

AUTORIDADE DA CONCORRÊNCIA

CONSULTA PÚBLICA RELATIVA AO ESTUDO “CONCORRÊNCIA E MOBILIDADE ELÉTRICA EM PORTUGAL”

A **EVIO – Electrical Mobility, S.A. (EVIO)** saúda o lançamento de uma consulta pública focada no tema da concorrência no setor da mobilidade elétrica em Portugal, agradecendo a possibilidade de dar o seu contributo para esta discussão.

I. Enquadramento

1. A EVIO é uma empresa de origem portuguesa de cariz marcadamente tecnológico, centrada na investigação e desenvolvimento de soluções inovadoras na área da mobilidade elétrica e da energia. Neste contexto, a EVIO opera uma plataforma digital agnóstica de carregamentos (**Plataforma EVIO**) - compatível com os diversos sistemas usados pelos fabricantes de postos de carregamento -, dirigida a usuários individuais, empresariais e entidades do setor público e social e que suporta os vários âmbitos da sua atuação.

A EVIO disponibiliza diversas soluções de carregamento de veículos elétricos, tanto em espaços de acesso público como em espaços de acesso privado, incluindo atividades complementares, tais como gestão de postos de carregamento, gestão de frotas e gestão dinâmica de energia, integrada com a mobilidade elétrica.

No que respeita à rede pública de mobilidade elétrica, a EVIO atua no mercado nacional na qualidade de comercializador de eletricidade para a mobilidade elétrica (**CEME**), bem como enquanto operador de pontos de carregamento (**OPC**)¹.

A EVIO atua também nos mercados internacionais, na qualidade de e-Mobility Service Provider (eMSP) e também de OPC.

2. O Regulamento (UE) 2023/1804, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 13 de setembro, relativo à criação de uma infraestrutura para combustíveis alternativos e que revoga a Diretiva 2014/94/EU (“**Regulamento AFIR**” ou “**AFIR**”)² será diretamente aplicável na ordem jurídica

¹ O regime jurídico atual da mobilidade elétrica dispõe que “(a) atividade de comercialização de eletricidade para a mobilidade elétrica só pode ser exercida por operadores de pontos de carregamento, devidamente licenciados” (cf. artigo 7.º, n.º 1, do Decreto-Lei n.º 39/2010, de 26 de abril, com as alterações mais significativas e recentes introduzidas pelo Decreto-Lei n.º 90/2014, de 11 de junho, e pela Lei n.º 19/2024, de 5 de fevereiro).

² Nos termos do n.º 1 do artigo 1.º, o AFIR “estabelece metas nacionais obrigatórias que conduzam à implantação de uma infraestrutura suficiente para combustíveis alternativos na União para veículos rodoviários, comboios, navios e aeronaves estacionadas. Estabelece especificações técnicas e requisitos técnicos comuns em matéria de informação aos utilizadores, disponibilização de dados e requisitos de pagamento para a infraestrutura para combustíveis alternativos.” No que respeita às metas nacionais para as infraestruturas de carregamento destinadas a veículos ligeiros, o AFIR dispõe, no n.º 1 do artigo 3.º, que “(o)s Estados-Membros devem assegurar que, no seu território, são instaladas estações de carregamento destinadas a veículos elétricos ligeiros acessíveis ao público, de forma proporcional à adoção de veículos elétricos ligeiros, e que forneçam potência suficiente para esses veículos.”

nacional a partir do próximo dia 13 de abril, com impactos no setor da mobilidade elétrica em Portugal. Nesta medida, a boa compreensão e adequada implementação das soluções ali previstas revela-se essencial para os agentes do setor.

3. A Autoridade da Concorrência (**AdC**) refere no estudo submetido a consulta pública (“**Estudo**”) que “desenvolveu uma *análise às condições de concorrência* no setor da mobilidade elétrica, em benefício dos consumidores e da transição para uma economia energética sustentável” e que “identificou *barreiras* passíveis de comprometer o desenvolvimento e a expansão de uma rede de mobilidade elétrica com cobertura adequada, eficiente e competitiva.” (itálico nosso)

II. Comentários

4. Os comentários que formulamos na presente consulta pública circunscrevem-se aos aspetos mais diretamente ligados à atividade desenvolvida até ao momento pela EVIO, tendo presente a iminente aplicação do Regulamento AFIR. Assim, focar-nos-emos nos seguintes temas suscitados pela AdC como constituindo “*barreiras à entrada e expansão de operadores nos mercados*” e relativamente aos quais são formuladas Recomendações:

