



---

## **Contribuições para a consulta pública sobre o estudo concorrência e mobilidade elétrica em Portugal**

---

### **Consulta Pública**

A TESLA está extremamente grata pela oportunidade de poder pronunciar-se sobre o estudo Concorrência e Mobilidade Elétrica em Portugal que está em Consulta Pública. Neste sentido, a TESLA gostaria de partilhar a sua experiência internacional com a Autoridade da Concorrência com o objetivo de ajudar e colaborar na necessária transição para uma mobilidade sustentável e sem emissões em Portugal.

### **TESLA**

*O objetivo da TESLA é acelerar a transição do mundo para a energia sustentável. Fundada em 2003, a TESLA projecta, fabrica e comercializa veículos e soluções totalmente elétricas para a produção e armazenamento de energia renovável, que juntos criam um ecossistema sustentável. A gama de carros elétricos é suficiente para substituir veículos movidos a energia fóssil, e cada nova geração da TESLA é um passo mais próximo para a democratização dos veículos elétricos. A TESLA está totalmente focada em tornar os veículos elétricos cada vez mais acessíveis a um número cada vez maior de pessoas, acelerando a transição para soluções de transporte não poluentes e a produção de energia renovável.*

## **1. Declaração geral**

O objetivo da TESLA é: acelerar o advento dos transportes sustentáveis, introduzindo no mercado, o mais rapidamente possível, automóveis elétricos atraentes para o mercado de massas.

Quando a TESLA começou a vender o Model S na Europa, em 2013, foi o primeiro veículo elétrico de longo alcance no mercado. Na altura, não havia terceiros dispostos ou capazes de construir uma rede de carregamento pan-europeia num curto espaço de tempo, pelo que fomos nós a fazê-lo. Atualmente, a nossa rede "Supercharging" conta com cerca de 1.200 locais com quase 15.000 pontos de carregamento individuais (ou seja, uma média de 12 carregadores por local).

Neste contexto, a TESLA construiu originalmente esta rede para servir os seus próprios clientes. No entanto, a partir de novembro de 2021, a TESLA começou a transformar a rede privada de *Supercharger* numa rede pública, permitindo a sua utilização por todos os condutores de VEB, TESLA e não TESLA. Ao fazê-lo, a TESLA acredita que pode apoiar ainda mais a transição para a mobilidade sustentável, uma vez que todos os condutores de VEB têm a opção de utilizar a rede e garantir que podem viajar de forma consistente.

No momento em que escrevemos este documento de posição, a TESLA abriu cerca de 80% de todos os carregadores na Europa a todos os condutores de veículos elétricos, tornando-se no maior operador de pontos de carregamento públicos (OPC) da Europa.

A TESLA tem estado ativa em Portugal desde 2016 e implementou uma rede privada de carregamento de alta potência (denominada *Superchargers*) em Portugal. Esta rede está a apoiar os nossos clientes TESLA portugueses e visitantes quando conduzem pelo país. A TESLA implantou esta rede em toda a Europa para garantir que os nossos clientes tenham uma opção consistente, fácil de usar e acessível para viajar e oferecer uma experiência melhor do que um veículo ICE.

Infelizmente, a TESLA ainda não conseguiu abrir a sua rede, ou expandi-la, em Portugal. A razão é que a atual estrutura do mercado português e a rede nacional não permitem à TESLA integrar os nossos carregadores de uma forma consistente. Pior ainda, a abertura diminuiria a facilidade de utilização e a transparência dos preços e teria um impacto negativo na acessibilidade de uma sessão de carregamento.

Esta situação está também a impedir-nos de expandir a rede de "Supercharging" em Portugal. Esta situação é frustrante e lamentável para os condutores de veículos elétricos portugueses, tanto da TESLA como de outras marcas, uma vez que não podem utilizar a abundância de carregamentos de alta qualidade e a preços acessíveis que conseguimos desenvolver noutras países europeus. Investir na expansão e melhoria da nossa rede de oferta de carregamento em Portugal continua a ser um objetivo central. O projeto de recomendações da Autoridade da Concorrência portuguesa apoiará a nossa capacidade de o fazer.

A MOBI.E serviu um propósito útil nas fases iniciais da transição para a mobilidade elétrica, assegurando que a infraestrutura de carregamento está disponível e acessível a todos os utilizadores. No entanto, é chegado o momento de proceder a uma reforma. Ter um sistema nacional interoperável foi uma vantagem para Portugal nas fases iniciais, mas não ter acesso à interoperabilidade europeia está agora a tornar-se rapidamente uma desvantagem.

