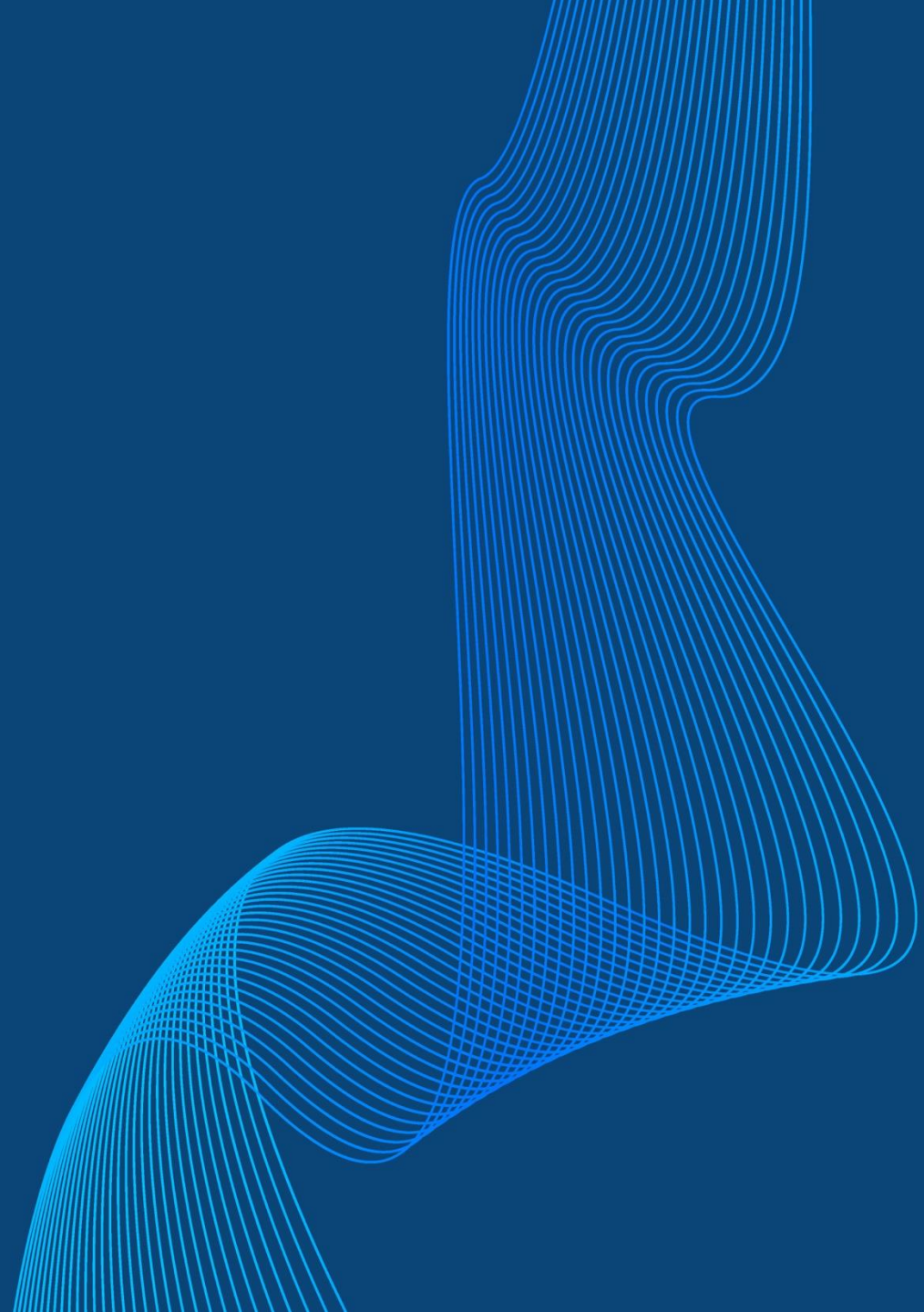
GUIA

Novo Regime Jurídico da Mobilidade Elétrica

Decreto-Lei n.º 93/2025, de 14 de agosto



CUATRECASAS

SETEMBRO 2025

Índice

Editorial | O que muda?