(i) **Experiência dos utilizadores no que respeita ao pagamento e comparabilidade de preços**

5. No entendimento da AdC, “(a) experiência dos utilizadores de veículos elétricos poderia ser melhorada, em termos de assegurar maior simplicidade no pagamento e comparabilidade de preços”, dado que “é difícil antecipar o custo final de carregamento, verificam-se diferentes estruturas de preços consoante o tipo de ponto de carregamento e os pontos de carregamento integrados na rede pública não disponibilizam aos utilizadores a possibilidade de efetuar carregamentos *ad-hoc* através de pagamentos eletrónicos, sem a necessidade de aceder a uma aplicação digital. Mais refere a AdC que “para promover uma maior mobilidade elétrica, importaria assegurar que o carregamento de um veículo elétrico fosse, se possível, quase tão fácil como abastecer gasolina ou gasóleo. A este respeito, a entrada em vigor em pleno do Regulamento (UE) 2023/1804 será relevante para assegurar que os pontos de carregamento acessíveis ao público disponibilizem carregamentos *ad-hoc*, aceitando pagamentos eletrónicos. Importa, todavia, assegurar a sua implementação em pleno de forma atempada, em benefício dos consumidores”.

Sobre este tema, a AdC formula a **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”.

Comentário EVIO:

6. Concordamos que a transparência dos preços e a facilidade do carregamento são aspetos essenciais na mobilidade elétrica. Por isso, a EVIO apostou, desde a primeira hora, na

disponibilização de uma aplicação digital que dá resposta a estas necessidades, simplificando de forma significativa o processo de carregamento através da modalidade de carregamento *ad hoc*, permitindo, como é salientado no Considerando 33 do AFIR, que os utilizadores recebam informações precisas sobre as diferentes componentes do preço antes do início da sessão de carregamento e, deste modo, antecipem o custo total, incluindo todas as componentes tarifárias de CEME, OPC, tarifas e impostos, sendo o pagamento efetuado imediatamente após o carregamento³.

Inclusivamente, os utilizadores da EVIO podem comparar simultaneamente, na mesma aplicação, o custo total de carregamento num qualquer posto em Portugal, com o custo total de carregamento num posto fora de Portugal, sem que o utilizador perceçione qualquer diferença resultante dos diferentes modelos de organização dos mercados.

7. Assim, e sem prejuízo do previsto no artigo 5.º do AFIR relativamente aos pontos de carregamento em espaços de acesso público terem de disponibilizar instrumentos de pagamento eletrónico aos utilizadores nas situações e datas ali referidas, não consideramos que a “necessidade de aceder a uma aplicação digital” referida pela AdC possa ter qualquer conotação negativa, dado o nível de informação, comparabilidade de preços e simplificação dos carregamentos que lhe estão associados. Salieta-se que estudos realizados, como o da “AMME *“ Resultados do inquérito sobre carregamento fora de casa”*”, de novembro de 2022, revelam que a app móvel é uma das formas preferidas pelos utilizadores para autenticação de carregamento de um veículo elétrico num posto fora de casa.

8. Adicionalmente, lê-se no Considerando 28 do AFIR que *“a possibilidade de desenvolver serviços digitais avançados, incluindo soluções de pagamentos baseados em contratos, e de assegurar a transparência da informação aos utilizadores através de meios digitais depende da implantação de pontos de carregamento inteligentes e conectados digitalmente que apoiem a criação de uma infraestrutura interoperável e conectada digitalmente. Esses pontos de carregamento inteligentes deverão incluir um conjunto de atributos físicos e especificações técnicas (hardware e software) necessários para enviar e receber dados em tempo real e permitir o fluxo de informações entre os intervenientes no mercado que dependem desses dados para poderem desenvolver plenamente a experiência de carregamento, incluindo operadores de pontos de carregamento, prestadores de serviços de mobilidade, plataformas de itinerância eletrónica, operadores de redes de distribuição e, em última análise, utilizadores finais.”* (itálico nosso)

9. A importância dos aspetos acima referidos é manifesta para que os serviços de mobilidade elétrica sejam prestados com níveis adequados de qualidade. Todavia, tem-se verificado que muitos OPC em Portugal não estão a permitir que se apure o valor final de pagamento em carregamentos *ad-hoc* pelos CEME logo após o termo da sessão de carregamento. Com efeito, verifica-se a falta de envio atempado de alguns CDR (*Charging Detail Records*), por vezes

³ Como refere a AdC no *Estudo*, pág. 13, “este tipo de aplicações digitais disponibiliza diferentes funcionalidades aos utilizadores, como sejam (i) identificar os pontos de carregamento mais próximos incluídos na rede da aplicação, com a indicação da potência, nível de ocupação e respetivos preços e (ii) efetuar o pagamento através da aplicação”.

motivada por deficiências tecnológicas dos postos de carregamento detidos pelos OPC que falham no envio de informação para o sistema da Entidade Gestora da Mobilidade Elétrica (Mobi.e), que, por seu turno, não transmite os dados necessários ao CEME.

