



Participação em
Consulta Pública
relativa ao
Estudo sobre Concorrência
e
Mobilidade Elétrica em
Portugal

1 de março de 2024

Energia para o futuro
Porque o futuro é agora

1. INTRODUÇÃO

Através do seu Estudo sobre a Concorrência e a Mobilidade Elétrica em Portugal (adiante, Estudo), em **Consulta Pública** até ao dia 1 de março, a Autoridade da Concorrência (adiante, AdC), analisa o *status quo* do quadro legislativo e regulamentar aplicável e elabora uma série de Recomendações tendentes à promoção da concorrência e à maximização do bem-estar dos consumidores.

Não podemos deixar de louvar a iniciativa da AdC, que consideramos justificada em virtude de considerarmos que o atual regime legislativo e regulamentar desde há longos anos não se afigura como um fator de promoção da mobilidade elétrica, mas, sim, como um obstáculo ao cumprimento das metas que ele próprio deveria servir.

A Elergone Energia, S.A. (adiante, Elergone) é uma sociedade portuguesa, que atua, em geral, no setor da energia, e que se encontra registada como Operador de Ponto de Carregamento (adiante, OPC) e de Comercializador para a Mobilidade Elétrica (adiante, CEME), motivo pelo qual conhece bem o modelo nacional da mobilidade elétrica, bem como a sua evolução a diversos níveis, que, no seu entender, fazem com que o modelo em causa esteja ultrapassado e mereça o olhar atento do legislador, do regulador setorial e da própria AdC.

2. PARTICIPAÇÃO

2.1. Considerações prévias

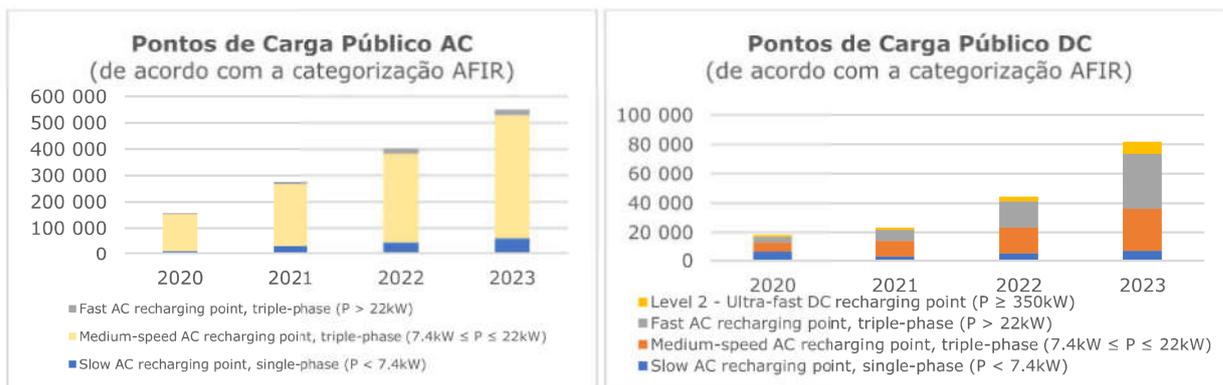
O plano da União Europeia (adiante, UE) tendente à neutralidade climática até 2050 depende, entre outros, do setor de transporte (rodoviário e marítimo), motivo pelo qual, a mobilidade elétrica é geralmente considerada uma ferramenta fundamental da transição climática.

Em geral, o setor dos transportes afigura-se essencial à economia, proporcionando muitos benefícios aos seus utilizadores, mas a mobilidade baseada em combustíveis fósseis não é isenta de consequências negativas, como emissões de gases de efeito estufa, poluição do ar, água e ruído. Por esse motivo, um dos desafios mais sérios que o setor dos transportes enfrenta é reduzir as suas emissões.

Em virtude do potencial de crescimento, a mobilidade elétrica apresenta-se como uma das vertentes com maior capacidade de reduzir aquelas emissões.

