regulamentar Regional n.º 8/2025/A, de 18 de fevereiro).

Neste contexto, foi divulgado pelos órgãos de comunicação social que, face à diminuição do número de candidaturas a este apoio, o Governo iria utilizar a verba não executada em 2024 para reforçar o montante de financiamento em 2025, o que a DECO aplaudiu.

Contudo, a DECO tem sérias reservas que, mesmo com um aumento da verba disponível, haja um aumento do número de candidaturas por parte de consumidores, se não forem alteradas as regras de incentivo, mantendo-se, no que respeita às candidaturas, a tendência até aqui evidenciada pelos números.

Face a este cenário, às dificuldades de acesso da maioria dos consumidores ao mercado dos VE e aos compromissos assumidos por Portugal no Roteiro para a Neutralidade Carbónica (RNC), a DECO reivindica<sup>5</sup> uma **Reformulação do Apoio à introdução no consumo de veículos ligeiros de passageiros de emissões nulas por pessoas singulares, nos seguintes termos :**

- **Eliminação da condição de abate de uma viatura a combustíveis fósseis com mais de 10 anos como condição de acesso ao apoio;**
- **Reforço das verbas (montante total e número de veículos abrangidos);**
- **Extensão do incentivo à aquisição de veículos usados;**
- **Criação de um verdadeiro Programa de incentivo ao abate de veículos, eventualmente cumulável com o Programa de incentivo;**
- **Maior, mais adequada e atempada divulgação dos incentivos.**

Com efeito, para promover a mobilidade elétrica, é necessário que se incentive a compra de VE. Contudo, se tal medida é essencial, também se revela insuficiente para promover a mobilidade elétrica em Portugal, como se pode concluir, se atentarmos nas restantes queixas dos consumidores.

Conforme já referido, a par do elevado preço dos VE e da insuficiência do apoio à sua aquisição, os consumidores também se queixam da complexidade do acesso à rede pública de carregamentos, nomeadamente ao nível da contratação, preços e pagamento, bem como da falta de cobertura da rede pública de postos de carregamento ao longo do país.

---

<sup>5</sup> Nesse sentido, fez chegar uma carta ao Governo, da qual deu conhecimento aos Grupos Parlamentares.

Na verdade, a razão de todas estas queixas prende-se com o atual modelo de organização do setor da mobilidade elétrica em Portugal, que faz com que, para os consumidores, o carregamento de um VE seja uma operação muito complexa, difícil, pouco transparente, pouco perceptível e não acessível em todo o país.

Por oposição, para os consumidores, o abastecimento de um veículo a combustão é simples, fácil, transparente, perceptível e acessível em todo o país.

Os consumidores não precisam de celebrar contratos ou de aceder a aplicações para abastecer, podem abastecer e pagar em qualquer bomba, conseguem antecipar quanto vão pagar antes de abastecer, sabem quanto vão pagar imediatamente após o carregamento, podem pagar no momento com cartões de débito/crédito e não receiam viajar ao longo do país, com receio de falta de bombas de abastecimento ou de filas de espera.

É, pois, fundamental tornar o carregamento de um VE tão fácil quanto o abastecimento a gasolina ou a gasóleo de um veículo a combustão, sendo para isso **necessário rever o atual modelo de mobilidade elétrica**.

## II. O Modelo de Mobilidade Elétrica : Contratação

**Atualmente**, para poderem carregar um VE os consumidores têm de :

1. **Celebrar previamente um contrato com, pelo menos, um CEME** (Comercializador de Eletricidade para a Mobilidade Elétrica), podendo, a partir desse momento, carregar veículos em qualquer ponto de carregamento integrado na rede pública. Para o efeito, deverão identificar-se, através de um cartão físico, de uma aplicação digital ou de uma ligação à Internet, pagando posteriormente ao CEME, através de fatura.

Esta fatura, por vezes, chega vários meses depois, o que causa inúmeros transtornos aos consumidores, contudo, a Lei não estabelece qualquer periodicidade para o seu envio.

Após o carregamento, o consumidor não tem conhecimento do respetivo custo (nem consegue calculá-lo previamente, em virtude da complexidade dos tarifários, questão que adiante abordaremos). Só quando recebe a fatura é que o consumidor conhece o custo final de cada carregamento.

Os CEME são quem compra a eletricidade (em grosso) aos CSE (Comercializadores do Setor Elétrico) e a vende (a retalho) aos consumidores para que estes possam carregar os seus VE nos pontos de carregamento.

