

Mobilidade Elétrica – proposta de alteração COMENTÁRIOS DA APREN

Enquadramento e visão global

A APREN, enquanto associação promotora de energia renováveis, congratula a iniciativa levada a cabo pela Autoridade da Concorrência (AdC) para elaboração de um Estudo sobre a Concorrência e a Mobilidade Elétrica (ME) em Portugal. Trata-se de um eixo fundamental para a descarbonização da economia e, em particular o setor dos transportes, que, lamentavelmente, tem apresentado inúmeras barreiras ao seu desenvolvimento. Dito isto, é necessário complementar algumas das barreiras elencadas no relatório elaborado pela AdC, tendo como objetivo principal a adequação de processos de forma a tornar este setor mais eficiente e flexível.

Ressalva-se a intenção europeia de atingir a neutralidade carbónica até 2050, o que levou à publicação da terceira atualização da Diretiva Europeia das Renováveis (RED III), que eleva o compromisso da Comissão Europeia (CE) em aumentar a quota do consumo final bruto de energia proveniente de fontes de energia renováveis (FER), concretamente através de uma meta obrigatória de pelo menos 42,5% até 2030. No setor dos transportes, cada Estado-Membro assume a responsabilidade de incorporar uma quota de FER no consumo final de energia de, pelo menos 29%, ou, reduzir em pelo menos 14,5% as emissões de gases de efeito estufa. A nível nacional, Portugal pretende antecipar a neutralidade carbónica para 2045, consideração que levou a que também o PNEC 2030 registasse algumas alterações, na revisão publicada em junho de 2023. As novas medidas comprometem Portugal a reduzir 55% das emissões para os gases de efeitos estufa, especificamente 23% nos transportes.

A APREN sublinha também as medidas publicadas na Diretiva relativa ao Desempenho Energético dos Edifícios (EPBD) que criou uma trajetória com o foco no desenvolvimento de um sistema energético sustentável e os conceitos redigidos no Regulamento relativo à criação de uma Infraestrutura para Combustíveis Alternativos (AFIR). Posto isto, considera-se fundamental que sejam rapidamente ultrapassadas as atuais barreiras sentidas na mobilidade elétrica, de forma a assegurar que as metas para 2030 são alcançadas.

Analisando o desenvolvimento do setor, em 2021 foram registados 1 700 000 veículos com baixo nível de emissões na UE, para os quais estão disponíveis 306 864 pontos de carregamento, dos quais 68% se encontram em apenas 4 países, Holanda, Alemanha, França e Suécia, considerando a saída do Reino Unido da UE. As vendas de veículos elétricos aumentaram mais de dez vezes entre 2017 e 2021, enquanto o número de carregadores públicos na União Europeia cresceu apenas três vezes no mesmo período. O mesmo acontece ao nível nacional, dispendo, Portugal, hoje de uma rede de carregamento bastante deficitária que desmotiva os potenciais utilizadores a adquirir veículos totalmente elétricos alimentados por uma bateria (BEV).

Atendendo à especificidade deste setor, a APREN irá apenas apresentar comentários de ordem geral, por tema, com o intuito de complementar, dentro do possível, as barreiras e recomendações já identificadas pela AdC no seu relatório.

Condicionantes do Modelo

As condicionantes e os aspetos estratégicos que a APREN identificou como importantes para esta reflexão são os seguintes:

(i) Interveniente no processo e fluxos de informação

O atual modelo de ME, gerido pela MOBI.e, entidade gestora da rede de mobilidade elétrica, impõe 6 intervenientes com regras e responsabilidade distintas. Este processo pode ser simplificado ao ponto de ter apenas três intervenientes, como já existe ao longo da Europa e alguns serviços em Portugal através de um serviço de apenas *Plug&Charge*.

Modelos assentes na lógica de *Plug&Charge* democratizam, flexibilizam e escalam a ME e podem ter um papel fundamental para a expansão da rede, nomeadamente porque permitem reduzir o número de fluxos de informação e tornar a comunicação entre comercializadores e operadores mais eficiente e rápida.

O atual modelo impõe uma contabilização exigente e complexa de dados, onde não se identifica qualquer razão com fundamento técnico ou económico e acarretaria custos de investimento e de operação elevados, não adicionando valor nem promovendo a transição energética no processo de carregamento de VEs.

(ii) Promover a simplificação do modelo organizativo, integrando o papel dos Operadores de Ponto de Carregamento (OPC) e dos Comercializadores de energia para a mobilidade elétrica (CEME)

Com o atual modelo, não insiste interesse na entrada em mercado de empresas que operam e comercializam fora de fora, impedindo a rápida expansão da instalação de Pontos de Carregamento Super e Hiper Rápidos, limitando a oferta destes carregadores para os utilizadores de veículos elétricos (UVE) portugueses, o que deixa Portugal na pior posição do ranking, com 400 BEV por cada ponto de carregamento.

Certo é que, na presente data, o regime de mobilidade elétrica nacional assenta num modelo de negócios complexo, caro e repelente de investimentos. Ao invés de se promover um modelo que permita que os intervenientes da indústria de carregamento de BEV beneficiem diretamente do crescimento exponencial do mercado de VE, em que os OPCs podem maximizar o número de UVE a carregar nos seus pontos de carga e os CEMEs podem otimizar as experiências de carregamento dos seus próprios clientes, permitindo carregamento contínuo e sem problemas em várias redes de carregamento. Este processo insiste-se numa arquitetura complexa e não competitiva, em que os intervenientes internacionais não têm incentivo para participar no sistema, diminuindo a concorrência no mercado e, por conseguinte, degradando a proposta de valor para os UVE.

