



Concorrência e mobilidade elétrica em Portugal

Comentários à Consulta Pública da
Autoridade da Concorrência

Índice

1.	Introdução.....	3
2.	Comentários da EDP Comercial face às recomendações da AdC	4
2.1	Recomendações ao Governo	4
	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 <i>ad-hoc</i> e transparente, pelo que se recomenda a sua implementação plena de forma atempada.	4
	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.....	7
	Recomendação 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.....	10
	Recomendação 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.....	12
	Recomendação 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. Nesse contexto, deve ser aferida a possibilidade de coexistência de diferentes OPC na área de serviço em causa.....	12
	Recomendação 6. Permitir que os CEME ou os OPC contratualizem energia elétrica a qualquer agente económico que a comercialize (e.g. agregadores).	14
2.2	Recomendação aos Municípios	14
	Recomendação 7. Promover, de forma atempada, o desenvolvimento regional da rede de mobilidade elétrica, com vista a mitigar a diferenciação regional.....	15
3.	Preocupações adicionais da EDP Comercial	17
3.1	Inclusão da mobilidade elétrica na Lei de Bases do SEN	17
3.2	Redes privadas em espaços de acesso público não ligadas à rede de Mobilidade Elétrica	18

1. Introdução

A transição energética e o cumprimento dos objetivos climáticos passam pela inevitável descarbonização do setor dos transportes, sendo a mobilidade elétrica apontada como uma das tecnologias-chave para alcançar uma economia sustentável.

O modelo da mobilidade elétrica em Portugal, único na Europa, tem a sua génese no Decreto-Lei n.º 39/2010, de 26 de abril, com a sua última significativa alteração através do Decreto-Lei n.º 90/2014, de 11 de junho. Apesar do **pioneirismo na promoção da mobilidade elétrica, o modelo até agora adotado diverge de modelos descentralizados existentes noutros países de referência, e não antecipa a sua escalabilidade da forma necessária.**

A revisão e simplificação do atual modelo organizativo, tornando-o menos oneroso e complexo para todos os intervenientes que atuam no setor da mobilidade elétrica, é fundamental para atrair investimento e promover o desenvolvimento do setor da mobilidade elétrica no território nacional, em particular benefício dos consumidores. Não obstante, a interoperabilidade deverá permanecer como condição essencial para o ecossistema.

Com vista a atingir os objetivos propostos no quadro europeu e nacional, a Autoridade da Concorrência (AdC) desenvolveu uma análise às condições de concorrência no setor da mobilidade elétrica em Portugal, identificando as principais barreiras que comprometem o desenvolvimento e a expansão de uma rede de mobilidade elétrica, essencial para a adoção de veículos elétricos, da qual resultou um relatório designado "**Concorrência e mobilidade elétrica em Portugal**" (Relatório AdC), agora sujeito a consulta pública, com um conjunto de recomendações endereçadas ao Governo e aos Municípios.

Com este documento, a EDP Comercial, que saúda a iniciativa da AdC, pretende partilhar as suas **reflexões sobre as sete recomendações apresentadas na versão preliminar do estudo da AdC**, bem como algumas **preocupações adicionais relacionadas com o desenvolvimento e eficácia do mercado nacional**, a fim de garantir que todos os agentes do mercado estejam sujeitos às mesmas regras e tenham as mesmas oportunidades, contribuindo desta forma para um mercado pró-concorrencial no desenvolvimento das várias atividades que compõem a cadeia de valor da mobilidade elétrica.

2. Comentários da EDP Comercial face às recomendações da AdC

2.1 Recomendações ao Governo

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.

O Regulamento (UE) 2023/1804, de 13 de setembro de 2023, relativo à criação de uma infraestrutura para combustíveis alternativos (AFIR), reforça a necessidade de mitigar as lacunas resultantes da incompleta transposição da Diretiva Europeia de Infraestruturas de Combustíveis Alternativos (Diretiva 2014/94/EU), transposta pelo Decreto-Lei n.º 60/2017, de 9 de junho, nomeadamente no que respeita à possibilidade de os Operadores de Pontos de Carregamento (OPC) poderem estabelecer diretamente contratos de carregamento de veículos elétricos com os clientes, e à disponibilização atempada e clara aos Utilizadores de Veículos Elétricos (UVE), dos preços de carregamento. Neste sentido, o artigo 5.º do AFIR impõe obrigações de transparência de preços aos utilizadores, mediante a distinção de todas as componentes do preço, nomeadamente os custos da itinerância eletrónica aplicáveis (*roaming/interoperabilidade*) e outras taxas ou encargos aplicados associados à sessão de carregamento. No entanto, como veremos de seguida, a implementação integral do Regulamento obriga a uma revisão do enquadramento legal e regulatório, e a alterações estruturais do modelo organizativo português.

O carregamento *ad hoc* não se encontra efetivamente implementado em Portugal tal como se encontra definido nos n.ºs 2 e 47¹ do artigo 2.º, e no n.º 1 do artigo 5.º do AFIR (e já antes previsto na AFID). As soluções atualmente disponíveis para carregamento de forma pontual (sem celebração de contrato) recorrem a aplicações digitais de alguns Comercializadores de Eletricidade para a Mobilidade Elétrica (CEME), num modelo não coincidente com o disposto no AFIR, nomeadamente por obrigarem ao registo dos UVE nestas aplicações, e por este serviço de carregamento ser prestado pelos CEME, e não diretamente pelos OPC.

Ainda neste âmbito, a Mobi.e, enquanto Entidade Gestora da Rede de Mobilidade Elétrica (EGME), publicou recentemente o Procedimento Mobi.e 01/2023 com vista à definição de procedimentos a seguir pelos OPC para viabilizar o carregamento *ad hoc* nos seus pontos de carregamento, através de terminais e dispositivos utilizados para serviços de pagamento (nomeadamente, leitores de

¹ Artigo n.º 2, 2 - 'preço *ad hoc*' > o preço cobrado por um operador de um ponto de carregamento a um utilizador final pelo carregamento ou abastecimento numa base *ad hoc*; Artigo n.º 2, 47 - 'carregamento numa base *ad hoc*' > serviço de carregamento adquirido por um utilizador final sem necessidade de esse utilizador se registar, celebrar um contrato por escrito ou estabelecer uma relação comercial com o operador desse ponto de carregamento para além da mera aquisição do serviço de carregamento. Artigo 5.º, n.º 1 - Os operadores dos pontos de carregamento devem facultar aos utilizadores finais, nos pontos de carregamento acessíveis ao público operados por eles, a possibilidade de carregarem o seu veículo elétrico numa base *ad hoc*. Nos pontos de carregamento acessíveis ao público instalados a partir de 13 de abril de 2024, deve ser possível o carregamento numa base *ad hoc* utilizando um instrumento de pagamento que seja amplamente utilizado na União. Para tal, os operadores dos pontos de carregamento devem aceitar pagamentos eletrónicos nesses pontos através de terminais e dispositivos utilizados para serviços de pagamento, incluindo, pelo menos, um dos seguintes: a) Leitores de cartões de pagamento; b) Dispositivos com uma funcionalidade sem contacto que seja, pelo menos, capaz de ler cartões de pagamento; c) Nos pontos de carregamento acessíveis ao público com potência inferior a 50 kW, dispositivos que utilizem uma ligação à Internet e permitam operações de pagamento seguras, como as que geram um código de resposta rápida (código QR) específico.

cartões de pagamento), em cumprimento do previsto no n.º 1 do artigo 5.º do AFIR. No entanto, importa notar, que embora o AFIR seja claro ao estabelecer que o serviço de carregamento *ad hoc* deve ser adquirido pelo UVE ao OPC, de acordo com o Procedimento Mobi.e 01/2023, independentemente de quem esteja a prestar o serviço *ad hoc*, a energia destes carregamentos deve estar sempre associada a um CEME. Para que tal aconteça, os OPC deverão assegurar a existência de um CEME contratado/associado para toda e qualquer sessão de carregamento *ad hoc* que se realize, mediante o pagamento via leitores de cartões de pagamento.

