

Estudo “Concorrência e mobilidade elétrica em Portugal” – versão preliminar para consulta pública**Contributos Direção-Geral do Consumidor****Fevereiro 2024****1. Estudo “Concorrência e mobilidade elétrica em Portugal”**

A transição para uma economia energética sustentável passa, necessariamente, pela descarbonização do setor dos transportes, uma vez que este constitui um dos principais emissores de gases de estufa. Ora, tal como apontado pela Autoridade da Concorrência (AdC), a utilização de veículos elétricos e a sua possível massificação será um contributo imprescindível para a descarbonização deste setor.

Neste sentido, a AdC defende que a concorrência, enquanto veículo promotor de *“inovação e eficiência”*, poderá contribuir de forma positiva para a transição para uma economia energética mais sustentável, sendo certo que, na perspetiva desta Autoridade, *“uma rede densa e competitiva de infraestruturas de carregamento”* será essencial para a adesão dos consumidores aos veículos elétricos.

Ora, no estudo dedicado à análise das condições de concorrência no setor da mobilidade elétrica, a AdC identifica um conjunto de barreiras, que poderão comprometer *“o desenvolvimento e a expansão de uma rede de mobilidade elétrica com cobertura adequada, eficiente e competitiva”*, designadamente:

- 1)** a existência de dificuldades à entrada na instalação e exploração de pontos de carregamento nas autoestradas;
- 2)** a complexidade na aferição do preço dos carregamentos e dificuldades na comparabilidade dos preços na perspetiva dos utilizadores;
- 3)** um modelo organizativo da mobilidade elétrica complexo e pouco eficiente;
- 4)** um quadro legislativo nacional desajustado à existência de novos agentes no setor elétrico.

Neste enquadramento, e com vista a ultrapassar as barreiras atualmente existentes, promovendo a concorrência e a eficiência na rede de mobilidade elétrica em Portugal em benefício dos consumidores, AdC elenca um conjunto de sete recomendações ao Governo e aos Municípios, a saber:

- 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;
- 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;
- 3) Avaliar os custos e benefícios de selecionar a EGME por um mecanismo competitivo, aberto, transparente e não discriminatório, já que está em causa um direito exclusivo;**
- 4) Revogar a possibilidade de alargamento, sem concurso público, dos contratos de (sub)concessão nas áreas de serviço, em particular, nas autoestradas à instalação e à exploração de pontos de carregamento;**
- 5) Promover a atribuição de direitos de instalação e exploração de pontos de carregamento nos contratos de (sub)concessão nas áreas de serviço mediante mecanismos competitivos, abertos, transparentes e não discriminatórios;**
- 6) Permitir que os CEME ou os OPC contratualizem energia elétrica a qualquer agente económico que a comercialize (e.g., agregadores);**
- 7) Promover, de forma atempada, o desenvolvimento regional da rede de mobilidade elétrica, com vista a mitigar a diferenciação regional.**

2. Análise da Direção-Geral do Consumidor

Analisado o *supra* citado estudo, cabe, desde logo, congratular a iniciativa da AdC, notando a pertinência do tema da mobilidade elétrica. Com efeito, a mobilidade dos cidadãos e, bem assim, a circulação de bens e serviços, constitui um vetor importantíssimo da economia, tanto numa perspetiva europeia e de mercado único, como numa perspetiva nacional.

São diversos os instrumentos nacionais e europeus onde se estabelecem metas ambiciosas de redução de resíduos e de emissão de gases de estufa. Veja-se o caso do Pacto Ecológico Europeu, onde se estabelece o objetivo de que a União Europeia se torne uma economia com impacto neutro no clima até 2050, apelando-se, designadamente, a uma redução de 90% das emissões de gases com efeito de estufa provenientes dos transportes.

A mobilidade elétrica apresenta-se, assim, como um relevante instrumento para a descarbonização do setor dos transportes e, bem assim, para o alcançar das metas estabelecidas.

Atento este contexto, cabe notar que veículo particular (automóvel) constitui o meio de transporte mais utilizado em Portugal e na Europa. Com efeito de acordo com o Eurostat¹ o *“automóvel continua a ser o meio de transporte dominante em todos os países da UE, em comparação com as viagens de comboio, autocarro, avião ou barco, [sendo que] em 2021, o transporte de automóvel representou 79,7% dos passageiros-quilómetros em toda a UE, em comparação com 7,3% para os aviões, 7,1% para os autocarros, autocarros ou tróleys, 5,6% para os comboios e 0,3% para os barcos”*. Já de acordo com o INE² *“em 2021 (tal como em 2011), em todas as NUTS III, mais de metade da população residente empregada utilizava o automóvel ligeiro como principal meio de transporte para as deslocações casa-trabalho, verificando-se um aumento do peso relativo deste meio de transporte em todas as sub-regiões do país”*.

Ora, face a estes dados e considerando o importante contributo da mobilidade elétrica para a descarbonização, cabe, cada vez mais, investir nos incentivos à utilização de automóveis elétricos, com vista a tornar essa utilização numa prática tão simples e *“familiar”* quanto a utilização dos veículos a combustão.

¹ <https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-eurostat-news/w/edn-20230918-1>

²

https://www.ine.pt/xportal/xmain?xpid=INE&xpgid=ine_publicacoes&PUBLICACOESpub_boui=66320870&PUBLICACOESmodo=2

Em Portugal, o mercado dos automóveis elétricos tem vindo a crescer, sendo que de acordo com os dados da Associação Automóvel de Portugal (ACAP), nos primeiros onze meses de 2023, “verificou-se um aumento de 104%, em comparação com o mesmo período do ano anterior, dos veículos ligeiros de passageiros novos elétricos, tendo sido matriculados 32.433 unidades”³.