(iii) Permitir que os CEME ou os OPC contratualizem energia elétrica a qualquer agente económico que a comercialize

A arquitetura atual existente para a ME simplesmente não permite a chamada flexibilidade de consumo. Na verdade, o sistema de mobilidade elétrica nacional constitui uma barreira à integração de sistemas de eletricidade renovável no consumo/fornecimento das estações de carregamento, tornando o carregamento dos BEV, mais caro para os respetivos UVE.

Para cumprir o desígnio europeu de aumentar a penetração de energias renováveis, é essencial incluir a mobilidade elétrica, levando a que o consumo/carregamento coincida o máximo possível com a geração renovável. Desta forma, com o modelo atual, estão a ser desperdiçadas as eficiências conseguidas em muitos dos edifícios destinados ao comércio e serviços, não promovendo o investimento dos respetivos titulares na construção e gestão das instalações elétricas, pois não as tarifas de eletricidade não são vantajosas dados os volumes de energia envolvidos.

A introdução da ME, iria promover uma gestão de energia mais eficiente, com benefícios também para os UVE, além de que incentivaria o investimento em medidas de eficiência energética.

(iv) Modelos de carga de VE

O carregamento de veículos em roaming (eroaming) em Portugal atualmente não é possível, impedindo a flexibilização e acesso simples e rápido a carregamentos, colocando também entreves a pessoas de fora do país que viagem para Portugal. O eRoaming permite aos condutores de veículos elétricos carregar em (quase) qualquer estação de carregamento com apenas uma conta de cliente gerida por um fornecedor de serviços de mobilidade elétrica, através da parceria entre diferentes fornecedores. Na Europa já existem diferentes soluções, mas com a regulamentação atual não possível implementar no mercado nacional.

É preciso facilitar e tornar mais convenientes os serviços de carregamento de BEV e reduzir a complexidade da entrada de novas soluções de IT e deste modo, criar um sistema mais livre e acessível para toda as pessoas.

(v) Sistema Tarifário

A criação de um modelo tarifário próprio, que se poderia mostrar atrativo na medida em que a ME tem algumas particularidades na configuração organizativa proposta, só veio criar uma maior complexidade no sistema, na regulação e nos níveis de conflitualidade, para além de contribuir para uma menor transparência de regras para os utilizadores e consumidores.

Aliás, a presente estrutura tarifária é complexa e não apresenta flexibilidade para modelos inovadores e práticos para o UVE. De momento a MOBI.e apresenta mais de 9 000 configurações de tarifas possíveis para se efetuar o pagamento pelo carregamento dos veículos. Sistemas como o Plug&Charge reduzem a complexidade e número de tarifas associadas, que tornam a ação de pagamento mais rápida, eficiente e menos confusa para os utilizadores.

A criação deste modelo tarifário próprio cria uma maior complexidade no sistema, na regulação e nos níveis de conflitualidade, para além de contribuir para uma menor transparência de regras para os utilizadores e consumidores.

(vi) Sector coupling e a gestão inteligente de cargas

A APREN defende o desenvolvimento e possível implementação de um setor *coupling* que se dedica à conexão de setor da geração de eletricidade com o setor da energia.

No caso da mobilidade elétrica é talvez o setor que vai causar mais impacto nas redes dos próximos anos pelo que um acoplamento eficiente e promotor de flexibilidade energética entre setor elétrico e dos transportes exige a implementação de sistemas inteligentes de gestão e de carregamentos, além de reformas regulatórias que promovam os serviços de sistemas, bem como as plataformas inovadoras de gestão e de promoção de novos modelos de negócio.

Neste contexto em que entidades e cidadãos são simultaneamente produtores e consumidores, este conceito foca-se na integração de sistemas de armazenamento de energia, inclusão de carregadores de veículos elétricos, e garantia de transações de energia seguras.

Caberá à entidade gestora de otimizar o balanço energético da comunidade, avaliando em tempo real o preço de compra e venda de eletricidade à rede de distribuição e tomando decisões de armazenamento, compra de energia para consumo futuro ou venda de excedente produzido.

Alterações na flexibilização do modelo atual irão motivar o cidadão comum a adquirir este tipo de veículos, promovendo uma transição mais rápida. Deve ser feita uma revisão da legislação nacional para estar conforme o regulamento europeu atual e recentrar o papel da MOBI-e no panorama nacional da mobilidade elétrica ao atribuir-lhe uma função de gestão da informação (ORD).

Para melhorar este setor, a ME deve ser alvo de uma democratização e devem ser reduzidas as barreiras à entrada. Por último, as parcerias internacionais vão ajudar o país a estabelecer um roaming internacional capaz de tornar o pagamento desmaterializado. Assim, será possível criar um ecossistema propício à eficiência e inovação e Portugal será capaz de cumprir os desígnios a que se comprometeu para construir uma Economia limpa para todos até 2050.

Neste sentido, e por estas razões, a APREN não reconhece a virtualidade no desenvolvimento de outro modelo tarifário específico para a ME, propondo antes que se recorra exclusivamente ao sistema tarifário existente, o qual de per si já é bastante abrangente e complexo com tarifas flat, bi-horária e tri-horária.

Lisboa, 1 de março de 2024

APREN | Departamento Técnico

Av. da República, nº 59 2º andar - 1050-189 Lisboa, Portugal

Tel. (+351) 213 151 621 \ E-mail: dep.tecnico@apren.pt \ www.apren.pt