Esta solução proposta pela EGME, resultante de um modelo organizativo complexo e desajustado, que impossibilita a implementação plena do Regulamento (e da anterior Diretiva), suscita desde logo um conjunto de questões que importa ver esclarecidas, nomeadamente:

- Quanto ao enquadramento da natureza jurídica da relação entre CEME, OPC e UVE: i) o OPC está a contratar o fornecimento de eletricidade a um CEME, e posteriormente, a revender a referida eletricidade ao UVE (incluindo no preço *ad hoc* tanto a eletricidade como o serviço OPC?); ou ii) o OPC está a contratar, por mandato e em nome do UVE, o fornecimento de eletricidade a um CEME, ficando então o referido CEME responsável pela venda da eletricidade para as sessões de carregamento *ad hoc*?
- Quanto ao enquadramento fiscal desta operação: i) o OPC está a prestar um serviço de carregamento (que inclui o fornecimento de eletricidade) ao UVE?; ou ii) seriam duas prestações distintas ao UVE (serviço de disponibilização de pontos de carregamento e venda de eletricidade)?; a quem caberá a obrigação de emissão da fatura e o cumprimento das obrigações de informação clara, completa e adequada aos UVE, previstas no artigo 13.º e seguintes do Regulamento da Mobilidade Elétrica (RME)?
- Ainda neste âmbito, e num cenário hipotético em que os OPC também sejam CEME, e optem por ser o CEME associado às sessões de carregamento *ad hoc* nos seus pontos de carregamento: i) qual seria a natureza jurídica, comercial e fiscal desta operação OPC/CEME?; ii) caso o OPC e o CEME sejam a mesma entidade no âmbito de um carregamento *ad hoc* (e reforce-se num contexto em que foi exigido do OPC a contratação de um CEME para os seus próprios postos de carregamento), as tarifas da EGME continuam a ser aplicáveis da mesma forma? Ou seja, seria cobrada duas vezes (ao CEME e ao OPC), embora sejam a mesma entidade e apenas estejam presentes nas referidas qualidades nas sessões de carregamento *ad hoc*, porque o atual Regime Jurídico da Mobilidade Elétrica, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 39/2010, de 26 de abril (RJME), e o RME não permitem que o OPC preste o serviço de carregamento diretamente aos UVE?

Trata-se de questões de ordem prática, que decorrem da complexidade do atual modelo organizativo e que carecem de reflexão e esclarecimento, pois, para além do impacto operacional acrescido que este modelo representa, particularmente para os OPC, onera os consumidores e prejudica a sua experiência.

No que respeita às obrigações de informação e transparência de preços aos utilizadores, o artigo 5.º do AFIR determina a obrigação de os OPC e os Prestadores de Serviços de Mobilidade (PSM) - figura que se assemelha ao CEME no modelo português - assegurarem que os UVE têm pleno conhecimento de todas as componentes do preço, nomeadamente de custos de itinerância eletrónica, taxas e encargos, e que essas informações sejam conhecidas antes do início da sessão

de carregamento. De acordo com o mesmo artigo, nos pontos de carregamento com potência igual ou superior a 50 kW, os preços de carregamentos *ad hoc* têm necessariamente de ser cobrados numa base de preço por kWh. Todavia, estas disposições revelam-se incompatíveis com as Tarifas EGME, que embora não sejam cobradas diretamente aos UVE, mas sim aos CEME e OPC, constituem parcelas do preço de carregamento e como tal poderão ser repercutidas no preço final que é cobrado aos UVE.

Atualmente as tarifas da EGME são cobradas numa base de “preço por carregamento”, o que dificulta que o seu custo seja incluído nas componentes do preço *ad hoc* estabelecido pelos OPC, nos pontos de carregamento com potências iguais ou superiores a 50kW. Esta situação, além de não contribuir para a informação e clareza do consumidor em relação ao custo do carregamento, prejudica estes pontos de carregamento quando comparados com outras opções de carregamento, como os pontos de carregamento abaixo de 50kW de potência, nos quais é permitido que o preço *ad hoc* tenha uma componente definida em “preço por carregamento”. Adicionalmente, tratando-se de um custo fixo, o peso das tarifas da EGME é tanto maior quanto menor for a energia consumida num determinado carregamento, o que penaliza não só os UVE que utilizem carregadores de menor potência de carregamento, como também os perfis de utilização onde é necessária uma maior frequência de carregamentos. Sugere-se por isso que a aplicação das tarifas da EGME tenha uma base de preço por kWh, permitindo diferenciar o valor cobrado em sessões de carregamento de menor volume de energia, em relação às sessões de maior volume de energia, e estabelecendo um princípio de proporcionalidade, onde os UVE que carregam mais, pagam proporcionalmente mais pela sua utilização da rede de mobilidade elétrica.

PROPOSTA EDP:

- O atual modelo organizativo apresenta obstáculos à implementação das funcionalidades previstas no AFIR: (i) não permite que os OPC prestem serviços de carregamento diretamente a clientes numa base contratual (apenas os CEME o podem fazer); e (ii) não permite a operacionalização das exigências legais relativas à disponibilização e transparência da informação referente à formação do preço cobrado aos UVE.
- Promover o debate sobre a evolução do modelo organizativo da rede de mobilidade elétrica em Portugal, em conformidade com o Regulamento europeu, que permita a disponibilização dos serviços de carregamento numa base *ad hoc* de forma simples e que facilite a transparência da informação aos UVE;
- Revisão do modelo atual de modo a permitir que os OPC possam prestar um serviço de carregamento diretamente aos UVE, sendo o preço *ad hoc* cobrado pelos OPC correspondente à energia fornecida para carregamento e à utilização do ponto de carregamento.

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.

O modelo organizativo atual da rede de mobilidade elétrica é bastante complexo, impondo desafios na implementação técnica do modelo, com impacto operacional nas atividades dos OPC e CEME. No centro deste modelo está a figura regulada da EGME, a quem compete a “gestão e monitorização da rede de mobilidade elétrica” e interoperabilidade, a quem se atribui a responsabilidade pela gestão dos fluxos energéticos e financeiros necessários às operações da rede de mobilidade elétrica, bem como à gestão da respetiva plataforma tecnológica. Os pontos de carregamento conectados à rede de mobilidade elétrica, embora de propriedade dos OPC, estão ligados à respetiva plataforma tecnológica (*backend*) da EGME. E os UVE, por sua vez, celebram contratos e pagam pelo serviço de carregamento aos CEME para poderem aceder aos pontos de carregamento dos diversos OPC, não estando prevista nenhuma relação comercial direta entre OPC e UVE.