10. Esta situação leva à existência de erros na cobrança aos utilizadores que, no entendimento da EVIO, deveriam ser socializados pelo sistema, através da Mobi.e, que, nos períodos tarifários seguintes, teria direito à recuperação dessas perdas ou ganhos supranormais através de um cálculo de proveitos permitidos regulamentado pela ERSE (repercussão para a frente), ao invés de o prejuízo ser internalizado pelos CEME – note-se que, ao abrigo do disposto no artigo 61.º do Regulamento da Mobilidade Elétrica, aprovado pela ERSE, a Mobi.e pode efetuar acertos e correções de consumo da rede de mobilidade elétrica até ao trigésimo dia seguinte ao do carregamento dos veículos elétricos, mas tais acertos e correções não afetam a faturação aos UVE (que carregam, pagam e seguem), sendo repercutidos nos CEME e CSE. Este mecanismo permitiria criar um *leveled playing field* entre os CEME que, como a EVIO, prestam um serviço digital de elevada qualidade com faturação e cobrança imediatamente a seguir a cada sessão de carregamento, e os CEME que operam através do tradicional sistema contratual com faturação e pagamento mensais, muitas vezes sem disponibilizar uma app que possibilite aos utilizadores conhecer os seus custos de carregamento.

Consideramos que o prazo de envio dos dados necessários para cálculo do custo final da sessão de carregamento por parte dos postos de carregamento deveria ser de 5 segundos, não sendo aceites correções posteriores. A prática atual não é compatível com a cobrança ao utilizador logo após o carregamento.

(ii) Modelo organizativo da mobilidade elétrica

11. A AdC considera que “a integração das atividades de comercialização de eletricidade para a mobilidade elétrica (CEME) e de operação de pontos de carregamento (OPC) permitiria um modelo mais eficiente. Com efeito, atualmente, a atividade de CEME só pode ser exercida por OPC. Acresce que a existência de diferentes agentes no sistema exige recolha adicional de dados para a faturação entre os diferentes agentes.”

Pelo que formula a **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.”

Comentário EVIO:

12. A EVIO discorda totalmente desta recomendação da AdC, que promove a verticalização, o *bundling*, diminuindo o número de agentes de mercado e, conseqüentemente, a concorrência no fornecimento de eletricidade para a mobilidade elétrica, com prejuízo para os utilizadores.

Esta situação é particularmente gravosa tendo em conta que o nível de concentração da atividade de OPC em Portugal é elevado. Como refere a AdC, “em setembro de 2023, cerca de 57% dos postos de carregamento integrados na rede de mobilidade elétrica foram operados

pelos três OPC mais representativos”⁴. A ser concentrada nestes a atividade de comercialização de eletricidade, a sua posição já dominante seria reforçada, em prejuízo da concorrência.

13. Veja-se, aliás, que a integração entre OPC e CEME é apontada na Caixa 8. Barreiras à entrada e à expansão de operadores nos mercados europeus do *Estudo* como algo que acarreta riscos ao nível de preocupações concorrenciais.⁵

14. Exemplificando, os tarifários CEME da EVIO são sistematicamente mais baratos para os consumidores do que os tarifários praticados pelos CEME associados aos OPC mais representativos. Desta forma, caso fosse efetuada a concentração entre CEME e OPC, os utilizadores de 57% dos postos de carregamento em Portugal estariam sujeitados a pagar um preço superior de eletricidade, devido à impossibilidade de concorrência por parte dos CEME nesses postos de carregamento.

15. Os postos de carregamento, por se tratarem de infraestruturas físicas, têm características de monopólios naturais e, como tal, o *unbundling* das atividades que não tenham natureza de infraestrutura, como é o caso do fornecimento de eletricidade e da prestação de serviço, fomenta a concorrência, com benefícios claros para os consumidores como, aliás, aconteceu na generalidade dos sistemas de eletricidade e de gás natural.