Os restantes mercados europeus estão estruturados de forma diferente e estão rapidamente a tornar-se uma rede integrada que permite aos utilizadores deslocarem-se facilmente e sem problemas por

todo o continente, tal como acontece com os veículos a gasolina e a gasóleo. Apesar das melhores intenções, existe atualmente uma situação em que a rede de carregamento portuguesa é a rede menos integrada de uma rede de carregamento europeia. Além disso, verificamos que o sistema português (apesar de ainda estar a crescer consideravelmente) é ultrapassado em termos de ritmo de implantação, cria menos carregadores por veículo, gera custos de carregamento mais elevados e diminui a escolha do consumidor em comparação com a maioria dos países europeus. É por esta razão que saudamos a análise e a conclusão da Autoridade da Concorrência portuguesa e encorajamos o Governo português a implementar as suas recomendações. É importante salientar que as recomendações confirmam e estão alinhadas com o Regulamento Europeu para as Infraestruturas de Combustíveis Alternativos (i.e., Regulamento AFIR) recentemente adotado, que entrará em vigor em todos os Estados-Membros da UE a partir de 13 de abril de 2024.

Uma vez que algumas disposições fundamentais da legislação nacional portuguesa em matéria de carregamento entram em conflito com o AFIR da UE, as empresas enfrentam incertezas quanto aos seus investimentos em infraestruturas de carregamento elétrico de veículos ligeiros acessíveis ao público em Portugal. Assumir as recomendações e alinhar as leis nacionais com o AFIR é fundamental para garantir que as empresas se sintam confortáveis para aumentar os investimentos. Mais importante ainda, garantirá também que os consumidores portugueses possam usufruir das mais recentes inovações (como o "Plug & Charge", ou carregamento inteligente) e da escolha do cliente que são oferecidas noutras mercados e tornará ainda mais acessível viajar com um VEB em toda a UE.

Há formas de implementar as recomendações sem causar um choque no sistema que afetaria os clientes que conduzem VEBs. Muitos dos nossos clientes portugueses estão a utilizar carregadores conectados CEME e MOBI.E. Outros OPC e CEME precisam de tempo para se adaptarem a um sistema e acreditamos que os seus investimentos são cruciais e benéficos para uma transição bem-sucedida para a energia sustentável em Portugal. O papel da MOBI.E poderia continuar a funcionar como um ponto de acesso nacional que é exigido pelo AFIR, que já cumpriu como sendo um dos melhores da Europa. Uma mudança permitiria desbloquear mais e novos investimentos e garantir que os condutores portugueses de VEB possam usufruir de melhores serviços de carregamento que estão a ser desenvolvidos num mercado europeu de carregamento.

Uma forma de organizar a transição consiste em permitir temporariamente um sistema dual em que os sistemas português e europeu possam coexistir em função das preferências dos OPC. Concretamente, durante este período de transição, os OPC poderiam oferecer diretamente serviços de carregamento e ligar-se à MOBI.E se assim o desejassem.

**A TESLA está ansiosa por retomar a implantação de infraestruturas de carregamento em Portugal e, com isso, trazer mais opções e inovações. Encorajamos o Governo português a adotar as recomendações do relatório, assegurando ao mesmo tempo que o sistema existente tenha tempo para se ajustar, pois isso garantirá o melhor resultado para os condutores portugueses de VEB.**

## **2. Recomendações**

### **1. Integração da função OPC e CEME, permitindo que os OPC ofereçam serviços de carregamento:**

Nas conclusões do relatório, a Autoridade da Concorrência recomenda a integração da função OPC e CEME e a autorização dos OPC para oferecerem um serviço de carregamento.

Na opinião da TESLA, isto simplificaria de facto a situação existente e é atualmente o maior obstáculo à integração numa rede de carregamento europeia. Trata-se, além disso, de um requisito previsto no Regulamento Europeu que será aplicável a partir de 13 de abril de 2024.

- ***Recomendação 1: Simplificação do modelo organizacional, integrando o papel dos OPC e dos CEME e permitindo que os OPC ofereçam serviços de carregamento.***

### **2. Alinhamento com a legislação da UE:**

A legislação atual em Portugal é incompatível com a legislação da UE. Portugal não autoriza os OPC a prestar um serviço de carregamento (incluindo eletricidade), tal como descrito no AFIR da UE.

É importante criar segurança e clareza jurídicas, alinhando a legislação nacional portuguesa com a interpretação prevalecente na UE. Este desalinhamento jurídico torna desnecessariamente arriscado o investimento nas infraestruturas de carregamento portuguesas.

- ***Recomendação 2: Alinhar a legislação portuguesa com a regulamentação europeia, de modo a permitir que os OPC ofereçam serviços de carregamento.***

### **3. Permitir que os OPC selecionem um fornecedor de energia numa ligação à rede:**

No interesse dos condutores de VE portugueses, é importante organizar a transição de uma forma suave. O ponto chave a mudar é permitir que os OPC selecione um fornecedor de energia na ligação à rede, uma prática comum na Europa e em linha com o AFIR, uma vez que ao fazê-lo os OPC podem fornecer um serviço de carregamento.