Embora se reconheça como principal virtude deste modelo a interoperabilidade que permite, trata-se de um modelo bastante peculiar e único a nível europeu, com bastantes ineficiências e falhas operacionais. A necessidade da participação e do envio constante de informação relativa a aspetos do funcionamento da rede de mobilidade elétrica entre os vários agentes de mercado tem implicações na operacionalidade e disponibilidade dos pontos de carregamento pelos OPC, quer ao nível da gestão e manutenção preventiva e corretiva dos pontos de carregamento, quer ao nível da transparência da informação dos consumos de mobilidade elétrica que é facultada aos OPC. Este modelo impõe a segregação do consumo de eletricidade fornecida para carregamento de viaturas elétricas de todos os demais consumos de uma instalação elétrica à qual esteja ligado um ponto de carregamento, sendo esta operacionalização realizada através do envio de diagramas de carga pela EGME ao Operador da Rede de Distribuição (ORD), permitindo assim, em condições normais de funcionamento do modelo, a alocação do custo e fluxo energético dos carregamentos aos respetivos UVE, tanto ao nível da energia consumida como ao nível da potência utilizada, através de Códigos de Ponto de Entrega (CPE) virtuais/fictícios. Não obstante, no que respeita à plataforma tecnológica da Mobi.e, que suporta a centralização dos fluxos energéticos e financeiros de todas as operações da rede de mobilidade elétrica, cumpre destacar que se têm verificado vários problemas de implementação, não apenas ao nível das comunicações, mas também ao nível do processamento, tratamento e disponibilização de dados, com impacto negativo nos UVE e na faturação aos CEME e OPC.

É significativa a complexidade adicional que o modelo organizativo atual (sem paralelo na Europa onde se aplicam outros modelos de *e-roaming* em ambiente competitivo) impõe, tanto numa vertente técnica, como de modelo de negócio. A harmonização a nível europeu é um objetivo comum dos agentes que atuam em mercados competitivos, procurando tirar partido dos efeitos de escala e dos ganhos de eficiência obtidos através de processos e produtos homogéneos. Contudo, face às particularidades deste modelo organizativo, não são raras as situações em que os agentes do setor, nomeadamente os OPC e os CEME, se veem impedidos/limitados de integrar, nas suas soluções de carregamento em Portugal, tecnologias já implementadas com sucesso noutros

mercados, como o *Smart Charging*², o Carregamento Bidirecional³ e Autoconsumo, tendo por vezes de incorrer em custos acrescidos (para ajustar as suas operações, para desenvolvimento de *softwares*, entre outros), que decorrem exclusivamente das necessidades de adaptações/modificações impostas por este modelo *sui generis*, em detrimento do desenvolvimento da mobilidade elétrica e da experiência dos UVE.

O atual modelo de organização do setor da mobilidade elétrica, apoiado em atividades desenvolvidas por vários agentes com obrigações específicas, não tem a flexibilidade desejada para acompanhar o desenvolvimento das múltiplas ofertas comerciais que podem melhorar a experiência dos UVE e dinamizar o setor. Com o crescimento da utilização de veículos elétricos, verifica-se a entrada de novos prestadores de serviços na área da tecnologia e são criadas soluções de mobilidade elétrica em benefício dos UVE que não foram previstas pelo legislador aquando da aprovação e revisão do RJME, mas que devem ser compatíveis com o mesmo. A título de exemplo, pense-se no aluguer ou aquisição de veículos com acesso imediato a relação comercial com CEME pela empresa.

A simplificação deste modelo organizativo poderá passar, por exemplo, pela revisão do papel da EGME, convertendo-a num *Data hub*, uma plataforma de armazenamento de dados que permita a partilha de dados entre os agentes do setor, que assegure a interoperabilidade entre os OPC (à semelhança do modelo existente nas comunicações móveis), e sem o papel centralizador na gestão dos fluxos energéticos e financeiros das operações da rede de mobilidade elétrica. No âmbito deste novo modelo, os OPC e CEME poderiam manter e gerir de forma direta os seus sistemas e *backend*, com protocolos de comunicação entre pontos de carregamento e os OPC, CEME e PSM assentes em *open standards*, tal como o *Open Charge Point Interface (OCPI)* e o *Open Charge Point Protocol (OCPP)*, permitindo que a informação necessária para o funcionamento da rede de mobilidade elétrica transcorra de forma transparente e simples entre todos os agentes. Esta abordagem, assente no pressuposto da interoperabilidade (facilitado pela existência de um *Data hub*), está alinhada com as conclusões do projeto 'USER-CHI', iniciativa desenvolvida com a participação de 23 parceiros de 6 países e financiada pela União Europeia no âmbito da Plano Horizonte 2020⁴, que teve por objetivo demonstrar soluções de carregamento inteligentes na Rede Transeuropeia de Transporte (RTE-T) do Mediterrâneo e Escandinavo-Mediterrâneo, de forma a impulsionar a adesão ao mercado da mobilidade elétrica na Europa.

Adicionalmente, a integração do papel dos OPC e dos CEME, conforme proposta da AdC, incrementaria a simplificação do modelo organizativo atual, uma vez que permitiria a integração das atividades de operação de pontos de carregamento, e de comercialização de eletricidade para mobilidade elétrica, sem necessidade de segregação dos consumos de mobilidade elétrica, como ocorre atualmente. Neste modelo integrado deixariam de existir fluxos de informação entre a EGME e o ORD para efeitos de segregação de consumos, bem como posterior envio de informação por

² Operação de carregamento em que a intensidade da eletricidade fornecida à bateria é ajustada em tempo real, com base em informações recebidas através de comunicações eletrónicas.

³ 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.

⁴ <https://www.userchi.eu/wp-content/uploads/2022/04/D3.1-Design-and-specification-of-interoperability-and-roaming-services.pdf>

parte da EGME ao CEME e CSE (para efeitos de faturação de carteiras de consumos), ou seja, a potência e eletricidade efetivamente entregues num determinado CPE ao qual estejam ligados pontos de carregamento serão cobradas ao OPC em questão, sendo os respetivos custos considerados pelo mesmo, para efeitos de formação do seu preço do serviço de carregamento, que passará então a incluir tanto a eletricidade fornecida como a utilização do ponto de carregamento. A entrega da informação ao UVE seria assim simplificada, permitindo total transparência em relação ao preço total de carregamento, tal como preconizado no AFIR, e sem necessidade de recurso a um contrato prévio ou aplicação digital, e o preço total do carregamento livremente determinado pelos OPC.

A manter-se o modelo adotado, entende-se que, na atual fase de desenvolvimento do setor, será de eliminar a limitação, prevista no n.º 1 do artigo 7.º do RJME, da atividade de comercialização de eletricidade para a mobilidade elétrica aos OPC devidamente licenciados. Note-se que, nos termos do disposto na alínea *d*) do n.º 1 do artigo 16.º do RJME e nas alíneas *b*) e *f*) do n.º 1 do artigo 2.º da Portaria n.º 241/2015, de 12 de agosto, o OPC é obrigado a operar, no mínimo, um ponto de carregamento ligado à rede de mobilidade elétrica, devendo ainda dispor de recursos humanos com as qualificações, conhecimentos e capacidade técnica necessários para a execução das funções que lhe sejam atribuídas, em particular na área eletrotécnica, o que constitui um entrave à entrada de comercializadores que não tenham estes meios.

Importa ainda notar que, de acordo com o previsto na terceira revisão da Diretiva das Energias Renováveis (REDIII), Diretiva (UE) 2023/2413, de 18 de outubro de 2023, os operadores económicos que forneçam eletricidade renovável a veículos elétricos através de pontos de carregamento públicos poderão receber créditos, e vendê-los aos fornecedores de combustível para efeitos de cumprimento das metas de incorporação de renováveis no setor dos transportes rodoviários. Os créditos são um mecanismo importante, e já implementado em cinco países da UE (Alemanha, Áustria, Bélgica, França e Países Baixos), e que tem na sua génese o objetivo de servir de instrumento à viabilização de recursos para investimento na expansão da rede de carregamento. Contudo, dada a peculiaridade do atual modelo organizativo português, que separa as atividades de comercialização de energia da operação de pontos de carregamento, aquando da transposição nacional da REDIII, prevista até maio de 2025, a implementação deste mecanismo tenderá a ser mais complexa, uma vez que terá de se definir qual o operador económico a receber os créditos (se o CEME, se o OPC, caso as suas atividades não venham a ser integradas conforme propõe a presente Recomendação).