1. Operação de Pontos de Carregamento

2. Modelos de Negócio

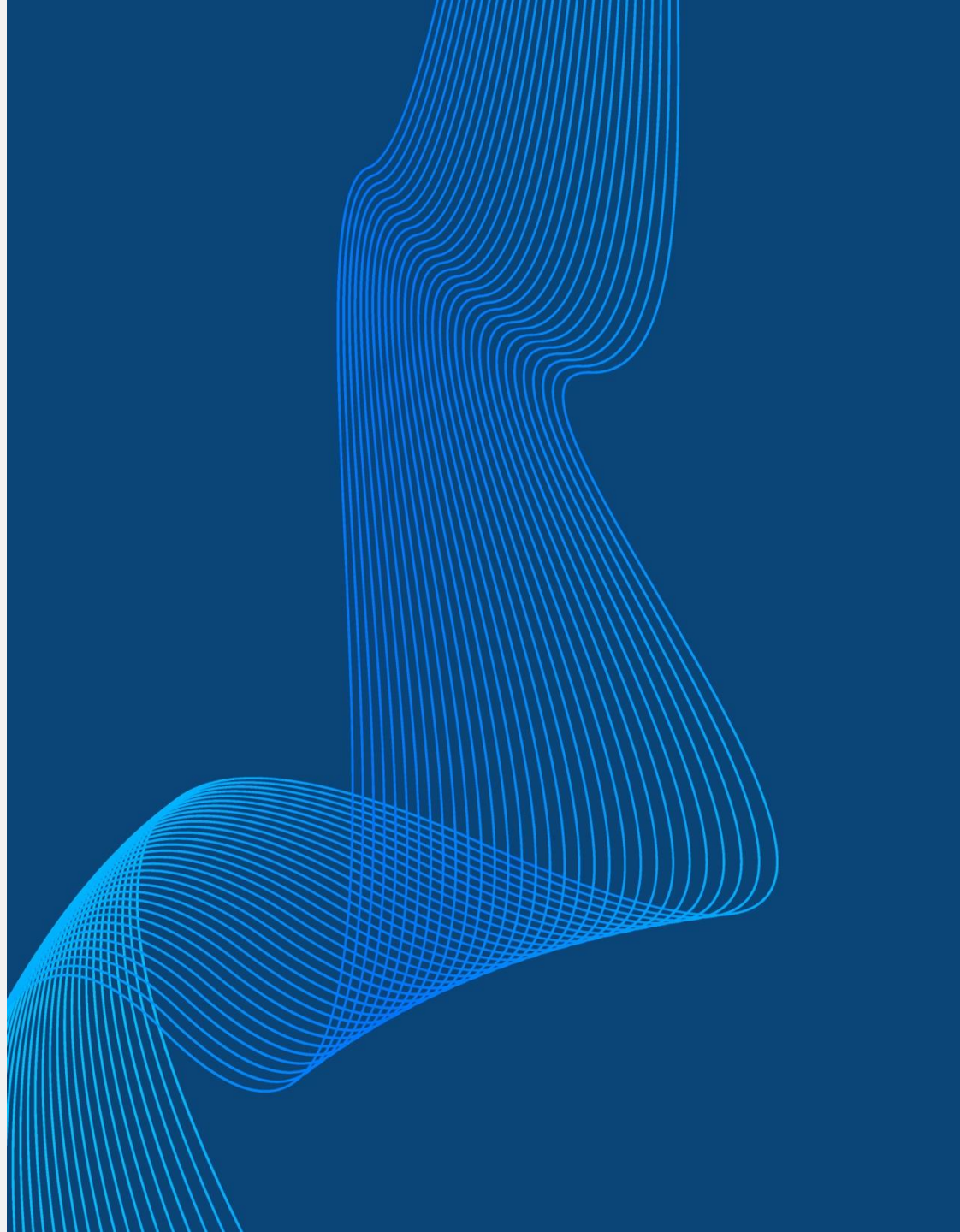
3. Obrigações dos Operadores

4. Regulação e Fiscalização

5. Entrada em vigor e Transição entre Regimes

6. Regras para os pontos de carregamento em edifícios novos e existentes

Conclusões

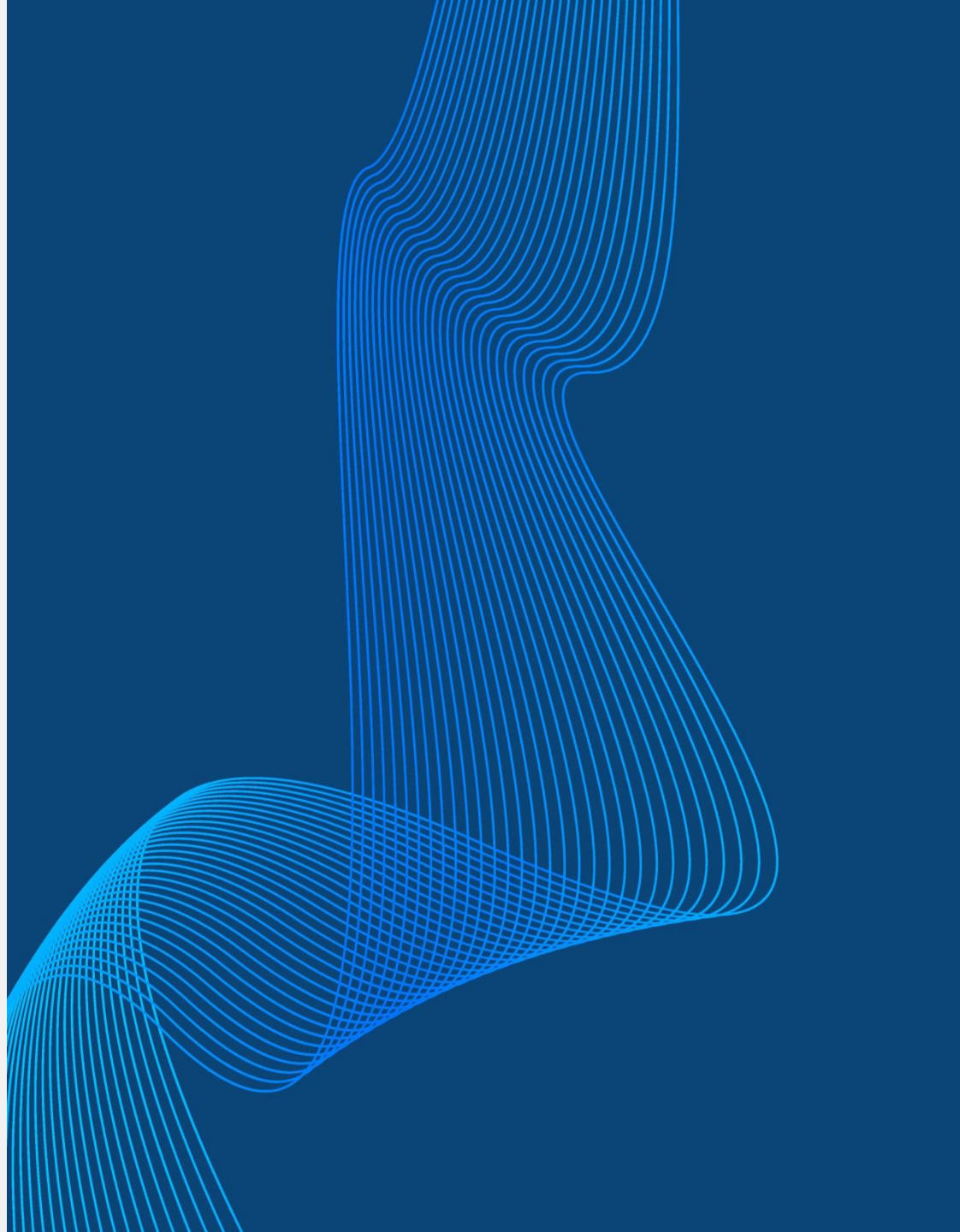


Editorial

O novo regime jurídico da mobilidade elétrica em Portugal, estabelecido pelo Decreto-Lei n.º 93/2025, de 14 de Agosto, representa uma profunda transformação do quadro legal anterior relativo à matéria (revoga o Decreto-Lei n.º 39/2010 e as suas posteriores alterações), alinhando o quadro nacional com o Regulamento (UE) 2023/1804 (Regulamento AFIR).

A evolução surge após mais de uma década de experiência com um modelo mono-rede pública centralizado, assente numa dissociação entre comercializador de eletricidade e operador de pontos de carregamento e numa relação contratual entre utilizador e comercializador, que, apesar de pioneiro, revelou limitações em termos de flexibilidade, concorrência e abertura a modelos de negócio diversos, capacidade de resposta à inovação tecnológica e necessidades dos utilizadores.

Este guia prático destina-se aos operadores do mercado da mobilidade elétrica e às empresas que, não tendo como *core business* a mobilidade elétrica, pretendem integrar serviços de mobilidade elétrica na sua oferta commercial, destacando os aspetos jurídicos, operacionais e comerciais mais relevantes.



O que muda?

A entrada em vigor do Decreto-Lei n.º 93/2025, de 14 de Agosto, vem, sinteticamente, marcar o fim do modelo centralizado e mono-rede com com atividades e atores muito regulados – que vigorava desde 2010 em Portugal, substituindo-o por um quadro legal mais flexível e alinhado com o Regulamento AFIR.

Entre as principais mudanças destacam-se:

- Eliminação da atividade de comercialização de eletricidade para mobilidade elétrica e da obrigatoriedade de contratualização prévia dos utilizadores com os comercializadores, que faturavam a energia, o carregamento e os impostos;
- Introdução do carregamento *ad hoc* e dos pagamentos nos pontos de carregamento com recurso a uso de cartões de pagamento ou códigos QR;