Os esforços da UE para atingir a neutralidade climática até 2050 são refletidos em várias propostas de pacotes legislativos e iniciativas que garantem a realização desse objetivo de longo prazo. Nomeadamente, o pacote *Fit for 55* que visa impulsionar o desenvolvimento da infraestrutura de recarga e garantir que os membros da UE tenham um quadro jurídico comum, estável e transparente para trabalhar, removendo assimetrias e criando, dessa forma, um verdadeiro mercado aberto e competitivo.

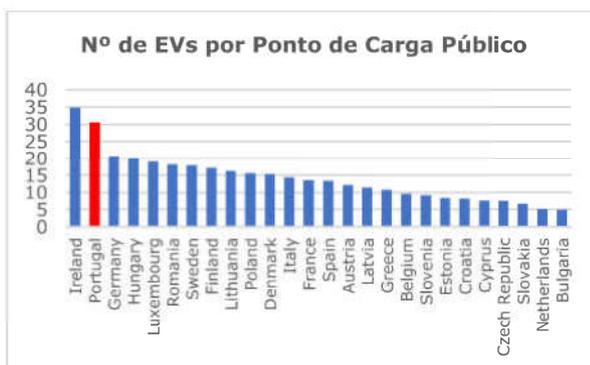
Os números mostram que essas iniciativas têm vindo a produzir, em geral, resultados positivos, verificando-se que o número de pontos de recarga está em crescimento em toda a UE.



Fonte: dados <https://alternative-fuels-observatory.ec.europa.eu/>

Contudo, este crescimento não se verifica em todos os países.

É o caso de Portugal, que passou de um modelo de carregamento relativamente bem estruturado (para a época) para o modelo atual de progressão de baixo ritmo. O movimento impulsionador sentido na maioria dos congéneres europeus não teve correspondência em Portugal, antecipando-se que a única justificação para tal é o **modelo não competitivo, fechado e que despromove o consumidor enquanto força motriz do processo de transição energética.**

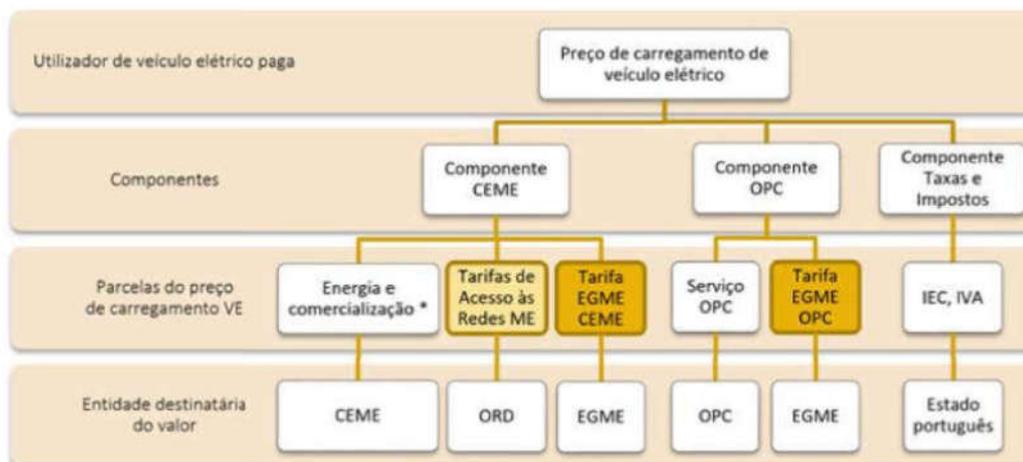


Fonte: dados <https://alternative-fuels-observatory.ec.europa.eu/>

O modelo de mobilidade elétrica português remonta a 2010 e é centrado na Mobi.e - uma empresa pública indicada pelo governo - que garante a gestão da energia e dos respetivos fluxos financeiros resultantes das operações da rede de mobilidade elétrica (EGME), isto é, aquelas que se verificam em pontos de carregamento instalados em locais de acesso público ou em locais privados de acesso público (Artigo 25.º, nº 1 e Artigo 26.º, nº 1 do Decreto-Lei n.º 39/2010, de 26.04, adiante DL 39/2020).

