



Considerações e propostas apresentadas no âmbito da Consulta Pública ao estudo «Concorrência e Mobilidade Elétrica em Portugal» da AdC

No âmbito dos seus poderes regulatórios e de supervisão, e tendo procedido à análise das condições de concorrência no setor da mobilidade elétrica, a Autoridade da Concorrência (AdC) identificou diversas barreiras à entrada no mercado da instalação e exploração de pontos de carregamento. No seguimento dessa análise, a AdC emitiu um pacote de recomendações, dirigido ao Governo e aos Municípios, relativas ao modelo organizativo da mobilidade elétrica, à experiência dos consumidores, e às condições gerais do contrato de adesão à rede de mobilidade elétrica.

Segue, assim, a apreciação dos serviços da EMEL às recomendações contidas no estudo «Concorrência e Mobilidade Elétrica em Portugal»:

Recomendação 1: Promover a simplificação do modo de pagamento nos pontos de carregamento acessíveis ao público. O Regulamento (UE) 2023/1804 prevê obrigações dos OPC associadas aos carregamentos numa base ad-hoc e transparente, pelo que se recomenda a sua implementação plena de forma atempada.

Entende-se que a possibilidade de pagamento de carregamentos em postos DC *ad hoc* (isto é, além do actual mecanismo via CEME), contribuirá para a facilidade do acesso à rede pública de carregamento de VE, bastando para isso que uma pessoa utilizadora possua um meio de pagamento eletrónico (cartão bancário) e/ou outro que o OPC também disponibilize (aplicação móvel ou carteira digital).

Este mecanismo de pagamento parece-nos fundamental para o desenvolvimento da mobilidade elétrica, contudo, para além da conveniência que este novo método de pagamento traz a quem utiliza veículos elétricos, importa reflectir sobre os seguintes aspectos:

- A quem devem os OPC adquirir a energia para a revenda nestes carregamentos *ad hoc*? a Comercializadores de Energia? a CEME?
- Ou será a outra entidade (por exemplo à EGME) a garantir um tarifário da componente de energia para aplicar a estes carregamentos?

Independentemente do modelo definido, dever-se-á assegurar que o modelo de aquisição de energia dos OPC para carregamentos *ad hoc* não resultará num preço final demasiado elevado que desvirtue o propósito da implementação de tarifários *ad hoc*.

Importa relembrar que OPC com atuação local (como é o caso da EMEL) têm, por vezes, uma lógica de atuação que conjuga a atuação comercial com a de promoção da mobilidade elétrica entre as suas comunidades. Ou seja, além da posição comercial que têm num mercado concorrencial, agem como prosseguidores de políticas públicas, garantindo o acesso equitativo da população a uma rede de pontos de carregamento (propósito não assegurado por OPC estritamente comerciais).

Neste caso, torna-se importante esclarecer (e caso se mantenha o modelo organizativo atual ou mesmo numa fase transitória) se serão criados tarifários específicos (e comuns) para todos os OPC, ou se apenas restará a opção ao OPC de adquirir energia junto do mercado. Caso se concretize esta última opção, receia-se que OPC de menor dimensão e/ou com atuação local (e, portanto, com uma rede de PCVE de menor dimensão) não consigam cumprir com os seus objetivos, apresentando preços de carregamentos *ad hoc* que, ainda que dentro dos



requisitos da livre concorrência, não permitem a modelação da relação oferta-procura em benefício das populações que servem.

Também se entende prudente alertar para o facto de apenas ao chegar ao ponto de carregamento ser possível ao cliente ter acesso tarifa OPC, sendo difícil a previsão do custo final de um carregamento após aplicação do conjunto de elementos que compõem a estrutura de preço, custo CEME, custo OPC, tarifa de acesso às redes, tarifa EGME, taxas e impostos.

Por esse motivo considera pertinente a solução de uma eventual alteração do sistema, indo ao encontro do modelo praticado em postos de combustíveis, onde a relação com o cliente passaria a ser exclusivamente com o OPC.

Caberia a cada OPC a compra de energia a um Comercializador, bem como a definição do custo total da componente unitária definida para cada posto. O custo da respetiva componente incluiria todos custos associados ao carregamento, energia, operação, tarifas, taxas e impostos, na mesma linha do que se verifica no litro de um combustível fóssil.

A componente unitária do custo de carregamento definida para um posto de carregamento, manter-se-ia como atualmente, por energia consumida (€/kWh), por tempo de carregamento (€/min) ou por uma combinação de ambas.

Além desta alteração do sistema, a EMEL considera fundamental que se proceda com celeridade à implementação de terminais de pagamento para carregamentos Ad-hoc, tal como já determinado pela Mobi.E no procedimento 01/2023 com entrada em vigor em janeiro de 2024.

Com esta nova solução de pagamento, o cliente terá sempre à sua disposição dois modelos de pagamento:

- O convencional (Pós-Pago) em que o cliente continuaria a ter um cartão CEME (ou cartão OPC, mediante a alteração defendida anteriormente), onde seriam registados no sistema todas as transações mensais para posterior pagamento da fatura.
- Ad-hoc, com o pagamento a ser realizado instantaneamente através do terminal de pagamento.

Nota: Será previsível que para carregamentos ad-hoc acresça uma taxa extra de serviço a definir por cada Operador.

Recomendação 2: Promover a simplificação do modelo organizativo, integrando o papel dos OPC e dos CEME. O serviço de carregamento passaria a ser adquirido aos OPC, sem recurso a um contrato prévio com um CEME, sem necessidade de aplicação digital e com um preço livremente determinado pelos OPC.