Em relação a cada carregamento, de cada consumidor, em cada ponto de carregamento, é registada a seguinte informação:

- i. identificação do utilizador;
- ii. ponto de carregamento;
- iii. energia elétrica carregada;
- iv. duração do carregamento.

Esta informação é enviada pelo responsável pela exploração do ponto de carregamento (OPC - Operador de Ponto de Carregamento) para a EGME (Entidade Gestora da Rede de Mobilidade Elétrica, que atualmente é a Mobi.E), que é quem centraliza e efetua a gestão desta informação em relação a todos os OPC e que vai ser necessária à faturação entre os OPC e os CEME e entre os CEME e os consumidores (o CEME é quem vai faturar ao consumidor, pois foi com ele que o consumidor celebrou o contrato). O preço que o consumidor paga ao CEME integra uma parte respeitante ao custo da eletricidade carregada, que caberá ao CEME, mas também uma parte relativa à utilização do ponto de carregamento, que é devida ao OPC e que o CEME tem de entregar ao OPC. Por essa razão, a EGME agrega essa informação em relação a cada utilizador e envia-a ao(s) respetivo(s) CEME (cada consumidor pode ter mais do que um CEME e, celebrar contratos com vários CEME), que só depois deste envio é que dispõe(m) da informação para faturar ao consumidor (em regra, a fatura é enviada mensalmente, com os carregamentos efetuados num mês, muito embora os consumidores se queixem de recebê-las com bastantes atrasos).

**OU**

- 2. Recorrer a uma aplicação digital ou a uma ligação à Internet.**<sup>6</sup> Nestas soluções digitais, os consumidores podem carregar os veículos elétricos sem a necessidade

---

<sup>6</sup> Como a [Mio](#) e a [EVIO](#).

de celebrar previamente um contrato com um CEME, mas não podem carregar em todos os pontos de carregamento da rede pública – apenas nos pontos de carregamento que estejam “associados” à aplicação.

Par além de possibilitarem o pagamento após o carregamento (através de uma aplicação ou de uma página da Internet), estas soluções digitais disponibilizam ainda várias funcionalidades aos consumidores, como a identificação dos pontos de carregamento mais próximos (incluídos na rede disponibilizada pelo CEME em causa), com indicação da potência, do nível de ocupação e dos preços.

➤ **O que a DECO defende, no âmbito de uma revisão :**

- i. **Simplificação do modelo organizativo, com a integração do papel dos CEME nos OPC. No fundo, “desaparece” a figura do CEME.**

**O consumidor passa a estabelecer a relação comercial diretamente com os OPC ou com os “Prestadores de Serviços de Mobilidade”, a quem adquire o serviço de carregamento, sem ter de celebrar um contrato prévio com um CEME e sem a necessidade de ter de aceder ou pagar através de uma aplicação digital ou de uma ligação à Internet.**

Cada consumidor passa a contratar a prestação do serviço de carregamento de veículos a, pelo menos, um OPC ou a um Prestador de Serviços de Mobilidade. O Prestador de Serviços de Mobilidade, tal como o nome indica, é uma entidade que presta serviços ao consumidor, no caso, de carregamento de veículos elétricos, em troca de remuneração. No fundo, é um agente que compra o serviço de carregamento a OPC e revende ao consumidor, mediante remuneração. Na verdade, o Prestador de Serviços de Mobilidade não adquire a energia elétrica a nível grossista para prestar esse serviço (ao contrário do que se passa atualmente com os CEME, que compram a eletricidade para a mobilidade elétrica aos “grandes comercializadores”).

Este modelo de contratação deve funcionar para carregamentos que não sejam numa base ad hoc.

Os carregamentos numa base ad hoc (carregamentos em que os consumidores adquirem o serviço de carregamento sem necessidade de se registarem, celebrarem um contrato por escrito ou estabelecerem uma relação comercial com o OPC, para além da mera aquisição do serviço de carregamento em si), devem ser sempre disponibilizados pelos

OPC em todos os pontos de carregamento, onde os consumidores devem poder pagar facilmente através de cartões de crédito ou de débito.

A este propósito, importa salientar que, desde 13 de abril de 2024, os OPC estão obrigados a facultar aos utilizadores finais, nos pontos de carregamento instalados a partir dessa data, a possibilidade de carregarem o seu veículo elétrico numa base ad hoc e de pagarem de forma fácil e conveniente no próprio momento. Esta possibilidade deve ser sempre facultada ao consumidor, mesmo quando existe a possibilidade de pagamento através de contratos.