A estrutura subjacente à Mobi.e é datada, complexa e intrincada, envolvendo um número excessivo e redundante de intervenientes¹, sobretudo quando em comparação com um modelo de mercado livre (ambos ilustrados nas imagens infra): utilizadores de veículos elétricos (UVE), comercializadores de energia para a mobilidade elétrica (CEME), operadores de pontos de carregamento (OPC), Operador da Rede de Distribuição (ORD). Esta complexa teia reflete-se igualmente nas obrigações a que os intervenientes estão adstritos a fim de participarem na rede de mobilidade; veja-se, a título de exemplo, o caso dos OPC que estão obrigados a i) conferir à EGME poderes para promover, por sua conta

¹ Nos termos da Diretiva 2014/94/EU, bem como do Regulamento, os serviços de carregamento englobam as atividades de comercialização de eletricidade para a mobilidade elétrica e de operação de pontos de carregamento, ao contrário do que sucede com o DL 39/2010 que atribui a primeira aos CEME e a segunda aos OPC.



Legenda:



(*) No caso das Regiões Autónomas da Madeira e dos Açores, o preço de energia e comercialização é regulado.

Imagem 3 – Estrutura do preço final pago pelo UVE²

Ao comparar o preço para carregar VE na rede pública com alternativas de carregamento doméstico e fora da rede, fica claro que os preços altos são principalmente o resultado da estrutura ineficiente e complexa da Mobi.e, tornando difícil atrair o investimento necessário, seja em infraestrutura por operadores de e-mobilidade ou nos próprios veículos pelos consumidores finais.

Figura 7-1 - Comparação de opções de carregamento de veículos elétricos e outras motorizações, 2024

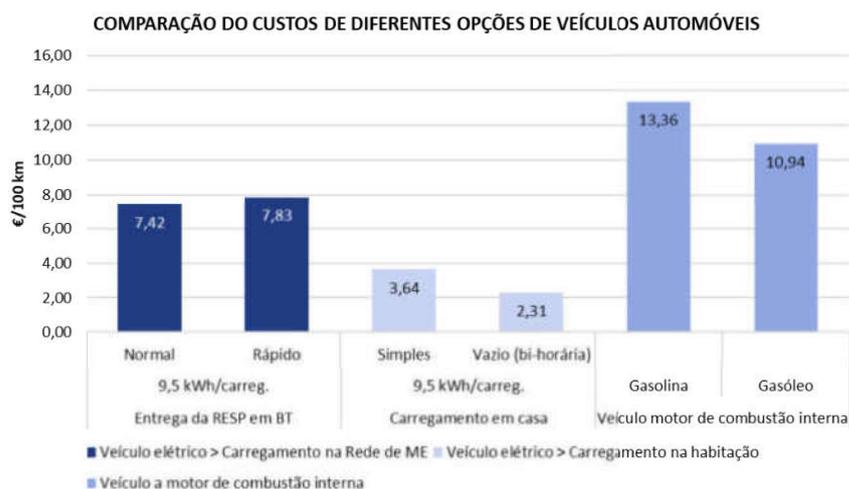


Imagem 4 – Comparação dos custos de carregamento/abastecimento de VE, 2024

Fonte: ERSE³

² Disponível em [Tarifas e Preços \(erse.pt\)](https://www.erse.pt/Tarifas-e-Preços)

³ Disponível em [Tarifas e Proveitos EGME 2023 \(erse.pt\)](https://www.erse.pt/Tarifas-e-Proveitos-EGME-2023) – página com número 47