- Possibilidade de operadores de pontos de carregamento de acesso público estabelecerem as suas próprias redes sem necessidade de integração numa rede única centralizada e a introdução da nova figura do prestador de serviços de mobilidade;
- Eliminação da figura da Entidade Gestora da Mobilidade Elétrica (Mobi.E) e criação da nova Entidade Agregadora de Dados para a Mobilidade Elétrica (EDAME) que assegurará a agregação e transmissão dos dados de mobilidade elétrica ao Ponto de Acesso Nacional (cuja gestão é atribuída ao IMT, IP) para efeitos do Regulamento AFIR.
- Simplificação do licenciamento da atividade de operação de pontos de carregamento, prevendo um regime de comunicação prévia e de deferimento tácito.
- Distinção entre pontos de carregamento acessíveis ao público e não acessíveis ao público, que substitui, com diferenças, a dicotomia pontos de carregamento de acesso público e de acesso privativo.

Estas alterações permitem uma maior liberdade em termos de modelo de negócio da mobilidade elétrica, diminuem a carga associada à centralização e integração tecnológica, operacional e financeira com a rede única/entidade gestora da rede e permitem melhorar a experiência dos utilizadores, que, com maior transparência, se passa a assemelhar à de utilização de um posto de abastecimento de combustível.

Principais Alterações

	Modelo de Gestão	Comercializador de Eletricidade	Contrato para utilizador final	Instalação de Pontos	Inovação e Flexibilidade	Pagamentos	Ponto de Carregamento
REGIME ANTERIOR (DL 39/2010)	Centralizado (Mobi.E)	Obrigatório. Atividade específica regulada.	Obrigatório e estabelecido com CEME	Sujeita a licença e a integração na rede Mobi.E		Pagamento da fatura ao comercializador de eletricidade	Acesso público vs acesso privativo e todos os de acesso público ligados á rede Mobi.E.
NOVO REGIME (DL 93/2025)	Liberalizado, sem rede única obrigatória e sem entidade gestora	Eliminado.	*Carregamento ad hoc* sem contrato prévio; Relação direta com OPC	Livre, mediante licença ou comunicação prévia	Incentivada (autoconsumo, bidirecionalidade, serviços de mobilidade elétrica para além do carregamento	Pagamento no local ao OPC	Acessíveis ao público vs não acessíveis ao público sem obrigação de ligação à mono-rede

O que muda para os utilizadores de veículos elétricos?