Por fim, no âmbito do modelo organizativo atual, seria relevante que a AdC esclarecesse o entendimento que tem relativamente ao impedimento, por parte do CEME, de discriminar pontos de carregamento, conforme expresso no parágrafo 42 do Relatório AdC. Com efeito, se por um lado o n.º 6 do artigo 7.º do RJME prevê expressamente que um CEME não está impedido de “aplicar descontos nos preços de comercialização de eletricidade para a mobilidade elétrica ou a comercialização conjunta de serviços ou produtos diversos”, por outro lado, o impedimento de oferecer descontos em determinados pontos de carregamento poderá não permitir a disponibilização ofertas comerciais mais atrativas para os UVE, o que poderia promover uma maior dinâmica competitiva (à semelhança do que acontece no mercado dos combustíveis líquidos em que as ofertas podem variar entre postos de abastecimento)

PROPOSTA EDP:

- O modelo organizativo atual, centralizado na figura da EGME como agente que centraliza fluxos energéticos e financeiros, impõe obstáculos operacionais junto dos OPC e dos CEME, com impacto noutros intervenientes;
- O modelo impõe limitações à adoção e integração de tecnologias comuns à mobilidade elétrica, tanto numa ótica técnica, como da implementação de novos modelos de negócio.
- É fundamental promover um debate alargado entre os diversos intervenientes do setor elétrico e da mobilidade elétrica, para se avaliar como deverá evoluir o atual modelo organizativo;
- Em linha com as boas práticas europeias, propõe-se que o papel da EGME seja convertido num *Data hub*, que assegure a interoperabilidade entre os OPC, deixando de centralizar e gerir os fluxos energéticos e financeiros das operações da rede de mobilidade elétrica.
- O redesenho do papel da EGME poderá resultar na redução de custos para execução da atividade, tornando o modelo mais eficiente;
- A eventual integração das funções do OPC e do CEME poderia reduzir de forma significativa a complexidade do atual modelo, deixando de ser necessária a segregação dos consumos energéticos da rede de mobilidade elétrica, passando os OPC a fornecer diretamente aos UVE um serviço de carregamento que incluiria tanto o fornecimento de energia como a utilização do ponto de carregamento.
- Um modelo simplificado e integrado contribuiria também para melhorar a experiência dos UVE, quer na facilidade do carregamento, quer na simplicidade e transparência na comunicação sobre a formação dos preços de carregamento pelo OPC.

Recomendação 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.

Atualmente, a atividade da EGME encontra-se atribuída à sociedade Mobi.e S.A. (Mobi.e), nos termos do Despacho n.º 6826/2015, de 11 de junho. Este diploma veio reconhecer o conhecimento e experiência da Mobi.e no desempenho da atividade de EGME, estabelecendo, por isso, que esta entidade deveria permanecer no exercício de funções, com caráter transitório, até 12 de junho de 2018 (com a possibilidade de renovações por períodos mínimos de um ano).

Ora, nos termos do RJME, o cumprimento das funções da EGME exige, entre outras: (i) a “autonomia nos planos jurídicos, da organização e da tomada de decisões” em relação às entidades que exerçam atividade de operação de pontos de carregamento e às demais entidades que exerçam atividades relativas ao setor elétrico de produção, transporte, distribuição e comercialização; (ii) a disponibilização de meios humanos, devidamente capacitados e independentes “para a garantia da prestação dos seus serviços em condições adequadas de qualidade e eficiência”; e, (iii) o fomento do próprio sistema de mobilidade elétrica nacional. No entanto, não está claro que a atual estrutura organizacional da Mobi.e esteja a responder integralmente às exigências referidas.

Atendendo à natureza transitória da atribuição de funções à Mobi.e neste âmbito, bem como o desenvolvimento significativo da rede de mobilidade elétrica desde 2015, seria recomendável clarificar, a título definitivo e sem natureza transitória, qual a entidade selecionada para desempenhar a função de EGME. Neste contexto, deverá ser considerada a possibilidade de recorrer a procedimento concorrencial, ou de o capital social da EGME ter participações detidas pelos próprios agentes de mercado, o que permite maior eficiência económica resultante de um mercado concorrencial, com benefício tanto para os UVE como para os demais agentes do setor da mobilidade elétrica. No entanto, a adoção de um mecanismo de seleção competitivo terá, impreterivelmente, que ser acompanhado de uma consistente revisão do quadro legal/regulatório aplicável a esta atividade/entidade, tornando-a mais esclarecedora e inequívoca, e menos onerosa, introduzindo, porventura, a configuração de uma concessão e prevendo a celebração de um contrato.

A ser revisto o quadro legal/regulatório aplicável à atividade/entidade responsável pela gestão da rede de mobilidade elétrica e, tal como exposto anteriormente, a EGME poderia ser convertida num *Data hub*, que atuaria como agente de interoperabilidade dos pontos de carregamento da rede de mobilidade elétrica e asseguraria uma plataforma ágil, que centralizasse toda a informação relativa à rede de mobilidade elétrica, de forma instantânea e uniformizada, reduzindo de forma considerável o número de comunicações.

Ao serem revistas e simplificadas as atribuições e funções da EGME, teoricamente o custo total para a remuneração da EGME é reduzido de forma significativa, resultando numa menor tarifa EGME e na redução gradual da intervenção de preços no setor, permitindo aos agentes estabelecer preços com base em condições de mercado, em benefício do consumidor final.

Adicionalmente, importa referir que desde 2022, os custos regulados da atividade da EGME (remunerados através da tarifa EGME, que é suportada pelos OPC, CEME e Detentores de Postos de Carregamento (DPC)), são subsidiados através de um apoio do Fundo Ambiental (FA), que visa neutralizar o acréscimo da referida tarifa face ao valor estabelecido para a tarifa EGME no primeiro ano da sua cobrança (2021). Muito embora a tarifa EGME tenha sido reduzida em aproximadamente 4% em 2024 face a 2023, esta redução deveria ser mais acentuada⁵, considerando que o aumento estimado do número de carregamentos foi de 33%⁶, e que a tarifa EGME é cobrada numa base de “preço por carregamento”. Caso não existisse a necessidade de subsidiar o custo da atividade da EGME, o valor pago pelo FA poderia ser aplicado de forma distinta no quadro das regras de auxílios de Estado aplicáveis, como por exemplo, criando incentivos à instalação de pontos de carregamento em zonas remotas pelos OPC, ou a subsídio da compra de veículos elétricos, temas reconhecidos no Relatório AdC como entraves à expansão da modalidade.

Por fim, cumpre também destacar que a Mobi.e tem demonstrado uma linha de atuação que se afasta da sua função primordial enquanto EGME, como são exemplo a realização de concursos para a instalação de pontos de carregamento ultrarrápido em vários municípios, ou o desenvolvimento de *hubs* de carregamentos em diversos distritos para posteriormente colocá-los também em

⁵ Considerada a estimativa do número de carregamentos para 2024 de 4,98 milhões de carregamento, e o valor unitário pago pelo FA a título de referido apoio de €0,1684 por carregamento, estima-se que deverão ser pagos pelo FA mais de €830.000,00 (oitocentos e trinta mil euros).