As vulnerabilidades da arquitetura da rede de mobilidade elétrica em Portugal são ainda mais destacadas se considerarmos que o preço de carregamento é financiado publicamente através do Fundo Ambiental. De facto, o Despacho n.º 341/2024, de 15 de janeiro, do Ministério do Ambiente e da Ação Climática, manteve para 2024 o apoio financeiro, que se cifra em € 0,1684, para cada carregamento a ser feito na rede pública. Pode ler-se no referido Despacho: *Apesar do crescimento significativo, o número de veículos elétricos em Portugal ainda é pequeno em comparação com o total de veículos. Para atingir os objetivos estabelecidos, e considerando a importância das fontes renováveis no mix energético nacional, é fundamental acelerar a transição de veículos movidos a combustíveis fósseis para veículos elétricos*⁴.

Não deixa de ser digno de nota o reconhecimento da fragilidade do sistema que a Mobi.e faz no seu próprio sítio da internet: *Sem este apoio, a tarifa a aplicar em cada carregamento na rede Mobi.e aumentaria 51%, face a 2023, pelo que "importa manter alguma estabilidade nos preços de carregamento", refere o despacho, sublinhando que "o setor da mobilidade elétrica é um setor emergente, ainda de reduzida dimensão, mas determinante para Portugal atingir os objetivos a que se vinculou*⁵.

Trata-se de um **modelo de negócio complexo e caro, com barreiras à entrada e, por isso, desincentivador de investimentos, e que dificulta uma transição suave, do ponto de vista do UVE, entre o carregamento doméstico e o carregamento na rede pública, isolando Portugal do resto dos países europeus.**

A desadequação da arquitetura é realçada pelo facto de a Mobi.e ter a incumbência de partilhar com os OPC e CEME a informação necessária à determinação dos fluxos financeiros e de dados para que aqueles possam, por exemplo, faturar os seus serviços. Tal solução não tem justificação em qualquer motivo técnico ou operacional não havendo paralelo deste *modus operandi* com qualquer modelo vigente noutro país da UE.

A complexidade da estrutura montada ao invés de potenciar o crescimento da rede nacional, representa, as mais das vezes, um obstáculo a esse crescimento, servindo, tão somente para se justificar a si própria.

Adicionalmente, a rigidez do modelo, com a necessária rigidez na formulação do preço final a pagar pelo UVE, não permite, pelo menos de uma maneira eficiente (que não se traduza em mais fluxos e, conseqüentemente, mais custos), uma integração completa e imediata de campanhas promocionais, como sendo propostas de *happy hour* ou oferta de carregamentos associados a compras em determinados espaços. Uma vez mais, como o preço final a ser cobrado dentro da rede de mobilidade elétrica nacional é o resultado da agregação de uma estrutura de custo/remuneração de vários atores no processo, OPC, CEME, ORD, Mobi.e e hospedeiro (por exemplo, edifícios) e considerando que o valor de cada transação é relativamente "pequeno", **a aplicação de campanhas de venda eficientes torna-se praticamente impossível, contribuindo assim para preços mais altos para os UVE.**

2.2. Comentários às Recomendações

No seu Estudo, a AdC apresenta as seguintes recomendações:

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

⁴ [Diário da República](#)

⁵ [Fundo Ambiental 2024 - Mobi.e \(mobie.pt\)](#)

carregamentos numa base *ad-hoc* e transparente, pelo que se recomenda a sua implementação plena de forma atempada.

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.

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.

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.

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

Recomendações aos Municípios

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

Na presente participação a Elergone comentará essencialmente o conteúdo das Recomendações n.ºs 1, 2, 3 e 6, pelo seu impacto direto na atividade que desenvolve.

2.2.1. *Recomendação 1. Promover a simplificação do modo de pagamento nos pontos de carregamento acessíveis ao público.*

Entendemos que esta Recomendação é pertinente não só quando entendida, em particular, como a necessidade de implementação dos sistemas necessários a que seja possível a realização de pagamentos *ad hoc* (inexistência de relação contratual prévia entre o UVE e o CEME), mas, igualmente, quanto à necessidade de reforço da transparência nas transações comerciais a realizar com os UVE.