Esta obrigação decorre do Regulamento (UE) 2023/1804 do Parlamento Europeu e do Conselho de 13 de setembro de 2023, relativo à criação de uma infraestrutura para combustíveis alternativos, mais comumente conhecido por “AFIR” (*Alternative Fuels Infrastructure Regulation*).

- ii. **Possibilidade de os OPC poderem contratar energia elétrica a qualquer agente económico que a comercialize, independentemente da forma de produção de eletricidade, incluindo, para além dos comercializadores do setor elétrico, os mais recentes agentes de mercado, como os agregadores e as mais recentes formas de produção de eletricidade, nomeadamente o autoconsumo (individual e coletivo) e as Comunidades (de energia renovável e de cidadãos).**

O Decreto-Lei nº 39/2010202, de 26 de abril, na sua atual redação, diploma que consagra o atual modelo de mobilidade elétrica, prevê que os CEME devem contratar o fornecimento de energia elétrica a comercializadores de eletricidade ou através dos mercados organizados (alínea b) do n.º 1 do artigo 11.º).

Com efeito, é importante atualizar o regime jurídico da mobilidade elétrica, no sentido de permitir que os OPC (no modelo que propomos) possam contratar a energia elétrica a qualquer agente de mercado e independentemente da forma de produção de eletricidade, nomeadamente aos previstos no Decreto-Lei nº 15/2022, de 14 de janeiro, na sua atual redação, diploma que estabelece a organização e o funcionamento do Sistema Elétrico Nacional.

## **VANTAGENS PARA O CONSUMIDOR:**

- ✓ Deixa de ter de celebrar um contrato prévio ou de ter de aceder a uma aplicação ou à Internet para carregar um VE, o que torna o modelo mais simples e acessível a todos;
- ✓ Deixa de ter de ficar à espera do envio da fatura do CEME (por vezes, por longos períodos) para conhecer e poder pagar o custo individual e acumulado dos carregamentos efetuados ao longo de um mês;
- ✓ Passa a conhecer o custo e a poder pagar, no momento de cada carregamento, podendo gerir melhor o seu orçamento;
- ✓ Deixa de ter de pagar as Tarifas da EGME<sup>7</sup>, passando a poupar nestes custos, cada vez que carregar o VE;
- ✓ Maior concorrência, possível diminuição de preços, maior capacidade da rede, decorrentes de uma maior diversidade das fontes de energia.

### III. O Modelo de Mobilidade Elétrica : Tarifário

O preço pago ao CEME pela prestação do serviço de carregamento elétrico de veículos na rede de mobilidade elétrica é constituído pelos seguintes **elementos** :

1. Preço aplicável à energia elétrica e à sua comercialização (livremente estabelecido pelo CEME, exceto nas Regiões Autónomas, onde é regulado)<sup>8</sup>;
2. Tarifas de acesso às redes de energia elétrica (reguladas pela ERSE)<sup>9</sup>;
3. Preço aplicável à utilização do ponto de carregamento (livremente estabelecido pelo OPC);
4. Tarifas da EGME (reguladas pela ERSE)<sup>10</sup>; e
5. Impostos (definidos pelo Estado)<sup>11</sup>.

**Já os tarifários cobrados nos pontos de carregamento, atualmente, variam em função de três variáveis:**

- (i) número de carregamentos, sendo o preço expresso em euros por carregamento;

---

<sup>7</sup> A EGME efetua a gestão de informação energética e financeira entre o OPC e o CEME. Os custos da gestão desta informação são pagos pelo consumidor, quando faz carregamentos, pois as Tarifas da EGME integram o preço que lhe é cobrado quando carrega um VE. Estas tarifas são aprovadas anualmente pela Entidade Reguladora do Setor Energético (ERSE). Eliminando-se a figura do CEME, como propomos, este fluxo de informação deixa de se fazer, desaparecendo, portanto, a necessidade da sua gestão e, consequentemente, os custos associados à mesma, atualmente suportados pelo consumidor.

<sup>8</sup> Este preço inclui um desconto aplicado aos consumidores, que é identificado na fatura e que corresponde a um apoio financeiro concedido através do Fundo Ambiental. Em 2024, esse apoio foi definido em 0,1684 € por carregamento (Despacho n.º 341/2024, de 15 de janeiro). À data em que escrevemos, ainda não se conhece o apoio para 2025.