⁶ COMUNICADO - Tarifas da Entidade Gestora da Rede de Mobilidade Elétrica em 2024 de 15.dez.2023.

concurso para concessão. No âmbito da sua atividade, o foco de atuação da EGME deve ser o de garantir, junto dos municípios, a existência de condições favoráveis para o desenvolvimento da rede de postos de carregamento, permitindo que a iniciativa privada tenha as condições necessárias para desenvolver as soluções de carregamento que se entendam por adequadas em cada local.

PROPOSTA EDP:

- Promoção de uma alteração do quadro legal e regulatório aplicável à atividade da EGME, de forma a torná-la mais inequívoca e menos onerosa, promovendo a simplificação das suas atribuições e, conseqüentemente, a redução de custos desta atividade;
- Clarificar a natureza transitória do desempenho da atividade da Mobi.e para o exercício das funções de EGME, de forma a assegurar o exercício desta atividade com total transparência, independência e autonomia jurídica. Neste contexto, deverá ser considerada a possibilidade de recorrer a procedimento concorrencial, ou de o capital social da EGME ter participações detidas pelos próprios agentes de mercado, o que permite maior eficiência económica resultante de um mercado concorrencial.

Recomendação 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.

Recomendação 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. Nesse contexto, deve ser aferida a possibilidade de coexistência de diferentes OPC na área de serviço em causa.

A instalação de pontos de carregamento para veículos elétricos em autoestradas é fundamental na promoção da mobilidade elétrica, dado que permite aos UVE a realização de percursos de longa distância de forma fiável e conveniente. Esta importância é reconhecida nos artigos 3.º e 4.º do AFIR, que estabelece metas mínimas para a instalação de pontos de carregamento em autoestradas da rede transeuropeia de transportes, e exige aos Estados-Membros que assegurem a implementação de *hubs* de carregamento a partir de 2025, com um número mínimo de pontos de carregamento, bem como uma potência mínima individual por ponto de carregamento.

Assim, um eventual impedimento na expansão do número de pontos de carregamento em autoestradas poderá constituir um constrangimento para a expansão da frota automóvel da mobilidade elétrica, e conseqüentemente da descarbonização da mobilidade em Portugal. Não obstante, importa esclarecer a complexidade técnica associada à instalação de pontos de carregamento em autoestradas. A instalação destes pontos tem algumas particularidades, com destaque para a necessidade de fornecimento de infraestruturas de carregamento de alta potência que sejam capazes de carregar rapidamente os veículos elétricos, o que requer a implementação de pontos de carregamento rápido e ultrarrápido. Por sua vez, a instalação destes pontos de carregamento rápido e ultrarrápido apresenta desafios significativos, que dificultam a sua disseminação, nomeadamente, o investimento financeiro necessário para fazer face aos elevados

custos do *hardware*, das instalações elétricas e dos dispositivos de proteção necessários, e a obtenção de licenças, permissões e autorizações para conexão às redes de eletricidade, que requer a coordenação das autoridades locais e regionais, e dos operadores das redes de distribuição e transmissão de energia elétrica. Para além disso, a promoção da instalação de pontos de carregamento nestas localizações é feita de acordo com um racional económico, em que os OPC assumem os custos e riscos decorrentes da operação destes pontos, bem como um possível aumento da oferta, investindo antecipadamente em capacidade excedente, em particular, no que se refere à viabilização do ponto de conexão às redes de distribuição ou transmissão.

Neste sentido, embora possam ser atribuídos direitos de instalação e exploração de pontos de carregamento nas áreas de serviço através de mecanismos competitivos, abertos, transparentes e não discriminatórios – nomeadamente, concursos públicos – que permitam inclusivamente a coexistência de diferentes OPC numa mesma área de serviço, é fundamental assegurar que o investimento realizado pelos OPC na instalação destes pontos de carregamento é recuperado, sob pena de condicionar a expansão do número de pontos de carregamento em autoestradas. Na quase totalidade das instalações nas áreas de serviço das autoestradas, o investimento e tempo necessário para conexão às redes de distribuição ou transmissão é significativo, pelo que a coexistência de diferentes OPC numa mesma área de serviço precisa de ter em conta esta realidade e complexidade técnica, ou seja, e de forma pragmática, no caso de se permitir a coexistência de diferentes OPC numa mesma área de serviço, não parece ser economicamente viável, considerando o investimento necessário, que cada OPC seja responsável pelo seu próprio ponto de conexão às redes. E mesmo se, por hipótese, for possível a partilha do ponto de conexão às redes de distribuição ou transmissão entre os diferentes OPC, é importante esclarecer como seria feita a partilha dos custos decorrentes da viabilização do ponto de conexão às redes ao agente que tenha realizado o investimento inicial. Neste sentido, entende-se que a possibilidade de coexistência de diferentes OPC numa mesma área de serviço deverá ser considerada com cautela, circunscrevendo-se a áreas de serviço que não disponham de pontos de carregamento, assegurando que o racional económico subjacente à instalação dos pontos de carregamento já existentes, por parte dos OPC, não é deturpado. De acordo com o mesmo racional, a criação de concursos públicos para exploração de pontos de carregamento em autoestradas deverá ter em linha de conta os custos e investimentos associados, estabelecendo um tempo mínimo razoável de duração do contrato de (sub)concessão que permita a recuperação desse investimento, nos termos do artigo 18.º, n.ºs 1 e 2, da Diretiva 2014/23/UE do Parlamento Europeu e do Conselho de 26 de fevereiro de 2014 relativa à adjudicação de contratos de concessão.

No que respeita à definição de mercado geográfico relevante para instalação e operação de pontos de carregamento nas autoestradas considera-se que este deve incluir também as zonas envolventes às autoestradas. Tal assenta no facto de se estar a verificar uma ampliação da oferta de pontos de carregamentos e à criação de *hubs* de carregamento fora das autoestradas, mas nas suas imediações (como por exemplo, os *hubs* de carregamento a poucos quilómetros da saída da autoestrada A1 em Fátima, ou superfícies comerciais nas imediações das saídas das autoestradas). Com efeito estas podem funcionar como alternativas viáveis aos pontos de carregamento nas autoestradas.

Por fim, importa esclarecer quanto ao parágrafo 82 do Relatório AdC, que a correlação entre o preço do carregamento e a potência dos pontos de carregamento justifica-se pela mesma correlação

positiva que existe ao nível do custo desse fornecimento, ou seja, o carregamento rápido e ultrarrápido, por temas de potência e infraestrutura elétrica será de facto mais caro, pois requer um investimento bastante mais significativo por parte do operador - tanto em função dos custos de hardware e da complexidade da instalação elétrica, como na decorrência de eventuais investimentos no reforço da rede de distribuição.

PROPOSTA EDP:

- As questões de ordem técnica e económica inerentes às instalações de pontos de carregamento nas áreas de serviço das autoestradas precisam de ser consideradas num contexto de viabilidade do modelo de negócio, permitindo a expansão da oferta de pontos de carregamento de forma pragmática e sem atrasos;
- A coexistência de diferentes OPC numa mesma área de serviço não poderá colocar em causa o investimento já realizado pelos OPC nos pontos de carregamento de mobilidade elétrica já existentes em autoestradas;
- Revisitar a definição de mercado geográfico relevante aplicável aos pontos de carregamento elétrico em autoestradas, de forma a constatar que inclui as zonas envolventes às áreas de serviço.