Quanto ao primeiro – necessidade de implementação dos sistemas em que seja possível a realização de pagamentos *ad hoc* -a sua (quase) inexistência até à data reflete bem que a complexidade da arquitetura da Mobi.e serve apenas para se justificar a si própria. Só muito recentemente, e face à imposição introduzida pelo Regulamento 2023/1804, de 13 de setembro de 2023 (adiante, Regulamento), aplicável a partir do dia 13 de abril, a Mobi.e informou os operadores sobre a forma necessariamente “contingente” criada para contornar esta imposição. Pode ler-se nessa comunicação⁶: *O princípio base na Rede Mobi.E é que, não obstante quem esteja a prestar o serviço ad-hoc, a energia destes carregamentos tem de estar sempre associada a um CEME* (sublinhado nosso).

Isto, em violação do já citado Regulamento que estabelece expressamente no ponto 55) do Art.º 2.º, que *um abastecimento numa base ad hoc é um serviço de abastecimento adquirido por um utilizador final sem necessidade de*

⁶ disponível [aqui](#)

esse utilizador se registar, celebrar um contrato por escrito ou estabelecer uma relação comercial com o operador desse ponto de abastecimento que vai além da mera aquisição do serviço de abastecimento (sublinhado nosso).

Quanto ao segundo - reforço da transparência nas transações comerciais a realizar com os UVE -, o sistema em vigor não é transparente para com estes, uma vez que não permite uma comunicação simples do preço final a ser pago por um dado serviço de carregamento.

Por um lado, a arquitetura da Mobi.e implica que o preço final a ser pago por um UVE resulte da combinação de diversas variáveis (ativação, tempo, kWh, fixo no caso dos OPC e simples, bi-horário, tri-horário, no caso dos CEME; ciclo (diário ou semanal), tarifas de acesso relativas a mobilidade elétrica (MT ou BT), Tarifa EGME), que são diferentes em cada ponto de carregamento. Por outro lado, o UVE não sabe antecipadamente quanto deverá pagar por cada carregamento: o UVE só tem acesso ao valor a ser pago ao OPC de um ponto de carregamento; o preço da energia efetivamente consumida só lhe será disponibilizado na faturação recebida, em princípio mensalmente, do CEME respetivo.

Tudo isto, prejudica a confiança dos UVE no sistema e poderá justificar que o método preferencial de carregamento seja o carregamento doméstico a invés da rede pública de mobilidade.

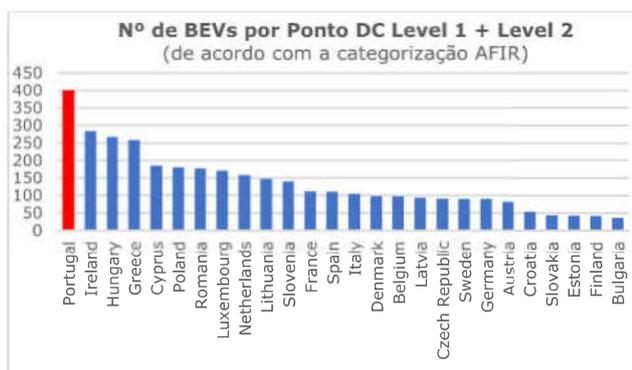
2.2.2. Recomendação 2. Promover a simplificação do modelo organizativo, integrando o papel dos OPC e dos CEME e Recomendação 3. Avaliar os custos e benefícios de selecionar a EGME por um mecanismo competitivo, aberto, transparente e não discriminatório, já que está em causa um direito exclusivo – análise integrada

Aquando da criação do regime da mobilidade elétrica o legislador português dava os primeiros passos para a criação de um mercado até então inexistente, assim se justificando a opção de criar uma espécie de monopólio submetido a uma única entidade gestora. No plano dos princípios deveria, contudo, tratar-se de uma opção limitada no tempo, só assim se atendendo ao princípio da proporcionalidade que deve presidir à restrição de qualquer direito fundamental, em concreto o da livre iniciativa económica.