<sup>9</sup> [Tarifas de Acesso às Redes aplicáveis à Mobilidade Elétrica em 2025](#)

<sup>10</sup> [Tarifas da EGME em 2025](#)

<sup>11</sup> Estes impostos são o imposto especial sobre o consumo de energia elétrica (IEC) e o imposto sobre o valor acrescentado (IVA).

- (ii) energia elétrica carregada, sendo o preço expresso em euros por kWh;
- (iii) tempo de ocupação do posto, sendo o preço expresso em euros por minuto.

**Por sua vez, as diferentes estruturas tarifárias adotadas (que variam em função das três variáveis referidas) variam em função do tipo de carregamento (consoante se trate de um carregamento Normal, Semirrápido, Rápido e Ultrarrápido).**

De facto, as diferentes estruturas tarifárias adotadas, que vão variando em função do tipo de carregamento, não só tornam difícil, ao consumidor, a antecipação do preço para carregar um VE num ponto de carregamento, como fazem com que lhe seja praticamente impossível comparar os preços entre vários pontos de carregamento, impedindo-o de escolher o ponto de carregamento em função do preço<sup>12</sup>.

**Atualmente, em relação ao preço, os consumidores queixam-se essencialmente de :**

- **Incerteza quanto ao custo do carregamento** : antes do carregamento, os utilizadores de veículos elétricos apenas conhecem uma parte do custo em que irão incorrer, nomeadamente o preço aplicável à utilização do ponto de carregamento;
- **Impossibilidade de comparação dos preços de carregamento**, em virtude da existência das diferentes estruturas tarifárias adotadas, que variam em função do tipo de carregamento, o que inviabiliza a liberdade de escolha do ponto de carregamento em função do respetivo preço.

**Os consumidores queixam-se, ainda, de problemas respeitantes ao pagamento :**

- Ausência de pontos de carregamento com terminais e/ou dispositivos utilizados para serviços de pagamento (impossibilidade de pagar com cartões de débito/crédito);
- Atraso no envio das faturas por parte dos CEME, por vezes de meses, o que agrava ainda mais a incerteza relativamente ao preço a pagar pelos carregamentos efetuados e é gerador de uma grande insegurança.

---

<sup>12</sup> No mesmo sentido, pode ler-se no Estudo da Autoridade da Concorrência (AdC), denominado [CONCORRÊNCIA E MOBILIDADE ELÉTRICA EM PORTUGAL](#), de outubro de 2024 : “As diferentes estruturas tarifárias adotadas e que variam por tipo de carregamento podem tornar o exercício de comparação de preços difícil e complexo, prejudicando o processo decisório dos consumidores relativo ao ponto de carregamento a utilizar. Com efeito, a incapacidade de entender o preço que se irá pagar pelo carregamento tem sido identificada como uma das principais dificuldades sentidas por utilizadores de veículos elétricos (ver Caixa 7). Esse aspecto também foi sinalizado em vários contributos recebidos pela AdC no âmbito da consulta pública.”(páginas 32 e 33).

➤ **O QUE A DECO DEFENDE, NO ÂMBITO DE UMA REVISÃO<sup>13</sup> :**

- i. **Simplificação tarifária e obrigatoriedade de informação sobre o custo de carregamento em todos os pontos de carregamento.**

**O preço aplicado por todos os OPC, independentemente da potência do ponto de carregamento, deve basear-se unicamente na energia elétrica carregada, sendo expresso em euros por kWh.**

**Os OPC devem disponibilizar a informação sobre o preço em todos os pontos de carregamento, independentemente da potência, de forma que seja do conhecimento do consumidor antes de iniciar uma sessão de carregamento.**

- ii. **Possibilidade de pagamento em todos os pontos de carregamento, independentemente da potência, através de cartão de crédito e de débito.**

Em relação aos meios de pagamento a disponibilizar pelos OPC, o AFIR estabelece regras diferentes, em função da potência dos pontos de carregamento : i) Inferior a 50 kW; ii) Igual ou superior a 50 kW.

Só no último caso, ou seja, nos pontos de carregamento com maior potência, é que o Regulamento exige aos OPC, em função de determinadas metas temporais (primeiro só para os novos pontos de carregamento e depois para os já instalados) a disponibilização de terminais e dispositivos utilizados para pagamento através de cartões.

Em relação aos pontos de carregamento de menor potência (Inferior a 50 kW), os OPC apenas têm de ter dispositivos que utilizem uma ligação à Internet e permitam operações de pagamento seguras, como as que geram um código de resposta rápida (código QR) específico. No fundo, nos termos do AFIR, nestes pontos de carregamento, os OPC só são obrigados a disponibilizar o pagamento através de QR CODE.