16. Concordamos, pois, que uma rede densa e competitiva de infraestruturas de carregamento é essencial para a adoção de veículos elétricos. Contudo, entendemos que a concorrência não deve restringir-se às infraestruturas de carregamento, sendo fundamental a existência de diversos agentes envolvidos na comercialização de eletricidade para a mobilidade elétrica que possam disponibilizá-la através dos diversos pontos de carregamento existentes, independentemente da propriedade ou da entidade exploradora dos mesmos.

17. O AFIR aponta neste sentido, ao prever a figura do “prestador de serviços de mobilidade” (“eMSP”, semelhante ao CEME), definindo-o como “uma pessoa coletiva que presta serviços a um utilizador final em troca de remuneração, incluindo a venda de serviços de carregamento ou abastecimento”,⁶ e referindo no Considerando 34 que os prestadores de serviços de mobilidade deverão poder operar em condições de mercado justas, o que não ocorrerá se for efetuado o *bundling* entre atividades concorrenciais e redes de infraestruturas concentradas num reduzido número de empresas de grande dimensão.

(iii) Exercício da atividade de gestão de operações da rede de mobilidade elétrica

18. A AdC considera que “(d)esde 2015, a rede de mobilidade elétrica desenvolveu-se de forma significativa, em particular ao nível do número de carregamentos efetuados, do número de pontos de carregamento e das cobertura e distribuição geográfica dos pontos de carregamento”, pelo que “afigura-se pertinente que a escolha da(s) entidade(s) que irá(ão) exercer a atividade de gestão da rede de mobilidade elétrica seja reavaliada, nomeadamente ao nível do processo

⁴ *Estudo*, pág. 24.

⁵ *Estudo*, pág. 31.

⁶ Cf. artigo 2.º(36).

adotado para efetuar essa seleção. A existência de uma única EGME afigura-se ser adequada, no momento atual, uma vez que a centralização dessa atividade beneficia a eficiência no seu exercício, dadas as funções subjacentes à mesma”.

Mais refere a AdC “ser pertinente aferir dos custos e benefícios de o processo de seleção da EGME passar a ser regido por mecanismos de mercado competitivos, abertos, transparentes e não discriminatórios. Numa ótica de concorrência, essa opção permitiria dinamizar a concorrência pelo mercado, em benefício da eficiência económica. Tal seria passível de se traduzir na diminuição da tarifa da EGME, em benefício dos consumidores.”

Pelo que formula a **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.”

Comentário EVIO:

19. Enquanto agentes da mobilidade elétrica, cumpre-nos salientar que a intenção preconizada se pode afigurar prematura e desestabilizadora num mercado ainda emergente, no qual se iria seguramente gerar disrupção da atividade, com custos elevados em termos de adaptação de sistemas e processos.

(iv) Quadro legislativo atual

20. A AdC considera que “o atual quadro legislativo não se encontra ajustado à existência de novos agentes no setor elétrico, como os agregadores, uma vez que exige que os CEME contratem o fornecimento de energia elétrica com um ou mais comercializadores de eletricidade devidamente reconhecidos ou através dos mercados organizados. Esta norma legal constitui, por isso, uma barreira legal à entrada.”

Sobre este tema, a AdC formula a **Recomendação 6**. “Permitir que os CEME ou os OPC contratualizem energia elétrica a qualquer agente económico que a comercialize (e.g., agregadores)”.

Comentário EVIO:

21. A EVIO considera que a energia elétrica no âmbito da rede pública de mobilidade elétrica deve continuar a ser disponibilizada por todos os CEME, não se devendo colocar a possibilidade de os OPC a passarem a disponibilizar em condições que lhes confeririam uma vantagem prejudicial da livre concorrência, com prejuízo para os utilizadores do serviço.

22. A EVIO concorda que os CEME possam contratualizar a eletricidade para a mobilidade elétrica com qualquer agente económico que a possa disponibilizar em conformidade com o regime legal e regulamentar aplicável ao setor elétrico, bem como que não necessitem dessa contratualização e respetiva prova se forem simultaneamente (i.e., através da mesma pessoa jurídica) comercializadores do setor elétrico.

23. A EVIO considera ainda necessário aperfeiçoar diversos aspetos da legislação e regulamentação vigente, que provaram mal na prática ou já se mostram desatualizados, remetendo os seus comentários para (as desejáveis) futuras consultas específicas.

Esperando ter conseguido transmitir a nossa visão sobre alguns dos temas suscitados no *Estudo da AdC*, apresentamos os nossos melhores cumprimentos.