Ao contrário do que sucedia em 2010 e nos anos imediatos que lhe seguiram, nos nossos dias, existe uma forte procura de carros elétricos pelos respetivos utilizadores, existem diversos operadores económicos em distintos setores de mercado que, na prossecução dos seus interesses, canalizaram investimentos para o setor da mobilidade elétrica ou que se mostram interessados em fazê-lo. O único impedimento a que tal aconteça é, na verdade, o modelo criado inicialmente precisamente com o propósito de impulsionar o mercado da mobilidade elétrica.

Como explicar a disseminação de diversas redes pertencentes a operadores estrangeiros em diversos países europeus exceto em Portugal? De que forma esta ausência compromete os desafios relativos à transição energética e descarbonização assumidos por Portugal no âmbito da UE? Sublinhamos que a mobilidade elétrica deve ser percecionada como um meio – eficiente, concorrencial – de atingir um fim - a descarbonização tendente à neutralidade carbónica -, pelo que é aquela que deve estar ao serviço desta.

A ausência destes operadores estrangeiros em Portugal tem maior impacto nos Pontos de Carregamento Super e Hiper Rápidos, limitando a oferta destes carregadores para os UVE portugueses, o que deixa Portugal na pior posição do ranking, com 400 VE (BEVs) por cada ponto de carregamento.



Fonte: dados <https://alternative-fuels-observatory.ec.europa.eu/>

Da mesma forma que o Conselho Tarifário da ERSE em Parecer emitido em 2021, também os grandes operadores internacionais antecipam o carácter deficitário de um sistema caracterizado como de elevada complexidade e centralidade, tendencialmente insustentável, recomendando aquela entidade, já em 2021, uma revisão do modelo e alertando, já então, para entraves à concorrência e à prestação de serviços mais baratos.

Em linha com as recomendações da AdC, entendemos que deve ser valorizado o papel impulsionador do atual regime aquando da sua criação, sem, contudo, não deixar de se reconhecer que o mundo ao qual se aplica já não é o mesmo que em 2010.

Na presente fase, deverão ser encontradas soluções adequadas a um sistema já não embrionário, mas maduro, em que o conhecimento e qualificações da até então entidade gestora se podem agora reservar e ser colocadas ao serviço do acompanhamento e monitorização do funcionamento do mercado da mobilidade elétrica, não numa ótica de gestão do sistema, mas, sim, numa perspetiva de aprofundamento científico e de recolha da informação relevante nesta área.

Esta alteração trará importantes benefícios a uma atividade económica até então injustificadamente limitada, eliminando custos desnecessários e, com isso, ineficiências e permitindo que o mercado encontre, por si, soluções mais eficientes e, por conseguinte, concorrenciais, beneficiando, em última análise, o UVE.

Neste sentido, subscreve-se uma reformulação do sistema da mobilidade, eliminando a necessidade de uma entidade gestora do setor.

Relativamente à dualidade OPC/CEME, subscrevemos integralmente a Recomendação da AdC, considerando que o próprio Regulamento (assim como a Diretiva 201494/EU antes dele) prevê nos pontos 36) e 39) do Art.º 2.º que, ao contrário do previsto no Art.º 5.º do DL 39/2010, tanto o prestador de serviços de mobilidade diretamente, como o operador de um ponto de carregamento (diretamente ou indiretamente através de um prestador de serviços de mobilidade), possam prestar um serviço de carregamento ao utilizador final, sem prejuízo de o operador de pontos de carregamento ser, ainda, responsável pela gestão e operação de um ponto de carregamento.

Desconhece-se, na presente data, de que forma a Mobi.e pretende conformar a atual arquitetura ao sobredito Regulamento já a partir de 13 de abril, sendo certo que, como habitualmente, o sistema, como um todo, e os operadores, em particular, ganhariam com uma harmonização expressa que reduzisse o risco hermenêutico e trouxesse tranquilidade ao mercado.