Desde a discussão sobre a Proposta de Regulamento (que veio a dar origem ao AFIR) que a DECO defende que todos os OPC, independentemente da potência, devem ser

---

<sup>13</sup> No mesmo sentido, parece pronunciar-se a AdC no citado Estudo : “A experiência dos utilizadores de veículos elétricos poderia ser melhorada, em termos de assegurar maior simplicidade no pagamento e comparabilidade de preços. É difícil antecipar o custo final de carregamento, verificam-se diferentes estruturas de preços consoante o tipo de ponto de carregamento e os pontos de carregamento integrados na rede pública não disponibilizam aos utilizadores a possibilidade de efetuar carregamentos numa base ad-hoc através de pagamentos eletrónicos, sem a necessidade de aceder a uma aplicação digital ou a uma página da Internet. Para promover uma maior mobilidade elétrica, importaria assegurar que o carregamento de um veículo elétrico fosse, se possível, quase tão fácil como abastecer gasolina ou gasóleo”.

obrigados a disponibilizar aos consumidores a possibilidade de efetuarem pagamentos com cartões de débito e de crédito.

Aliás, alguns países e regiões com altas taxas de penetração de VE (como a Alemanha, Califórnia, Reino Unido, Noruega) já legislaram nesse sentido.

A existência de terminais/dispositivos utilizados para ler cartões de pagamento permitirá ao consumidor conhecer o custo do carregamento no próprio momento e simplificará os procedimentos. Ademais, o uso do código QR como único método de realização de um pagamento ad hoc criaria imensos problemas de acessibilidade, pois ainda existem muitos consumidores com pouca literacia digital.

#### **VANTAGENS PARA O CONSUMIDOR:**

- ✓ **Passa a conseguir calcular o custo do carregamento do VE elétrico antes de o efetuar;**
- ✓ **Passa a conseguir comparar os preços de carregamento entre vários postos de carregamento;**
- ✓ **Passa a poder escolher o posto de carregamento com base no preço;**
- ✓ **Passa a conhecer imediatamente o custo total de cada carregamento (deixa de ter de esperar por faturas para saber quanto custou);**
- ✓ **Passa a poder pagar imediatamente após cada carregamento (deixa de ter de esperar por faturas para poder pagar e/ou de ter de usar uma aplicação ou aceder à Internet para poder pagar no momento);**
- ✓ **Passa a poder usar cartão de débito ou de crédito, através de terminais e dispositivos utilizados para serviços de pagamento, para pagar após cada carregamento.**

#### **IV. O Modelo de Mobilidade Elétrica : Cobertura**

Conforme já referido, a falta de cobertura da rede de pontos de carregamento ao longo do território é também uma das principais queixas dos consumidores.

Segundo um inquérito desenvolvido pela Tis, em 2023, citado e disponível no Estudo da Autoridade da Concorrência (AdC), [CONCORRÊNCIA E MOBILIDADE ELÉTRICA EM](#)

[PORTUGAL](#), de outubro de 2024, 73% dos utilizadores de veículos elétricos já sentiu dificuldades a encontrar pontos de carregamento disponíveis.

No mesmo estudo, a AdC assinala uma assimetria geográfica na cobertura da rede, com especial destaque para as regiões do interior.

Também segundo o estudo [Mobilidade Elétrica em Portugal: Onde estamos e para onde vamos?](#), realizado em outubro de 2024, pela Católica *Lisbon School of Business & Economics*, embora o número de carregadores tenha aumentado 5,6 vezes desde 2016, o número de VE cresceu 34,5 vezes no mesmo período, criando uma discrepância. Além disso, metade das estações de carregamento está concentrada nas áreas metropolitanas de Lisboa e Porto, deixando outras regiões subservidas.

Com efeito, atualmente, a falta de cobertura da rede ao longo do território, com especial incidência nas zonas do interior, é uma realidade que importa combater, assegurando o acesso universal à rede por parte de todos os consumidores, em condições de igualdade, promovendo a coesão social e territorial.

Tal é particularmente relevante e importante, se considerarmos que os territórios do interior, menos povoados, apresentam níveis relativos de utilização do automóvel idênticos aos do resto do país, precisamente porque é a solução para suprir a falta de transportes públicos, o que é particularmente evidenciado pela taxa de motorização da população, que traduz o número de veículos ligeiros por 1000 habitantes. A média nacional é de 665 veículos por milhar de residentes, mas nos municípios de baixa densidade é de 730. A este propósito, veja-se o estudo da Autoridade da Mobilidade e dos Transportes (AMT), [MOBILIDADE EM TERRITÓRIOS DE BAIXA DENSIDADE](#), de outubro de 2023.