Os utilizadores de veículos elétricos beneficiam agora de maior liberdade, transparência e simplicidade de acesso, nomeadamente deixam de ser obrigados a celebrar contratos prévios com CEME para aceder à rede pública de carregamento, podem pagar diretamente no local e no momento do carregamento, têm acesso imediato a informação clara, transparente e visível sobre preços, potência, condições de utilização e procedimentos de segurança e podem escolher livremente entre diferentes prestadores de serviços de mobilidade elétrica, continuando garantido o acesso universal.

O novo quadro legal prevê, ainda, incentivos à utilização de energia renovável, com valorização das emissões evitadas de CO2 e a possibilidade de carregamento bidirecional (*vehicle-to-grid*), permitindo que os veículos elétricos possam também fornecer energia à própria rede.

1

Operação de Pontos de Carregamento

A instalação de pontos de carregamento acessíveis ao público está reservada a operadores de pontos de carregamento licenciados, sendo necessário obter licença, válida por dez anos. e, bem assim, renovável, junto da Direção-Geral de Energia e Geologia (DGEG).

O procedimento foi simplificado, podendo ser realizado por comunicação prévia, com deferimento tácito, desde que cumpridos os requisitos legais e regulamentares.

A instalação em domínio público depende ainda de licença de utilização privativa, emitida pela entidade competente (p.e., Município).

Para pontos de carregamento não acessíveis ao público (uso exclusivo ou partilhado, como em condomínios ou empresas), a instalação pode ser feita pelo detentor do local ou por operadores de pontos de carregamento, devendo sempre ser observadas as normas técnicas e de segurança aplicáveis.

KEY POINTS

- **Licença Nacional:** Emitida pela DGEG, válida por 10 anos, renovável.
- **Comunicação Prévia**: Possível para casos definidos em portaria, com deferimento tácito. Aguarda-se regulamentação do regime.
- **Domínio Público:** Requer licença de utilização privativa (ex: municípios, áreas de serviço).
- **Requisitos**: Seguro de responsabilidade civil, inspeção inicial e periódica, cumprimento de normas técnicas e de segurança
- **Concorrência:** Em áreas de serviço e concessões municipais, deve ser garantida diversidade de oferta (procedimentos concursais para múltiplos OPC).

2 Modelos de Negócio

O novo regime jurídico da mobilidade elétrica abre caminho a uma multiplicidade de modelos de negócio inovadores.

A maior liberdade das atividades da mobilidade elétrica, aliada à promoção de novas tecnologias, permite aos operadores, aos investidores e a qualquer empresa explorar soluções diferenciadas e adaptadas às exigências de um ecossistema em rápida evolução.

Neste contexto, destacam-se oportunidades como o autoconsumo de energia renovável, o carregamento inteligente e bidirecional, a prestação de serviços de flexibilidade à rede, a criação de redes privadas acessíveis ao público, a integração em plataformas de itinerância eletrónica e a oferta comercial de serviços de mobilidade elétrica.

Estes modelos, devidamente enquadrados no novo quadro legal, potenciam a eficiência operacional, a sustentabilidade, a inovação, e a oferta de serviços de valor acrescentado, assegurando simultaneamente o acesso universal e a simplicidade do acesso para os utilizadores.

A flexibilização do mercado permite, ainda, a entrada de novos operadores de pontos de carregamento – e de novos modelos de negócio – promovendo a concorrência e a inovação tecnológica, com a natural expectativa de redução de custos e melhoria do serviço para os utilizadores.

Esta abordagem vem responder a particulares críticas ao anterior quadro legal, que era perspetivado como sendo excessivamente restritivo e pouco propício à inovação tecnológica e à entrada de novos *players* no setor.

Modelos de Negócio

01

Autoconsumo

Os Operadores de Pontos de Carregamento ("**OPC**") podem recorrer à produção descentralizada de energia renovável para alimentar os pontos de carregamento, integrando soluções de autoconsumo individual ou coletivo.

02

Carregamento Inteligente e Bidirecional (*Vehicle-to-Grid*)

Definições legais:

- **Carregamento bidirecional:** 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);
- **Carregamento inteligente:** 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.

Os pontos de carregamento instalados ou renovados devem permitir o carregamento *ad hoc* e o carregamento inteligente nos termos do Regulamento AFIR.

As normas de comunicação que apoiem o carregamento bidirecional (veículo-rede) nos pontos de carregamento são as previstas no Regulamento AFIR.

03

Carregamento *ad hoc*

O carregamento *ad hoc* consiste na possibilidade de qualquer utilizador de veículo elétrico aceder a um ponto de carregamento público e pagar o serviço *in loco*, sem necessidade de registo, contrato prévio ou relação comercial continuada com os operadores.

O pagamento pode ser efetuado através de meios eletrónicos amplamente utilizados na União Europeia (p.e., Cartão Bancário, QR Code), garantindo-se a simplicidade, a transparência e a universalidade do acesso à indústria.

A medida elimina uma das principais barreiras identificadas no quadro legal anterior, em que o utilizador era obrigado a contratar com um comercializador de eletricidade para aceder à rede pública de pontos de carregamento e em que o pagamento era diferido.