Certo é que, na presente data, o regime de mobilidade elétrica nacional assenta num modelo de negócio complexo, caro e repelente de investimentos. Ao invés de se promover um modelo que permita que os intervenientes da indústria de carregamento de VE beneficiem diretamente do crescimento exponencial do mercado de VE - os OPCs podem maximizar o número de UVE a carregar nos seus pontos de carga, os CEMEs podem otimizar as experiências de carregamento dos

seus próprios clientes, permitindo carregamento contínuo e sem problemas em várias redes de carregamento – 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.**

Do ponto de vista do UVE fica impossibilitada a harmonização europeia visada nomeadamente pelo Regulamento, existindo antes uma transição abrupta entre o nosso país e o estrangeiro, isolando Portugal do resto dos países europeus, onde a oferta é maior e o preço mais transparente e, por conseguinte, barato.

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

A arquitetura existente simplesmente não permite (ou no limite até poderia permitir à custa da introdução de mais fluxos e mais complexidade num sistema já de si com muita capilaridade) a chamada "flexibilidade de consumo". Na verdade, o sistema de mobilidade elétrica nacional constitui uma **barreira à integração de sistemas de produção de energia no consumo/fornecimento das estações de carregamento, tornando o carregamento dos VE, por esse motivo, mais caro para os respetivos UVE**, potenciando a utilização de fontes de energia não renováveis em detrimento de fontes de energia limpa, ao arrefio das orientações europeias e dos compromissos assumidos por Portugal no que diz respeito ao atingimento da neutralidade carbónica.

A arquitetura atual da Mobi.e não permite que a geração distribuída (Unidade de Produção para Autoconsumo instalada no edifício) seja associada ao carregamento de veículos elétricos, o que torna impossível a chamada "flexibilidade de consumo", aproveitando, p.e., excedentes de autoconsumo, usando 100% de energia renovável, a preços de produção mais baixos e beneficiando, ainda, do aumento das perdas evitadas nas redes.

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 produção renovável.

O sistema implementado não permite transmitir de forma eficiente aos UVE os ganhos do uso de uma infraestrutura elétrica já existente, nomeadamente em edifícios ligados em Média ou Alta Tensão, atendendo a que o fornecimento de energia elétrica para a mobilidade tem de efetivar-se, nos termos da lei nacional, exclusivamente através dos CEME. Desta forma, são desperdiçadas as eficiências conseguidas em muitos dos edifícios destinados ao comércio e serviços, resultantes de investimento dos respetivos titulares na construção e gestão das instalações elétricas existentes (investimento nas instalações, manutenção especializada, acompanhamento por técnicos responsáveis, etc...), da existência de tarifas de eletricidade mais vantajosas dado os volumes de energia envolvidos e as respetivas tarifas de acesso.

Na mesma senda, a rede de mobilidade elétrica não se mostra permeável a uma recomendável articulação com as instalações elétricas preexistentes dos edifícios, impedindo uma adequação integrada da disponibilidade de potência às necessidades de cada momento, incluindo às necessidades do próprio Sistema Elétrico Nacional (adiante, SEN).

O aproveitamento de todas estas eficiências possibilitaria aos operadores a prática de preços mais competitivos, em benefício dos UVE, além de que incentivaria o investimento em medidas de gestão e eficiência energética.