Ademais, importa ainda que o aumento de pontos de carregamento acompanhe o ritmo do aumento de VE, cumprindo-se, assim, as metas estabelecidas pelo AFIR.

Neste contexto, é fundamental que se prevejam mecanismos legais para garantir uma cobertura equilibrada em todo o território, nomeadamente nas zonas do interior. Tais mecanismos poderão passar, entre outros, por incentivos aos operadores, de natureza fiscal ou outra ou por formas de apoio aos Municípios e Comunidades Intermunicipais, de caráter financeiro, técnico, entre outros.

Neste âmbito, importa destacar o importante papel e contributo dos Municípios para o reforço da cobertura da rede, nomeadamente ao nível dos instrumentos municipais de planeamento do território, em particular, dos planos e regulamentos para a mobilidade, pois estes servem de base à planificação da atividade dos OPC.

Dos instrumentos que integram esse enquadramento, destacam-se os Planos para a Mobilidade Urbana Sustentável (PMUS, ou SUMP – *Sustainable Urban Mobility Plan*), que são planos setoriais abrangentes que visam dar resposta aos desafios da mobilidade urbana e, simultaneamente, a desafios ambientais, sociais e económicos, designadamente:

- Garantir a todos os cidadãos opções de mobilidade que permitam o acesso a destinos e serviços;
- Melhorar a segurança rodoviária;
- Reduzir a poluição atmosférica e sonora, as emissões de gases com efeito de estufa (GEE) e o consumo de energia;
- Melhorar a eficiência e a relação custo-eficácia do transporte de pessoas e bens;
- Contribuir para melhorar a atratividade e a qualidade do ambiente urbano e do design urbano para os benefícios dos cidadãos, da economia e da sociedade como um todo.

O conceito de *Sustainable Urban Mobility Plans* (SUMP) – em português PMUS – foi criado em 2009 pela União Europeia, que impulsionou a elaboração destes planos, propondo que fosse uma obrigação legal para as cidades europeias.

A Europa foi implementando a obrigatoriedade de elaboração dos PMUS, sendo que Portugal era o único país do sul da Europa em que ainda não era obrigatória a sua elaboração, até que a Lei de Bases do Clima (Lei n.º 98/2021, de 31 de dezembro) estabeleceu essa obrigatoriedade por parte autarquias e Regiões Autónomas.

Contudo, pode-se concluir que, apesar de serem vários os Municípios com PMUS, muitos ainda se encontram em elaboração, como resulta do próprio teor dos contributos da Associação Nacional de Municípios Portugueses (ANMP), recebidos pela AdC no âmbito da consulta pública à versão preliminar do citado Estudo.

A própria AdC, no seu Estudo, refere que o enquadramento municipal para a mobilidade elétrica ainda não está totalmente definido na maior parte dos Municípios.

Ademais, no mesmo estudo, a AdC dirige a seguinte recomendação aos Municípios : *“Promover de forma atempada, o desenvolvimento regional da rede de mobilidade elétrica, com vista a mitigar a diferenciação regional, nomeadamente através de uma definição clara do enquadramento municipal para a mobilidade elétrica”.*

## ➤ O QUE A DECO DEFENDE, NO ÂMBITO DE UMA REVISÃO :

- i. **Consagração de mecanismos legais que garantam uma cobertura equilibrada em todo o território, nomeadamente nas zonas do interior.**  
Tais mecanismos poderão ser de variada natureza, podendo consistir, nomeadamente e entre outros, em incentivos ou apoios de natureza fiscal, financeira, colaborativa, técnica e ter por destinatários, os operadores, os Municípios, as Comunidades Intermunicipais.

#### **VANTAGENS PARA O CONSUMIDOR:**

- ✓ **Maior cobertura da rede de mobilidade elétrica em todo o território;**
- ✓ **Igualdade de acesso por parte de todos os consumidores, à rede de mobilidade elétrica, em todo o território;**
- ✓ **Maior liberdade de deslocação em VE no território continental.**

## **V. A transição para um Novo Modelo de Mobilidade Elétrica : a importância de proteger os consumidores**

A transição para um novo modelo deverá operar-se num prazo de tempo adequado e pré-determinado, assegurando-se um período transitório para que, por um lado, os consumidores possam conhecer, perceber e adaptar-se às mudanças e para que, por outro lado, os seus direitos e interesses sejam garantidos, dando-se tempo aos agentes de mercado para esse efeito, nomeadamente para que possam preparar-se para essas mudanças. É importante que esta transição se faça de uma forma suave e não disruptiva para o mercado, com benefício para todos.