A simplificação do modelo organizativo é desejável uma vez que tornará mais simples e direta a experiência de UVE. Neste sentido, e tendo em consideração que a figura OPC tem menos barreiras para a sua constituição,



considera-se que a figura de CEME poderá ser omissa para clientes finais, passando os OPC a ter a relação direta com UVE.

Contudo, de forma a promover um mercado mais concorrencial, importa garantir que:

- os OPC, independentemente do número de PCVE que operam ou da sua relação prévia com o sector energético, podem adquirir energia a todas as entidades previstas na recomendação 6; à semelhança da recomendação 1, é da maior importância esclarecer quais os modelos de aquisição de energia para a mobilidade elétrica por parte dos OPC, sendo para tal, fundamental a implementação da recomendação 6.
- Em última instância, OPC locais (e como é o caso da EMEL) que tendo a preocupação acrescida em garantir uma rede pública acessível a todos (nomeadamente aos residentes que não dispõem de garagem que lhes permita a instalação de carregador próprio no domicílio) continuam a conseguir salvaguardar as localizações conotadas como não lucrativas ou atrativas pelo mercado, nomeadamente junto às zonas residenciais, sem prejuízo da sua posição competitiva no mercado da mobilidade elétrica;

A universalidade de acesso continua a ser a regra, seja através da instituição de carregamentos *ad hoc* como a norma, seja através de acordos bilaterais com outros OPC, à semelhança do que se passa atualmente, entre CEME e OPC.

Recomendação 3: Avaliar os custos e benefícios de selecionar a EGME por um mecanismo competitivo, aberto, transparente e não discriminatório. Na medida em que está em causa um direto exclusivo.

Entende-se que a existência de uma entidade gestora é fundamental para o sistema. No entanto, afigura-se imperativo, alterar o papel da EGME, caso seja implementado um modelo idêntico ao praticado nos postos de combustíveis, em que a relação com o cliente passaria a ser exclusivamente com o OPC.

Recomendação 4: Revogar a possibilidade de alargamento, sem concurso público, de instalação e exploração de pontos de carregamento nos contratos de (sub)concessão. Nas áreas de serviço ou postos de abastecimento de combustíveis. Em particular, o nº 4 do artigo 25º do Decreto-Lei nº 39/2010 deve ser revogado.

Fora do âmbito da atuação da EMEL.

Recomendação 5: Promover a atribuição de direitos de instalação e exploração de pontos de carregamento nos contratos de (sub)concessão mediante mecanismos competitivos – abertos, transparentes e não discriminatório.

Fora do âmbito da atuação da EMEL.

Recomendação 6: Permitir que os CEME ou os OPC contratualizem energia elétrica a qualquer agente económico que comercialize energia elétrica (e.g., agregadores). Os CEME ou os OPC (consoante o modelo organizativo da mobilidade elétrica seja o atual ou o apresentado na Recomendação 2, respetivamente) devem poder contratar energia elétrica a qualquer agente económico que a comercialize, incluindo, para além dos comercializadores do setor elétrico, os agregadores, os autoconsumidores, as comunidades e os pequenos produtores.

Independentemente do modelo organizativo da mobilidade elétrica, a possibilidade de aquisição de energia (e em especial, do autoconsumo de energia produzida localmente nos seus PCVE) parece-nos fundamental para um mercado mais concorrencial e diverso. Em todo o caso, a implementação desta recomendação permitirá aos OPC (no modelo atual) adquirir energia para fornecer nos seus carregamentos *ad hoc*.



Recomendação 7: Promover, de forma atempada, o desenvolvimento regional da rede de mobilidade elétrica, com vista a mitigar a diferenciação regional. O enquadramento municipal para a mobilidade elétrica deve ser definido com a maior brevidade possível e a sua implementação deve ser plena e atempada.

Os municípios terem um papel crucial na proliferação e expansão da rede de mobilidade elétrica em Portugal. Considera-se da maior importância que exista regulamentação municipal e processos expeditos de aprovação de licenças para a instalação e manutenção de PCVE em todos os territórios e, em especial, pelo seu papel de liderança à nível nacional, na cidade de Lisboa.

Alertando, contudo, para que os municípios tenham em consideração aspectos concorrenciais aquando da atribuição de licenciamentos. Em particular, na fixação de eventuais taxas de licenciamento, as quais poderão comprometer o mercado concorrencial de OPC e/ou o preço final para os UVE. Assim, deve-se refletir acerca das seguintes questões:

- o início da aplicação de taxas para os licenciamentos de instalação de PCVE no espaço público não deverá beneficiar OPC incumbentes com posição já estabelecida no mercado, já que estes, face a novos operadores, terão mais facilidade em diluir estes custos na estrutura da sua operação;
- a fixação de taxas de licenciamento demasiado onerosas poderá (de forma positiva) ser uma ferramenta para uma boa gestão do espaço público em zonas densamente ocupadas e povoadas. Contudo, os OPC de menor dimensão e que não consigam diluir os seus custos por uma rede densa de PCVE correm o risco de ficar de fora de zonas com maior densidade populacional, e por isso, previsivelmente mais rentáveis.
- deve ser explorada a hipótese atribuição de licenças para instalação de PCVE através de lotes por forma a garantir que há uma diversidade de perfis de oferta e procura, evitando assim a instalação concentrada de PCVE apenas em locais previsivelmente com maior procura e logo, mais rentáveis.

Também se considera que poderá ser fundamental a implementação de um modelo de licenciamento de postos de carregamento célere e eficaz, com existência de regulamentação clara e diretrizes específicas para garantir a expansão adequada da infraestrutura de mobilidade elétrica.

Lisboa, 29 de fevereiro de 2024