Recomendação 6. Permitir que os CEME ou os OPC contratualizem energia elétrica a qualquer agente económico que a comercialize (e.g. agregadores).

A Lei de Bases do Sistema Elétrico Nacional (SEN) (Decreto-Lei n.º 15/2022, de 14 de janeiro) trouxe alterações no que diz respeito aos sujeitos intervenientes no setor elétrico, destacando-se a densificação e sistematização da atuação dos agregadores em regime de mercado e em regime de último recurso, prevendo ainda que a atividade de comercialização possa ser cumulada com a de agregação, sendo os deveres, ao nível do relacionamento comercial, inerentes àquela primeira atividade, considerados primaciais.

Deste modo, compreende-se o sentido de tratar de forma alargada a figura do agregador, permitindo a entrada de outros agentes no mercado, importando, contudo, diferenciar esta figura (uma vez que se refere à atividade exercida em regime de livre concorrência e sujeita a registo) da figura dos “autoconsumidores, comunidades e pequenos produtores” que, por si só, não comercializam energia.

PROPOSTA EDP:

- Futura revisão do RJME e do RME para permitir que os CEME ou os OPC possam contratualizar o fornecimento de energia elétrica a qualquer agente económico que comercialize energia elétrica, como é o caso dos agregadores, desde que sejam entidades devidamente licenciados/autorizados/registados para o efeito.

2.2 Recomendação aos Municípios

Recomendação 7. Promover, de forma atempada, o desenvolvimento regional da rede de mobilidade elétrica, com vista a mitigar a diferenciação regional

Os municípios detêm um papel fundamental para a expansão da rede de pontos de carregamento de acesso público, uma vez que, como gestores do espaço público, podem desenvolver políticas públicas que contribuam para a atração de investimentos por parte dos agentes privados que atuam na instalação e operação de pontos de carregamento, nomeadamente os OPC.

A atividade de operação de pontos de carregamento depende exclusivamente da efetiva utilização dos pontos de carregamento instalados, sendo um fator de risco elevado para o negócio e que condiciona o investimento na instalação de novos pontos, principalmente em zonas cujo racional económico para tal investimento não seja óbvio, como zonas mais remotas e com menor tráfego de veículos, bem como num contexto de instalação cada vez mais recorrente de pontos de carregamento de maior potência, e que em regra exigem investimentos mais elevados.

Os municípios deverão reconhecer a importância de se planearem soluções de carregamento que sejam adequadas às necessidades esperadas nas localizações. A implantação de pontos de carregamento acessíveis ao público é particularmente importante em zonas residenciais onde o estacionamento fora da via pública é escasso e em zonas onde, normalmente, os veículos se encontram estacionados por longos períodos. Deverá ser instalado um número suficiente de pontos de carregamento rápido acessíveis ao público dedicados aos veículos elétricos ligeiros a fim de aumentar a comodidade para os consumidores, nomeadamente, em toda a RTE-T para assegurar a plena conectividade transfronteiriça e permitir a circulação de veículos elétricos em toda a União. Importa que a implantação de uma infraestrutura de carregamento acessível ao público resulte principalmente de investimentos privados.

Na qualidade de entidades responsáveis pela gestão de estacionamento, algumas empresas municipais têm-se constituído também como OPC, promovendo a instalação e exploração de pontos de carregamento em espaços de domínio público e de acesso público, no entanto, sem prévio concurso para concessão do direito de exploração de pontos de carregamento em tais espaços. Por outro lado, os OPC que têm obtido o direito de concessão de exploração de pontos de carregamento em espaços públicos de acesso público, resultado de concursos públicos e com o pagamento de contrapartidas associadas (taxas de licenciamento municipal e eventual partilha da receita), encontram-se numa clara situação de concorrência desfavorecida, uma vez que acabam por competir com entidades que não incorrem nos mesmos custos e encargos que caberiam a qualquer outro agente do setor.

É fundamental garantir a igualdade de condições entre as empresas do setor para a concessão do direito de exploração de pontos de carregamento em espaços públicos, em particular em locais cuja gestão do estacionamento esteja sob a responsabilidade de empresas municipais, uma vez que a participação de tais empresas no âmbito da exploração de pontos de carregamento cria um desequilíbrio concorrencial a uma atividade que se pretende desenvolver em regime de livre mercado e de forma eficiente.

No âmbito da sua atividade, os OPC, muito embora cobrem um valor apenas pela utilização dos pontos de carregamento, são responsáveis por um conjunto alargado de obrigações e, por consequência, por uma extensa matriz de custos que vão muito além dos custos de instalação e de aquisição dos pontos de carregamento, nomeadamente: (i) seguros; (ii) certificações legais e

regulamentares; (iii) manutenção preventiva, corretiva e inspeção periódica dos pontos de carregamento; e (iv) disponibilização de uma linha de atendimento OPC específica de apoio técnico aos UVE, disponível 24 horas por dia e sem custos adicionais para os utilizadores. Neste sentido, as responsabilidades e os custos associados à atividade dos OPC devem ser considerados no âmbito do planeamento do desenvolvimento regional da rede de pontos de carregamento. A título exemplificativo, atualmente a EDP Comercial opera pontos de carregamento em alguns municípios cuja receita anual obtida pela exploração económica dos referidos pontos não é suficiente para cobrir o valor de taxa municipal exigida à EDP Comercial pela utilização do domínio público. Adicionalmente, as referidas licenças municipais deveriam ser concedidas pelo prazo mínimo de um ano e com pagamento das mesmas numa base anual.

Nesse sentido, é importante dotar os municípios de melhor conhecimento sobre a atividade de operação de pontos de carregamento, no âmbito do modelo e enquadramento legal atual, seja em decorrência: (i) da natureza desta atividade (que não deve ser equiparada à venda de eletricidade ou gestão de espaços de estacionamento); e (ii) da sua complexidade operacional, nomeadamente, em função dos recursos técnicos e níveis mínimos de qualidade de serviço que devem ser assegurados. É fundamental viabilizar uma solução transversal para todos os municípios, implementada através de uma proposta legislativa que permita aos municípios adotar um procedimento uniforme para o planeamento da mobilidade elétrica, nomeadamente ao nível da instalação de pontos de carregamento.

Em relação aos concursos públicos para instalação de pontos de carregamento, estes são instrumentos efetivos para desenvolvimento da rede de pontos de carregamento a nível regional. No entanto, é fundamental acautelar que as exigências estabelecidas nos referidos concursos estão de acordo com os objetivos pretendidos, e que possibilitam a operação sustentável, técnica e económica, dos pontos de carregamento.

Para além dos concursos públicos, deverão ser disponibilizados aos agentes do setor incentivos para expansão da rede pública, particularmente ao OPC, por assumirem o risco do negócio associado à instalação e exploração económica de pontos de carregamento, mas também para o cumprimento das metas definidas pelo AFIR, nomeadamente na instalação de pontos de carregamento de acesso público, tanto para veículos elétricos ligeiros como pesados. Neste sentido, ressalva-se a efetividade e contribuição do programa instituído através do Aviso n.º 4041/2019, de 27 de fevereiro do Fundo Ambiental, em vigor em 2019, e que serviu como um importante instrumento de apoio aos OPC para aquisição e instalação de pontos de carregamento rápido de acesso público, tendo contribuído de forma significativa para a expansão da rede de carregamento. Assim, a implementação de um mecanismo de apoio semelhante poderá ser favorável para: i) incentivar a instalação de pontos de carregamento rápido em zonas de menor tráfego e utilização, como zonas do Interior de Portugal Continental e, ii) apoiar a instalação de pontos de carregamento que requeiram significativo investimento de reforço à rede elétrica de serviço público (RESP), tanto em redes de distribuição como de transmissão, como no caso dos *hubs* de carregamento ultrarrápido e para os pontos de carregamento para veículos elétricos pesados.