A temática da mobilidade elétrica em geral e as questões associadas aos VE em particular (acesso a incentivos, carregamentos, contratação, preços, pagamento) tem-se revelado de extrema complexidade para a generalidade dos consumidores.

Ademais, é previsível e provável que à medida que aumente o universo de consumidores que possuem VE, aumente também o número de consumidores com uma menor literacia tecnológica.

Neste contexto, a importância da literacia dos consumidores em matéria de mobilidade elétrica - uma temática, por si só, complexa - adquire uma importância ainda maior num cenário de transição para um Novo Modelo de organização.

É, pois, fundamental a aposta na Promoção da Literacia do Consumidor acerca do novo modelo, nomeadamente através de ações e campanhas de informação especialmente dirigidas aos consumidores.

As Associações de Consumidores, nomeadamente as de representatividade genérica e de âmbito nacional, são, pela sua própria natureza, canais privilegiados de informação para os consumidores e verdadeiras “portas de entrada” das suas reclamações, pelo que poderão e deverão ter, neste âmbito, um papel primordial a desempenhar.

No que respeita aos direitos e interesses dos consumidores, importa assegurar aos consumidores a universalidade no acesso ao serviço de mobilidade elétrica, ou seja, garantir que os consumidores poderão carregar os seus VE em qualquer ponto de carregamento da rede, nomeadamente :

- Enquanto vigorar o atual Modelo de Mobilidade Elétrica, deve ser garantida a todos os consumidores a possibilidade de carregar o seu VE em qualquer ponto de carregamento da rede, desde que tenham celebrado contrato com, pelo menos, um CEME (e independentemente do CEME contratado);
- Quando deixar de vigorar o atual Modelo e passando a vigorar um Novo Modelo (nos termos em que propomos), deve ser garantida a todos os consumidores a possibilidade de efetuar carregamentos numa base ad hoc (sem necessidade de contrato ou de qualquer registo, bastando efetuar o carregamento em si) em qualquer ponto de carregamento da rede.

Sendo, no entanto, previsível que a possibilidade de carregamentos ad hoc em todos os pontos de carregamento da rede não esteja disponível a breve prazo, a possibilidade de utilizar os vários pontos de carregamento operados pelos vários OPC deve ser assegurada aos consumidores através da figura dos Prestadores de Serviços de Mobilidade, a quem os consumidores poderão “contratar essa utilização”. Estes agentes, através das parcerias estabelecidas com os OPC, garantirão ao consumidor o acesso a vários OPC ou, por outras palavras, um “acesso mais universal” à rede.

- **O QUE A DECO DEFENDE, NO ÂMBITO DA TRANSIÇÃO PARA UM NOVO MODELO**

- i. **Definição de um prazo de tempo adequado e pré-determinado para a sua realização, assegurando-se um período transitório para a sua efetivação;**
- ii. **Promoção da Literacia dos Consumidores acerca do novo modelo, através de ações e campanhas de informação especialmente dirigidas aos mesmos, nomeadamente através das Associações de Defesa dos Consumidores;**
- iii. **Garantia de acesso a qualquer ponto de carregamento da rede pública de carregamento, por parte de todos os consumidores que tenham, pelo menos, um contrato em vigor com um CEME, enquanto vigorar o atual Modelo de Mobilidade Elétrica;**
- iv. **Garantia de acesso à rede, no âmbito do Novo Modelo (nos termos em que propomos) através de carregamentos ad hoc (sem necessidade de contrato) e/ou através da contratação de OPC ou de Prestador de Serviço de Mobilidade (que, neste último caso, assegurará o acesso aos vários OPC com quem tenha celebrado Parcerias).**

#### **VANTAGENS PARA O CONSUMIDOR:**

- ✓ **Tempo para conhecer as mudanças;**
- ✓ **Tempo para compreender as mudanças;**
- ✓ **Tempo para se preparar para as mudanças e tomar decisões conscientes relativamente ao novo modelo;**
- ✓ **Possibilidade de ter informação objetiva e isenta de quaisquer interesses acerca do novo modelo, por parte de associações que defendem os seus direitos e interesses;**
- ✓ **Garantia de continuar a poder carregar o seu VE em qualquer ponto de carregamento da rede, desde que tenha contrato com pelo menos um CEME, enquanto vigorar o modelo atual;**
- ✓ **Garantia de que o acesso a todos os pontos de carregamento da rede passe a ser assegurado pelos OPC, através de carregamentos numa base ad hoc (sem necessidade de contrato, que se espera que venham a ser cada vez mais) e de Prestadores de Serviços de Mobilidade, que podem ser contratados para “garantir esse acesso”, na medida em que estabelecem parcerias com os vários OPC.**