Modelos de Negócio

04

Redes Privadas Acessíveis ao Público

Pontos de carregamento são considerados acessíveis ao público quando estão em locais de acesso público, mesmo que existam restrições de acesso, condições de uso ou estejam em propriedade privada ou pública.

Não são considerados acessíveis ao público os pontos localizados em espaços de acesso restrito, exclusivos para pessoas com determinado estatuto, como moradores, trabalhadores ou autorizados.

O artigo 20.º reserva a instalação de pontos acessíveis ao público a OPC licenciados.

05

Itinerância Eletrónica

Definições legais:

- **Itinerância eletrónica:** intercâmbio de dados e pagamentos entre o operador de um ponto de carregamento e um prestador de serviços de mobilidade ao qual um UVE adquire um serviço de carregamento;
- **Plataforma de itinerância eletrónica**: uma plataforma que liga os intervenientes no mercado, nomeadamente os prestadores de serviços de mobilidade e os OPC, para permitir a prestação de serviços entre eles, incluindo a itinerância eletrónica;

Permite a integração dos OPC e prestadores de serviços de mobilidade em plataformas de itinerância eletrónica , facilitando o acesso dos utilizadores a múltiplas redes de carregamento.

06

Serviços de Flexibilidade

Os OPC podem prestar serviços de sistema e de flexibilidade à Rede Elétrica de Serviço Público (RESP), nomeadamente em representação dos UVE, em termos a regulamentar pela ERSE.

2 Modelos de Negócio – Inovação e Sustentabilidade

O novo quadro legal incentiva a adoção de carregamento bidirecional, a integração de energias renováveis (autoconsumo), a prestação de serviços de flexibilidade à rede elétrica e a criação de novos modelos de mobilidade elétrica, como partilha de veículos, redes privadas acessíveis ao público (p.e., em hotéis, em centros comerciais, etc.) e prestação de serviços complementares.

A abertura à inovação tecnológica é um dos pilares do novo Diploma, permitindo a evolução para redes inteligentes e a incorporação de soluções futuras acolhendo a possibilidade de carregamento sem fios, a troca de baterias e a integração de incentivos não financeiros, como estacionamento gratuito ou acesso a vias dedicadas, reconhecendo o papel destes fatores no sucesso da mobilidade elétrica.

Nos termos do artigo 5.º do novo regime, as emissões de CO2 evitadas pela incorporação de eletricidade renovável para uso na mobilidade elétrica podem ser objeto de valorização económica (pendente ainda de regulamentação).

Esta valorização traduz-se na possibilidade de emissão de títulos que permitam aos utilizadores e operadores dos pontos de carregamento beneficiar das toneladas de CO2 não emitidas, os quais são transacionáveis e contabilizadas para o cumprimento das metas de incorporação de energias renováveis no setor dos combustíveis e dos transportes.

3

Obrigações dos Operadores

Os operadores de pontos de carregamento têm mais autonomia, mas também obrigações, como garantir o acesso universal e equitativo, segurança técnica, transparência de informações, possibilidade de carregamento *ad hoc* com pagamento eletrônico, seguro de responsabilidade civil, inspeções periódicas e transmissão de dados à Entidade Agregadora de Dados para a Mobilidade Elétrica (EADME).

O novo regime jurídico da mobilidade elétrica vem impor obrigações de transparência na divulgação de preços, de potências, de condições de acesso e de segurança na utilização dos pontos de carregamento, exigindo ainda a faturação discriminada dos serviços prestados.

De outra banda, os operadores de pontos de carregamento não podem discriminar entre utilizadores ou prestadores de serviços de mobilidade elétrica (salvo descontos proporcionais e estritamente objetivos).

Note-se que o incumprimento destas obrigações pode resultar em coimas, encerramento temporário ou definitivo dos pontos de carregamento e/ou outras sanções.

Obrigações dos Operadores

KEY POINTS

- **Universalidade de acesso**
  (cfr. art. 13.º, n.º 1, al. a) e l); art. 6.º)

Não pode haver discriminação entre utilizadores ou prestadores;

Garantir que qualquer utilizador pode aceder aos pontos de carregamento públicos, com ou sem contrato prévio.

- **Informação transparente**
  (cfr. art. 14.º, n.º 1, 3 e 5)

Disponibilizar, de forma clara e acessível, informação sobre preços, potência, condições de utilização e segurança nos pontos de carregamento.

Emitir faturas com informação desagregada por tipo de serviço, incluindo todos os elementos necessários à compreensão dos valores faturados.

- **Meios de pagamento eletrónicos**
  (cfr. art. 13.º, n.º 1, al. l); art. 6.º)

Assegurar a aceitação de meios de pagamento amplamente utilizados na UE, incluindo cartão bancário e QR Code, para carregamento *ad hoc*.

- **Seguro de responsabilidade civil**
  (cfr. art. 27.º)

Manter apólice de seguro de responsabilidade civil, com capitais mínimos definidos por portaria, cobrindo danos causados no exercício da atividade.

- **Inspeções**
  (cfr. art. 16.º)

Garantir inspeção inicial e inspeções periódicas quinquenais das instalações por entidade inspetora reconhecida, apresentando certificado válido.

- **Reporte e transmissão de dados**
  (cfr. art. 13.º, n.º 1, al. c); arts. 18.º e 19.º)

Disponibilizar continuamente à EADME dados estáticos e dinâmicos dos pontos de carregamento, para agregação e transmissão ao Ponto de Acesso Nacional.