Todavia, tal como refere a AdC, apesar “do número de pontos de carregamento integrados na rede de mobilidade elétrica em Portugal, sobretudo desde 2019, esta não tem acompanhado a entrada em circulação de veículos elétricos”, verificando-se, aliás, uma “assimetria geográfica na cobertura da rede, com menor densidade nas regiões do interior”.

Verificam-se, ainda, barreiras à instalação e exploração de pontos de carregamento, algo identificado pela AdC no seu estudo, sendo que os operadores deste mercado consideram que o processo de disponibilização de pontos de carregamento dificulta a rápida instalação atenta a burocracia associada a este procedimento⁴.

Por outro lado, de acordo com a AdC, existe ainda espaço para melhorar a experiência dos utilizadores de veículos elétricos, designadamente em termos de assegurar uma maior simplicidade no pagamento e comparabilidade de preços.

Neste enquadramento, **a Direção-Geral do Consumidor não pode deixar de acompanhar as recomendações propostas pela AdC, que poderão contribuir para a promoção da concorrência neste setor e para a eficiência da rede de mobilidade elétrica em Portugal, o que se perspetiva que venha a ter reflexos positivos junto dos consumidores.**

Cumpre, de resto, notar **o papel fundamental dos consumidores no processo de descarbonização** a que aludimos acima. Com efeito as escolhas de consumo mais sustentáveis são primordiais na transição ecológica, sem estas não será possível alcançar as metas ambiciosas já estabelecidas. É, assim, curial promover a mobilidade elétrica, tornando-a cada vez mais atrativa para os consumidores.

A este propósito cabe chamar à colação os contributos recebidos em sede de consulta ao Conselho Nacional do Consumo sobre o estudo ora em análise, designadamente os da **DECO**, nos

³ Notícia da Associação Automóvel de Portugal (ACAP) relativa ao mercado português de veículos elétricos: [https://www.acap.pt/pt/noticia/952/mercado-de-veiculos-electricos-\(bev\)-com-forte-crescimento](https://www.acap.pt/pt/noticia/952/mercado-de-veiculos-electricos-(bev)-com-forte-crescimento)

⁴ Notícia Eco: <https://eco.sapo.pt/2023/09/09/procura-por-eletricos-acelera-mas-ainda-nem-representa-1-da-frota-nacional/>

quais esta associação sinaliza, na perspetiva dos consumidores, um conjunto de problemas da **rede pública de mobilidade elétrica**, relativos:

- ao acesso à rede – i.e., necessidade de celebração prévia de um contrato com um comercializador de eletricidade para mobilidade elétrica para ter acesso à rede ou a utilização da rede pública numa base *ad hoc* apenas com recurso a uma aplicação digital;
- ao preço – i.e., incerteza quanto ao custo do carregamento e impossibilidade de comparação dos preços (questão também sinalizada pela ANMP); e
- ao pagamento – i.e., impossibilidade de pagar com cartões de débito/crédito (ponto também assinalado pela ASFAC) e atraso no envio das faturas aos consumidores.

Ora, a DGC acompanha as preocupações sinalizadas pela DECO, notando, todavia, que a implementação do *novo* Regulamento (UE) 2023/1804⁵ poderá colmatar alguns destes problemas, facilitando o acesso à rede – pelo que, tal como recomendado pela AdC, deverá proceder-se à plena e atempada implementação deste novo instrumento europeu.

Com efeito, o artigo 5.º do referido Regulamento prevê a obrigação de os operadores de pontos de carregamento (OPC) facultarem aos utilizadores finais a possibilidade de carregarem o seu veículo elétrico numa base *ad hoc*, sendo que, nos termos da mesma disposição, a partir de **13 de abril de 2024** deverá ser possível o carregamento numa base *ad hoc* recorrendo a um instrumento de pagamento que seja amplamente utilizado na União⁶.

Resultam igualmente, do artigo 5.º, regras específicas sobre a disponibilização de informação relativa aos preços *ad hoc* cobrados nos pontos de carregamento, estabelecendo que os operadores devem assegurar a exposição do preço *ad hoc* e todas as suas componentes (no caso dos pontos de carregamento com uma potência inferior a 50 kW) ou do preço *ad hoc* e da eventual taxa de ocupação (no caso dos pontos de carregamento com uma potência igual ou superior a 50 kW).

Sem prejuízo, a DGC não pode deixar de acompanhar as preocupações e recomendações apresentadas pela DECO e pela ANMP quanto à necessidade de garantir a nível nacional uma maior clarificação das regras aplicáveis à divulgação dos preços e, bem assim, quanto aos

⁵ 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.

mecanismos de formação dos mesmos, com vista a facilitar o exercício de comparação dos preços e a permitir o conhecimento, por parte dos consumidores, do custo final dos carregamentos.

Por fim, cabe notar a importância das medidas de apoio ao desenvolvimento da mobilidade elétrica, mais precisamente os benefícios fiscais e os incentivos à aquisição de carregadores e de veículos elétricos, cujo valor elevado continua a ser um dos principais motivos que leva os consumidores a não optar por este tipo de veículos⁷. Com efeito, e em linha com recomendações igualmente assinaladas pela DECO, considera-se que a adoção de medidas de apoio, como as que têm sido implementadas em Portugal, e, bem assim, a sua continuidade, são da maior relevância, considerando-se primordial assegurar uma ampla divulgação dos apoios existentes junto dos consumidores, por forma a contribuir para uma maior adesão à mobilidade elétrica, bem como para o, conseqüente, alcance das metas de descarbonização do setor dos transportes.

Lisboa, 21 de fevereiro de 2024

⁷ De acordo com os dados de um estudo da TIS, "[Estudo sobre infraestruturas de carregamento de apoio à transição energética da mobilidade em Portugal](#)", citados pela AdC no estudo em análise.