## **VI. O QUE JÁ FIZEMOS NO ÂMBITO DA MOBILIDADE ELÉTRICA**

- No início de 2025, a DECO endereçou uma carta à Ministra do Ambiente e Energia, reivindicando uma Reformulação do Apoio à introdução no consumo de veículos ligeiros de passageiros de emissões nulas por pessoas singulares;
- No final de 2024, a pedido da Secretaria de Estado da Mobilidade, a DECO foi auscultada sobre as suas reivindicações no âmbito de um novo regime da mobilidade elétrica, tendo dado os seus contributos;
- No final de 2024, a DECO emitiu o seu Parecer, no âmbito do PROJETO DE RESOLUÇÃO N.º 403/XVI/1.<sup>a</sup> - Recomenda ao Governo a adoção de um novo quadro legislativo para potenciar o crescimento da rede de postos de carregamento de veículos elétricos e a aproximação ao modelo comunitário disposto pelo AFIR (Alternative Fuels Infrastructure Regulation);
- No início de 2024, a DECO emitiu o seu Parecer, no âmbito da consulta pública lançada pela AdC, relativo à versão preliminar do Estudo CONCORRÊNCIA E MOBILIDADE ELÉTRICA EM PORTUGAL;
- No início de 2024, a DECO emitiu o seu Parecer, no âmbito do Conselho Nacional de Consumo, relativo à versão preliminar do Estudo CONCORRÊNCIA E MOBILIDADE ELÉTRICA EM PORTUGAL;
- No início de 2023, a DECO enviou uma carta ao então Ministro das Infraestruturas sobre a Proposta de Regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho relativo à criação de uma infraestrutura para combustíveis alternativos e que revoga a Diretiva 2014/94/UE do Parlamento Europeu e do Conselho (que veio a dar origem ao AFIR), sensibilizando-o para a necessidade de ficar consagrada no Regulamento a obrigatoriedade de todos os OPC disponibilizarem aos consumidores a possibilidade de efetuarem pagamentos com cartões de débito e de crédito.

## VII. O QUE VAMOS FAZER

- Aguardar pela colocação em consulta pública da iniciativa do Governo relativa a um novo regime da mobilidade elétrica, no âmbito da qual a DECO irá emitir o seu Parecer, assegurando, como sempre, a proteção dos direitos e interesses dos consumidores.



# DECO

SEMPRE CONSIGO

deco.pt



## CONTACTE-NOS:

### DECO LISBOA (SEDE)

R. de Artilharia Um, n.º 79, 4.º  
1269-160 Lisboa  
Tel.: 21 371 02 00  
deco@deco.pt

### DECO DELEGAÇÕES

#### DECO MINHO

Av. Batalhão Caçadores 9,  
n.º 279 4900-341 Viana do Castelo  
Tel.: 258 821 083  
deco.minho@deco.pt

#### DECO NORTE

R. da Torrinha, n.º 228 H, 5.º  
4050-610 Porto  
Tel.: 223 391 960  
deco.norte@deco.pt

#### DECO CENTRO

R. Padre Estevão Cabral,  
n.º 79, 5.º, Sala 504  
3000-317 Coimbra  
Tel.: 239 841 004  
deco.centro@deco.pt

#### DECO RIBATEJO E OESTE

R. Eng. António José Souto  
Barreiros Mota, n.º 6 L  
Tel.: 243 329 950  
deco.ribatejoeoeste@deco.pt

#### DECO ALENTEJO

Travessa Lopo Serrão,  
n.º 15A e 15B, r/c  
7000-629 Évora  
Tel.: 266 744 564  
deco.alentejo@deco.pt

#### DECO ALGARVE

R. Dr. Coelho de Carvalho, n.º 1 C  
8000-322 Faro  
Tel.: 289 863 103  
deco.algarve@deco.pt

#### DECO MADEIRA

Loja do Município do Caniço  
Rua Doutor Francisco Peres  
9125-014 Caniço  
Tel.: 968 800 489  
deco.madeira@deco.pt

fale connosco ↻



966 449 110