- **Confidencialidade de dados**
  (cfr. art. art. 13.º, n.º 1, al. o))

Assegurar a confidencialidade da informação transmitida pelos utilizadores, nos termos legais e regulamentares.

- **Manutenção e conformidade técnica**
  (cfr. art. 13.º, n.º 1, al. d), e), g))

Assegurar a atualização, renovação e adaptação periódica dos equipamentos e sistemas, garantindo segurança, interoperabilidade e suporte a funcionalidades como carregamento inteligente e bidirecional.

- **Suporte ao utilizador**
  (cfr. art. 13.º, n.º 1, al. k)

Disponibilizar serviços de suporte aos utilizadores durante o período de operação dos pontos de carregamento.

- **Livro de reclamações**
  (cfr. art 14.º, n.º 6 e 7)

Disponibilizar livro de reclamações físico ou eletrónico, conforme aplicável, e afixar informação sobre o procedimento de reclamação.

Obrigações dos Operadores | Sanções / Contraordenações em caso de incumprimento

Tipo de Sanção / Contraordenação	Descrição	Coima Aplicável (Pessoa Singular)	Coima Aplicável (Pessoa Coletiva)	Sanções Acessórias	Referência Legal (DL 93/2025)
Contraordenação leve	Violação de obrigações menos graves, como falta de informação clara, não disponibilização de meios de pagamento eletrónicos, ou incumprimento de reporte de dados.	€100 a €1.000	€1.500 a €15.000	—	art. 34.º, n.º 1
Contraordenação grave	Violação de obrigações essenciais, como exploração sem licença, falta de seguro obrigatório, ausência de inspeções, ou exclusão de utilizadores.	€300 a €3.000	€4.000 a €40.000	Encerramento temporário/definitivo do ponto, suspensão da ligação à rede, revogação da licença	art. 35.º, n.º 1; art. 33.º
Negligência	Aplicável a infrações leves ou graves cometidas por negligência.	Limites das coimas reduzidos a metade	Limites das coimas reduzidos a metade	—	art. 34.º, n.º 3; art. 35.º, n.º 2
Responsabilidade dos administradores	Titulares dos órgãos de administração podem ser responsabilizados solidariamente se, conhecendo a infração, não atuarem para a corrigir.	Igual à da entidade infratora		—	art. 36.º, n.º 2

4

Regulação e Fiscalização

A regulação das atividades de mobilidade elétrica continua a caber à Entidade Reguladora dos Serviços Energéticos (ERSE), que protege os direitos dos utilizadores, monitoriza o mercado e aprova a regulamentação necessária.

A Autoridade da Mobilidade e dos Transportes (AMT) acompanha a evolução do mercado e a cobertura nacional dos pontos de carregamento.

A fiscalização do cumprimento das normas é assegurada pela Entidade Nacional para o Setor Energético (ENSE), pela AMT e pelas forças de segurança pública (p.e., PSP), podendo ser aplicadas coimas e outras sanções em caso de infração – ver Ponto 3 *supra* *Obrigações dos Operadores | Sanções / Contraordenações em caso de incumprimento*

5

Entrada em vigor e transição entre regimes

O diploma entrou **em vigor no dia 19 de agosto de 2025**.

No que concerne à transição do regime anterior para o novo, foi estabelecido um **período transitório até 31 de dezembro de 2026**, durante o qual a entidade gestora da rede de carregamento anterior – a Mobi.E – mantém funções de agregação e de transmissão de dados e durante o qual os operadores dos pontos de carregamento e comercializadores de eletricidade para a mobilidade elétrica podem adaptar as suas atividades às novas diretrizes.

Comunicação de Intenção: Os OPC já instalados devem comunicar se pretendem manter ou desintegrar os seus pontos de carregamento da rede centralizada. A ausência dessa comunicação implica a manutenção dos mesmos na plataforma centralizada até ao termo do período transitório.

Tarifa de integração: Durante o período transitório, a utilização da plataforma centralizada está sujeita ao pagamento de uma tarifa, fixada anualmente pela ERSE. Caso os OPC repercutam este custo nos utilizadores, a tarifa deve ser discriminada na fatura.

Meios de Pagamento OPC já instalados: Os pontos de carregamento públicos com potência igual ou superior a 50 kW, já instalados e em operação à data de entrada em vigor do novo diploma, têm até 1 de janeiro de 2027 para garantir a universalidade de acesso e a diversidade de meios de pagamento, incluindo a contratação e o pagamento numa base *ad hoc*.

Os **comercializadores de eletricidade** para a mobilidade elétrica podem passar a exercer a atividade como operadores de pontos de carregamento ou prestadores de serviços de mobilidade elétrica, mediante comunicação à DGEG.

Regulamentação: as Portarias de desenvolvimento previstas no diploma devem ser aprovadas no prazo de 120 dias a contar da entrada em vigor (isto é, até 17.12.2025).

6

Regras para os pontos de carregamento em edifícios novos e existentes

Edifícios novos e novas operações urbanísticas – obrigatoriedade de infraestrutura elétrica

Todas as novas operações urbanísticas de construção de edifícios em regime de propriedade horizontal, ou de outros imóveis com locais de estacionamento, devem prever uma infraestrutura elétrica adequada para o carregamento de veículos elétricos.

Esta obrigação não implica a instalação imediata de pontos de carregamento, mas sim a preparação da infraestrutura (ex: condutas, cablagem, quadro elétrico dedicado) para facilitar futuras instalações.