A rigidez do atual regime prejudica também a gestão do próprio SEN. Senão vejamos:

- i. ORD e o ORT não podem contar com a flexibilização da mobilidade elétrica através da penetração das energias renováveis para fazer face aos desafios de gestão do sistema;
- ii. Torna desnecessariamente complexos os reportes das previsões do consumo e da produção, com os consequentes desvios/custos.
- iii. Obriga o ORD a processar uma quantidade enorme de informação:
 - Processamento dos diagramas de carga de todos os CEME;
 - Em pontos de carregamento instalados em edifícios, implica a correção diária do diagrama de cargas do edifício expurgando o diagrama de cargas de cada OPC que opere nesse local;
- iv. A própria Mobi.e só consegue exercer a sua atividade mediante investimentos muito elevados em sistemas de informação e no tratamento de milhares de dados de forma a:
- v.
 - Aferir o diagrama de cargas de cada CEME (agregação diária em cada 15 mim de todos os clientes desse CEME);
- vi.
 - Reportar ao ORD, os consumos dos pontos de carregamento para serem aferidos os consumos dos edifícios;
- vii. Considerando a complexidade e falibilidade de todo o sistema haverá que ter em conta que sempre que existe uma falha de informação/erro, facto relativamente recorrente, a mesma terá de ser suprida ao longo de toda a cadeia de tratamento, agravando, desta forma, os custos com a intervenção de cada operador.

3. CONCLUSÕES

Em síntese, entende a Elergone que o **atual modelo de mobilidade elétrica não serve, atualmente, nenhum dos desígnios para que foi pensada:**

- A. Por um lado, não consubstancia hoje uma ferramenta adequada ao serviço da descarbonização;
- B. Por outro lado, não contribui para uma melhor, mais diversificada e, por conseguinte, mais barata oferta ao UVE.

Concretamente,

1. Impõe uma estrutura datada, fechada, não concorrencial e intrincada, envolvendo um número excessivo e redundante de intervenientes;
2. A complexidade da estrutura serve tão somente para se justificar a si própria, traduzindo-se em custos elevados para os diversos intervenientes, o que acaba por degradar a oferta comercial aos UVE;
3. Os UVE não têm conhecimento prévio acerca do preço final total de cada carregamento, o que promove a desconfiança no sistema;
4. Trata-se de um sistema que impõe barreiras à (1) entrada, (2) operação e (3) desenvolvimento de uma atividade económica, sem que tal encontre justificação pela lente da necessidade, adequação ou razoabilidade;
5. Trata-se de um sistema deficitário, controlado, ainda assim, pelos, ainda existentes, apoios financeiros públicos;
6. Desincentiva o investimento de operadores estrangeiros, em contraciclo com as orientações europeias, concretamente, quanto ao racional de harmonização europeia que preside ao Regulamento;

7. Dificulta uma transição suave, do ponto de vista do UVE, entre o carregamento doméstico e o carregamento na rede pública;
8. Não está alinhado com os compromissos nacionais e europeus tendentes à neutralidade carbónica;
9. A estrutura de custeio deste complexo sistema não permite a flexibilização da oferta comercial, nomeadamente através de campanhas promocionais;
10. Não é permeável à chamada flexibilidade do consumo, ou seja, não permite a associação a sistemas de produção de energia de origem 100% renovável, ou o aproveitamento de eficiências preexistentes, p.e., em edifícios alimentados em Média e Alta Tensão, além de que impede uma adequação integrada da disponibilidade de potência às necessidades do próprio SEN, com prejuízo da oferta a disponibilizar aos UVE.

Pelo exposto, a Elergone subscreve integralmente as Recomendações da AdC relativas à simplificação do modo de pagamento nos pontos de carregamento acessíveis ao público e à possibilidade dos OPC (e já não os CEME por não se encontrar justificação para esta dualidade) contratualizarem energia elétrica a qualquer agente económico que a disponibilize. Quanto às Recomendações sob os números 2 e 3, entende a Elergone, pelas razões já apontadas, não se justificar o atual modelo organizativo, alinhando, apesar disso, pela integração do papel dos OPC e dos CEME, mas já não quanto à necessidade de existência de uma entidade gestora do sistema.

A Elergone entende, outrossim, que o modelo deve ser revisto e atualizado, elevando a mobilidade elétrica ao estatuto de atividade económica que deve ser desenvolvida no âmbito de um mercado, aberto, livre e concorrencial.

Elergone Energia, S.A., 1 de março de 2024