PROPOSTA EDP:

- A atividade de operação de pontos de carregamento depende exclusivamente da efetiva utilização dos pontos de carregamento instalados, devendo os municípios reconhecer a

importância de se planejar soluções de carregamento que sejam adequadas às necessidades esperadas nas localizações.

- Revela-se fundamental que os municípios passem a ter um conhecimento mais aprofundado sobre a atividade de operação de pontos de carregamento, que não deve ser classificada num enquadramento de venda de eletricidade ou de gestão de espaço de estacionamento. É fundamental garantir a igualdade de condições entre as empresas do setor para a concessão do direito de exploração de pontos de carregamento em espaços públicos.
- Os municípios devem procurar desenvolver procedimentos administrativos e regulamentos municipais que visem acelerar os processos de emissão das licenças municipais de utilização do domínio público para instalação de pontos de carregamento, e estabelecer taxas municipais adequadas e proporcionais ao modelo económico-financeiro de exploração de pontos de carregamento, promovendo, desta forma, condições para o investimento sustentável.
- Por fim, cumpre reconhecer a importância dos mecanismos de apoios financeiros para instalação de pontos de carregamento, em particular em zonas do interior e com menos tráfego (situação em que a viabilidade económica do investimento é menos óbvia, face à estimativa de menor utilização dos pontos), bem como para as instalações que requeiram investimentos significativos para reforço da RESP, como é o caso dos *hubs* de carregamento ultrarrápido e pontos de carregamento para veículos elétricos pesados.

3. Preocupações adicionais da EDP Comercial

3.1 Inclusão da mobilidade elétrica na Lei de Bases do SEN

A harmonização do modelo organizativo a nível europeu é um objetivo comum dos agentes que atuam em mercados competitivos, uma vez que procuram tirar partido dos efeitos de escala e dos ganhos de eficiência obtidos através de processos e produtos homogéneos. O Decreto-Lei n.º 15/2022, de 14 de janeiro, que veio estabelecer a organização e o funcionamento do Sistema Elétrico Nacional (SEN), exclui do seu objeto a organização, acesso e exercício das atividades relativas à mobilidade elétrica.

Por serem indissociáveis das restantes atividades do SEN, existe um conjunto de atividades onde deverá ser estabelecido um conjunto de princípios e regras:

- Comercializadores que fornecem os próprios CEME;
- Operadores de rede nas devidas interações pela interligação com a RESP;
- Produção para autoconsumo;
- Gestão dinâmica (carregamento inteligente e *vehicle-to-grid*) que tem elevado potencial de flexibilidade e reação a sinais de preço e participação em mercados;
- Possibilidade de um consumidor contratar em simultâneo com mais de um comercializador, inclusive agregadores, desde que devidamente licenciados/autorizados/registados para o efeito.

PROPOSTA EDP:

- A atividade da mobilidade elétrica deveria ser enquadrada na base legal do regime jurídico do SEN (Decreto-Lei n.º 15/2022, de 4 de janeiro), ainda que seja necessário remeter aspetos mais detalhados para legislação e regulamentação complementar, tendo em conta: i) a criticidade da eletrificação para alcançar a necessária descarbonização da economia; e ii) a relevância da interação da atividade da mobilidade elétrica com as restantes atividades no “ecossistema” do SEN.

3.2 Redes privadas em espaços de acesso público não ligadas à rede de Mobilidade Elétrica

A obrigatoriedade de ligação à rede de mobilidade elétrica depende do tipo de ponto de carregamento em causa, tendo em conta o espaço em que se encontram instalados e a respetiva acessibilidade - **a ligação é, pois, obrigatória quando os pontos de carregamento se encontram instalados em locais públicos e em locais privados de acesso público**, podendo ainda integrá-la os pontos de carregamento instalados em locais privados de acesso privativo.

É, contudo, do conhecimento público a existência das denominadas “redes privadas” que gravitam à margem da rede pública. Estas são compostas por pontos de carregamento instalados em locais privados de acesso público, por estarem localizados em locais de “acesso do público em geral”.

Concretamente, e sem prejuízo de outras que poderão existir, as redes privadas mais conhecidas são as redes “Tesla”, compostas pelos pontos de carregamento instalados nos parques de estacionamento de estabelecimentos hoteleiros e restaurantes (“Superchargers” e “Tesla Destination Chargers”), em funcionamento desde 2018⁷, e a rede “Plug & Charge” do Continente, cujos pontos de carregamento se encontram localizados em parques de estacionamento de supermercados, em funcionamento desde 2020⁸.

Note-se que, em ambas as redes, **os pontos de carregamento encontram-se instalados em locais privados que permitem o “acesso do público em geral”**, ora:

- a) Ao encontrarem-se instalados em parques de estacionamento privados, mas de acesso geral, não resta qualquer dúvida de que estão em espaços privados de acesso público, tal como é expressamente referido pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 81/2009, de 20 de agosto;
- b) Adicionalmente, mesmo que estejam instalados em locais cujo acesso se encontra limitado ou condicionado, mediante a colocação de uma barreira física ou comprovativo de uma determinada qualidade e/ou grupo de utilizadores (v.g., os clientes), deve entender-se que estão igualmente em locais privados **de acesso público**, em linha com o que decorre do nosso sistema jurídico (termos conjugados do RJME e da Resolução do Conselho de Ministros n.º 81/2009, de 20 de agosto) e agora também em conformidade com o regulamento AFIR (onde o legislador europeu vem clarificar o que deve entender-se por infraestrutura de acesso público,

⁸ <https://www.dinheirovivo.pt>

e no qual se faz alusão, a título de exemplo, aos “parques de estacionamento de supermercados”⁹.

Consequentemente, estes pontos de carregamento de acesso público têm de ser obrigatoriamente ligados à rede pública Mobi.e e explorados por OPC devidamente licenciados (como o impõe o artigo 26.º, n.º 1, do RJME).

Contudo, de acordo com a informação disponibilizada, os pontos de carregamento que integram as redes “Tesla” ou “Plug & Charge” não se encontram ligados à rede da Mobi.e¹⁰, nem, tão pouco, a Tesla ou o Continente estão licenciados como OPC¹¹.

Com efeito, ainda que o RJME permita aos OPC a discriminação do acesso aos respetivos pontos de carregamento em casos de incompatibilidade técnica (cf. n.º 2 do artigo 16.º do RJME), esta exclusão aplica-se exclusivamente a OPC e será duvidoso se a incompatibilidade em causa poderia estar relacionada com os pontos de carregamento de redes como as mencionadas, uma vez que a atividade de OPC só pode ser desenvolvida por entidades que demonstrem a existência de compatibilidade técnica, tecnológica e de segurança entre os pontos de carregamento, sistemas informáticos e outros equipamentos, a utilizar no exercício da atividade de operação de pontos de carregamento, e os sistemas e equipamentos da rede de mobilidade elétrica (cf. alínea c) do n.º 2 do artigo 14.º do RJME).

A circunstância fáctica de as redes privadas referidas acima não estarem ligadas à rede da mobilidade elétrica não é isenta de significado em termos do funcionamento do mercado da mobilidade elétrica.