É importante evitar que apenas os fornecedores de energia possam desenvolver infraestruturas de carregamento e que os investimentos se limitem apenas a alguns actores com interesses no sector da eletricidade.

- ***Recomendação 3: Permitir que os OPC selecione um fornecedor de energia na ligação à rede e assegurar uma transição suave ao fazê-lo.***

### **4. Licença OPC:**

Além disso, seria aconselhável eliminar a necessidade de uma licença OPC; Portugal é atualmente o único dos dois Estados-Membros da UE que a exige. O segundo mercado é a Hungria.

A transição para a integração da rede portuguesa numa rede europeia poderia começar por permitir legalmente que os OPC ofereçam um serviço de carregamento (tal como exigido no AFIR), embora não impondo essa medida de imediato. Isto significaria que os atuais OPC terão tempo para cumprir este requisito europeu e que poderão continuar a ligar-se à rede nacional se assim o desejarem.

- ***Recomendação 4: Eliminar a necessidade de uma licença OPC e permitir que os OPC ofereçam um serviço de carregamento, tal como exigido pela legislação da UE***

## **5. A necessidade de lançar um concurso para uma EGME local:**

O atual sistema português baseia-se num modo central e intermediário que proporcionou valor nas fases iniciais do carregamento em Portugal. Permitiu e garantiu que os utilizadores portugueses tivessem acesso a todos os carregadores. O novo regulamento europeu resolve o mesmo problema de uma forma diferente, garantindo que todos os utilizadores possam comprar diretamente um serviço de carregamento ao operador.

A solução europeia é benéfica, uma vez que cria uma estrutura clara de responsabilidade e torna a comunicação dos preços muito mais transparente para os condutores (uma taxa única em vez de preços separados para a energia e as infraestruturas).

No sistema português, os consumidores finais têm de navegar entre as estruturas de preços de um operador de infraestruturas e de um fornecedor de eletricidade. A complicação é exacerbada pelo facto de ambas as entidades terem incentivos contraditórios: o OPC quer otimizar a utilização da infraestrutura enquanto o fornecedor de energia quer assegurar os custos mais baixos de energia. Esta situação está a conduzir (de longe) à estrutura tarifária mais complexa que a TESLA conhece no mundo e criará outros problemas para além do mundo do carregamento, por exemplo, nas interfaces de utilizador dos veículos. Esta questão começa a alargar-se agora que a integração do mercado de carregamento na Europa está a aumentar e as empresas estão a escalar rapidamente para responder ao desafio.

Além disso, existe um mercado próspero de soluções de *roaming* (*roaming* de serviços de carregamento e não de contratos de eletricidade) na Europa que não depende de um único centro, mas tem diferentes opções para o permitir. Isto garante a existência de uma concorrência contínua entre diferentes EGME, e as EGME podem também ser evitadas através do estabelecimento de ligações diretas entre empresas. Os custos por transação de permitir a itinerância desta forma (para um serviço não totalmente semelhante, mas comparável) são significativamente mais baixos devido a uma escala a nível da UE e a opções alternativas. Apesar de a MOBI.E ter melhorado e estar a funcionar com uma organização eficiente, o mercado português não tem e nunca terá a mesma escala que um mercado europeu, o que significa que cada solução à medida para o mercado português criará mais custos que se refletirão no preço para o consumidor final.

- ***Recomendação 5: Simplificar a estrutura de preços, permitindo soluções de itinerância eletrónica, como acontece no resto da Europa.***

## **6. Ponto de acesso nacional:**

Para terminar, é importante referir que, para além de um *hub de roaming / plataforma de itinerância eletrónica*, a legislação europeia exige também um ponto de acesso nacional, papel que a MOBI.E tem vindo a cumprir (embora a MOBI.E tenha feito muito mais). Neste contexto, pode colocar-se a questão de saber se esse serviço tem de ser aberto à concorrência ou se é executado por uma agência estatal.

Esta questão tem um impacto mínimo no consumidor final e acreditamos que a atual infraestrutura, a qualidade dos dados e o papel da MOBI.E estão entre os melhores da Europa. É bem possível que esta situação possa ser transferida e ajustada em conformidade com o Regulamento Europeu, uma vez que faz parte de uma entidade controlada pelo governo como a MOBI.E.

- ***Recomendação 6: Considerar a possibilidade de transferir o papel do MOBI.E para o de um ponto de acesso nacional puro para a infraestrutura de carregamento***

Esperamos que as recomendações acima possam ajudar Portugal a navegar na transição do seu atual sistema nacional de interoperabilidade de carregamento para o sistema europeu.