A potência mínima a disponibilizar para carregamento e as normas técnicas para estas infraestruturas serão definidas por portaria.

6

Regras para os pontos de carregamento em edifícios novos e existentes

Edifícios Existentes

Qualquer condómino pode instalar, a expensas próprias, pontos de carregamento para uso exclusivo ou partilhado nos locais de estacionamento dos edifícios já existentes, desde que cumpridos os requisitos técnicos definidos em portaria.

Caso a instalação implique passagem por partes comuns, é obrigatória a comunicação escrita prévia à administração do condomínio (e, quando aplicável, ao proprietário), com uma antecedência mínima de 30 dias.

A administração do condomínio só pode opor-se à instalação em situações expressamente previstas, nomeadamente:

- Existência de solução partilhada já instalada ou a instalar no prazo de 90 dias;
- Risco comprovado para pessoas ou bens, mediante parecer técnico;
- Dificuldade de circulação nas vias comuns de acesso;
- Não cumprimento das normas de acessibilidade em vigor.

Decisão do Condomínio:

A oposição à instalação deve ser deliberada por maioria simples do valor total do prédio, no prazo máximo de 30 dias após a comunicação, e comunicada por escrito e fundamentada a todos os condóminos ausentes.

Caso a administração do condomínio opte por instalar uma solução partilhada, esta deve assegurar os mesmos serviços, tecnologia e necessidades de todos os potenciais utilizadores.

Regime de Propriedade e Operação:

O regime de propriedade e operação dos pontos de carregamento segue o do local de instalação (exclusivo ou partilhado).

A instalação, exploração e manutenção dos pontos de carregamento em edifícios existentes está sujeita às normas técnicas e de segurança aplicáveis, bem como ao regime de comunicação prévia previsto no Decreto-Lei n.º 555/99 (RJUE)

6

Regras para os pontos de carregamento em edifícios novos e existentes

Ligação a Rede Elétrica

O operador da Rede Elétrica de Serviço Público (RESP) é responsável por efetuar, mediante solicitação do OPC, do detentor do local ou da administração do condomínio, os atos necessários à ligação dos pontos de carregamento à rede.

É possível definir pontos de medição e fornecimento autónomos para os pontos de carregamento, mesmo quando ligados a instalações de consumo não exclusivas para mobilidade elétrica.

Instalação e Aprovação das Instalações Elétricas

A instalação de pontos de carregamento que não esteja prevista numa operação urbanística está sujeita a comunicação prévia, nos termos do Decreto-Lei n.º 555/99.

As instalações elétricas dos pontos de carregamento, incluindo alterações às existentes, ficam sujeitas ao regime previsto no Decreto-Lei n.º 96/2017 (regime das instalações elétricas de serviço particular) e demais legislação aplicável.

Conclusões

O novo regime jurídico da mobilidade elétrica em Portugal, consagrado pelo Decreto-Lei n.º 93/2025, representa uma mudança de paradigma, ao eliminar uma série de barreiras administrativas e contratuais e ao promover a maior liberdade e flexibilidade das atividades, a inovação tecnológica e a transparência, alinhando o país com as melhores práticas europeias.

Esta transformação responde a desafios identificados ao longo da última década, inclusivamente pela Autoridade da Concorrência, e à necessidade de adaptar o regime português ao Regulamento AFIR, incluindo a necessidade de um enquadramento regulatório mais versátil, mais flexível e mais aberto à concorrência, à inovação e inclusive ao investimento, capaz de acompanhar o rápido progresso tecnológico e as exigências ambientais, bem como a imposição de garantir um acesso universal mais simples e transparente ao utilizador. O setor como um todo é incentivado a crescer de forma sustentável, eficiente e competitiva.

O período transitório até ao final de 2026 permite, por sua vez, uma adaptação gradual ao novo regime jurídico da mobilidade elétrica que deixa de assentar numa rede mono-pública centralizada.

O sucesso da implementação deste novo regime dependerá, contudo, da capacidade de adaptação dos agentes do setor, do interesse das empresas em apostar em novos modelos de negócio, da celeridade na regulamentação complementar e do acompanhamento atento das entidades reguladoras e fiscalizadoras.

CUATRECASAS

O que oferecemos

Prestamos assessoria em todas as áreas do Direito empresarial e ajudamos os nossos clientes nos assuntos mais exigentes, em qualquer território, fornecendo a experiência e o conhecimento de equipas especializadas.

26
Especialidades jurídicas

+2000
Profissionais

25
Escritórios em 12 países

29
Nacionalidades & 16 línguas

+300
Professores & 8 catedráticos

25%
Mulheres em cargos de direção

FT INNOVATIVE LAWYERS EUROPE 2024 WINNER

Sociedade mais inovadora da Europa continental, 2005-2025

Máxima presença na Península Ibérica
2 escritórios em Portugal e 13 em Espanha

IFLR AWARDS 2025 EUROPE WINNER

Firma europeia do ano, 2025
Firma nacional do ano: Portugal, 2025

THE LAWYER

Highly commended na Península Ibérica, 2024
Firma do ano na Europa e na península ibérica, 2022

Enfoque na América Latina
Escritórios no Chile, Colômbia, México e Perú
Mais de 20 anos de experiência no mercado da América Latina

Escritórios em Bruxelas, Casablanca, Londres, Luanda*, Nova Iorque, e Xangai
4 desks internacionais
Rede europeia com sociedades líderes na Alemanha, França e Itália

*em colaboração com sociedades de advogados locais.