Ao não estarem sujeitos ao cumprimento das obrigações que recaem sobre os OPC e CEME, os agentes económicos que desenvolvem as suas atividades nas redes privadas atuam em condições consideravelmente mais favoráveis comparativamente com todos aqueles que operam, ao abrigo do quadro legal, dentro da rede Mobi.e. Desta forma, **os agentes das “redes privadas” estão em condições de poder oferecer ofertas comerciais mais atrativas aos utilizadores de veículos elétricos que, de outra forma, viriam a usufruir da rede pública.** Veja-se:

a) As obrigações tarifárias são um exemplo disso mesmo. **Como se sabe, o valor a pagar com o carregamento dentro da rede Mobi.e tem associada uma série de parcelas que não existem nas redes privadas:** o valor correspondente ao serviço de venda de eletricidade (contratualizado com o CEME) que inclui as tarifas de acesso às redes, assim como a tarifa EGME aplicável aos

⁹ Define-se a infraestrutura para combustíveis alternativos *acessível ao público* enquanto “infraestrutura para combustíveis alternativos situada num local ou em instalações abertas ao público em geral, independentemente de a infraestrutura para combustíveis alternativos estar localizada em propriedade pública ou privada, **independentemente de haver ou não limitações ou condições aplicáveis ao acesso ao local ou às instalações e independentemente das condições de utilização aplicáveis à infraestrutura para combustíveis alternativos**” (artigo 2.º, n.º 45 do AFIR). Segundo o Considerando 11 do regulamento AFIR, que auxilia na interpretação daquela definição, a “limitação” ou “condição” aplicável ao acesso que possa existir – e que, como decorre dessa definição, não releva para a desqualificação de um ponto como de acesso público - não abrange apenas meras limitações físicas (v.g., através da utilização de uma barreira de entrada) ou a exigência de pagamento de uma taxa pela utilização do espaço (v.g., taxa para entrar num parque de estacionamento), **podendo também estar relacionada com a qualidade da pessoa que pode aceder àquele “local” ou “instalação”**. A respeito desta última modalidade de limitações/condicionamentos, o mesmo Considerando 11 é bastante explícito ao indicar que o ponto de carregamento é acessível ao público “nos casos em que o acesso é limitado a um determinado grupo de utilizadores, por exemplo, aos clientes”, apresentando como exemplos os parques de estacionamento públicos ou os parques de estacionamento de supermercados.

¹⁰ Rede de postos integrados na rede Mobi.e, disponível in www.mobie.pt.

¹¹ Listagem de OPC, 17 de julho de 2023, disponível in www.dgeg.gov.pt.

CEME; e a componente relativa à utilização dos pontos de carregamento (tarifa OPC) que também inclui a tarifa EGME aplicável aos OPC. **Pelo contrário, os utilizadores que efetuem o carregamento nas redes privadas não suportam necessariamente estes valores.**

- b) Depois, existem ainda outras obrigações que recaem sobre os OPC e CEME, como a **prestação de garantias junto da EGME** (artigo 26.º do RME), ou a garantia de determinados **níveis de qualidade de serviço** mínimos a prestar aos UVE, como meios de atendimento obrigatórios (sem custos para o UVE e com avaliação de desempenho), ações de manutenção e resolução de incidentes (com prazos para a sua execução) e obrigações associadas a pedidos de informação e reclamações (artigos 62.º e ss. do RME).
- c) Por fim, **os pontos de carregamento destas redes privadas não estão sujeitos às mesmas regras de certificação e inspeção que são aplicáveis aos pontos de carregamento ligados à rede de mobilidade elétrica.** Com efeito, o Anexo I do Despacho 24/2019, relativo aos “procedimentos para certificação/inspeção de PCVE ligados à rede de mobilidade elétrica”¹², estabelece uma série de disposições regulamentares de segurança aplicáveis aos pontos de carregamento ligados à rede de mobilidade elétrica, incluindo as que se destinam a garantir a segurança e informações ao utilizador. Pelo contrário, os pontos que não se encontrem ligados à rede de mobilidade elétrica – como aqueles que compõem a rede privada – não estão sujeitos a estas regras estabelecidas para segurança do utilizador do veículo elétrico.

É uma evidência que **todas estas obrigações regulatórias têm custos financeiros e técnicos**, diretos ou indiretos, que se repercutem significativamente na capacidade económica dos CEME e OPC, **limitando a sua margem de atuação no mercado**; já os agentes que atuam nas redes privadas não têm de suportar estes custos, podendo oferecer **condições comerciais mais atrativas aos utilizadores que pretendam carregar os seus veículos elétricos.**

Adicionalmente, a atuação destes agentes fora da rede de mobilidade elétrica implica que o custo da tarifa EGME seja repartido por menos *players* e sessões de carregamento, **dificultando o equilíbrio económico que deve ser assegurado ao nível tarifário** (artigo 3.º, alínea d), do RME).

Importa salientar que o RJME, no seu artigo 46.º, alíneas a) e b)¹³, sanciona o exercício não licenciado das atividades de comercialização de eletricidade para a mobilidade elétrica e de operação de pontos de carregamento, e a disponibilização de pontos de carregamento por entidades que não estejam devidamente licenciadas para o efeito ou que não tenham assegurado a operação dos respetivos pontos de carregamento por entidade licenciada para o efeito, sendo que a competência para o processamento das contraordenações e aplicação das coimas pertence à DGEG (artigo 47.º, n.º 4, do RJME).

De igual forma, sempre será de lembrar que, caso se considere que estes agentes operam em pontos de carregamento considerados de acesso privativo (cuja ligação à rede pública não é obrigatória), o recebimento pelos detentores dos locais de instalação dos pontos de carregamento de um valor em troca da energia fornecida sempre teria que ser devidamente autorizado, por

¹² Disponível in www.dgeg.gov.pt.

¹³ Constitui contraordenação punível com coima até € 40.000, “[o] exercício não licenciado das atividades de comercialização de eletricidade para a mobilidade elétrica e de operação de pontos de carregamento” e “[a] disponibilização de pontos de carregamento por entidades que não estejam devidamente licenciadas para o efeito ou que não tenham assegurado a operação dos respetivos pontos de carregamento por entidade licenciada para o efeito”.

consubstanciar uma atividade de comercialização ou cedência onerosa de energia (artigo 28.º, n.º 1, alíneas *a*) e *c*), da Lei n.º 9/2013, de 28 de janeiro), devendo o conselho de administração da ERSE aplicar as coimas respetivas por atuações desconformes (artigo 5.º, n.º 2, da Lei n.º 9/2013, de 28 de janeiro).

Em face do exposto, revela-se essencial para o bom funcionamento do mercado que se proceda a **uma clarificação expressa do enquadramento legal aplicável às redes em espaços de acesso público, a fim de garantir a mesma informação e a mesma oportunidade a todos os operadores de mobilidade elétrica.**

PROPOSTA EDP:

- Urge clarificar quanto ao enquadramento legal aplicável a estas redes privadas, a fim de garantir a mesma informação e a mesma oportunidade a todos os operadores de mobilidade elétrica;
- A existência destes operadores coloca os restantes operadores em condições particularmente vulneráveis quanto ao exercício da atividade, com impacto no eficaz cumprimento das metas nacionais e europeias de neutralidade climática que exigem métricas exigentes para que os Estados Membros assegurem a implantação de estações de carregamento acessíveis ao público;
- A garantia de um *level playing field* entre os operadores de pontos de carregamento depende da clareza das regras e da sua efetiva implementação pelas entidades competentes, assim permitindo que os operadores ofereçam melhores serviços e condições aos consumidores, contribuindo para um mercado pro-concorrência.