- Visão sectorial adaptada a cada tipo de negócio.
- Máxima especialização combinada com tecnologia de ponta.
- Relações de longa duração com os nossos clientes, que vão além do âmbito jurídico.

CUATRECASAS ESG

Cumprimos critérios ambientais, sociais e de bom governo (ESG) na prestação dos nossos serviços e na nossa gestão interna.

Aqui detalhamos os principais parâmetros com que medimos o nosso desempenho em termos de ESG.

Consulte também a nossa última Memória Empresarial.

GOLD 2023 ecovadis Sustainability Rating

Key contact

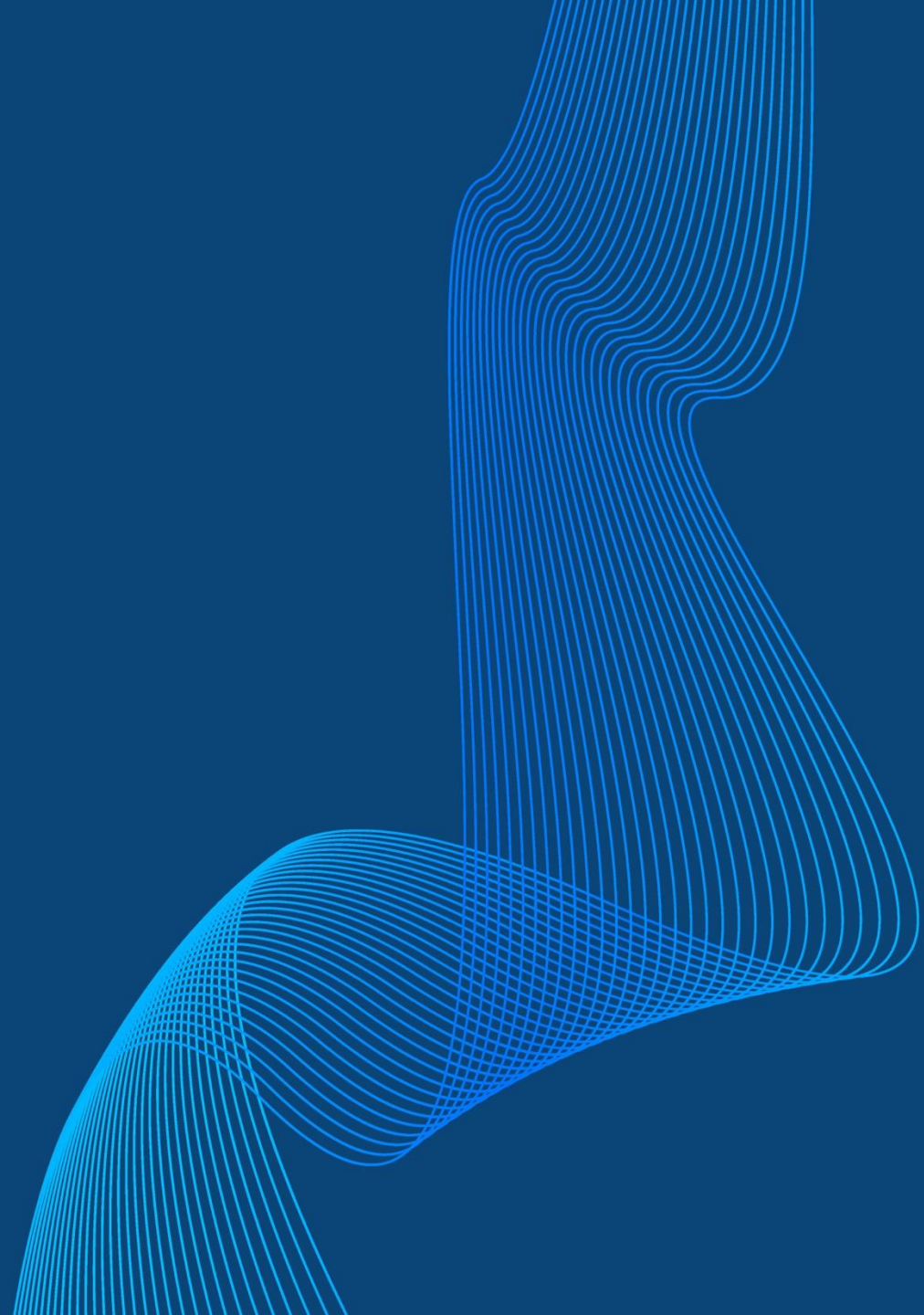
Marisa Mirador
Sócia | Público | Energia e Infraestruturas

Ver CV
marisa.mirador@cuatrecasas.com

A informação contida nesta apresentação foi obtida de fontes gerais, é meramente expositiva, e tem de ser interpretada juntamente com as explicações que a acompanham. Esta apresentação não pretende, em nenhum caso, constituir uma assessoria jurídica.

La información contenida en esta presentación se ha obtenido de fuentes generales, es meramente expositiva, y se debe interpretar junto con las explicaciones que la acompañan. Esta presentación no pretende constituir en ningún caso un asesoramiento jurídico.

The information provided in this presentation has been obtained from general sources. It is for guidance purposes only and should be interpreted in relation to the explanations given. This presentation does not constitute legal advice under any circumstances.



CUATRECASAS