

Consulta Pública AdC

Concorrência e mobilidade elétrica em Portugal

Comentários Galp

01/03/2024



ÍNDICE

| | |
|--|----------|
| INTRODUÇÃO E ENQUADRAMENTO DA PARTICIPAÇÃO DA GALP NA CONSULTA PÚBLICA..... | 3 |
| COMENTÁRIOS E CONTRIBUTOS | 4 |
| 1. Posição da Galp enquanto membro da APOCME..... | 4 |
| 2. A rede de mobilidade elétrica nas autoestradas (pág. 27) | 4 |

Introdução e enquadramento da participação da Galp na Consulta Pública

A Galp, enquanto grupo integrado de energia e através das diferentes empresas suas participadas, atua como comercializador nos setores elétrico, do gás e dos combustíveis, contando com uma carteira de cerca de 271.000 clientes de eletricidade¹, 239.000 clientes de gás² e 1.475 estações de serviço, como promotora de projetos de geração de energia a partir de fontes renováveis (com uma capacidade instalada de 1,3 GW na Península Ibérica) e de autoconsumo, e ainda enquanto comercializador de eletricidade para a mobilidade elétrica e operador de pontos de carregamento. No âmbito do seu compromisso com a transição energética e contributo para a neutralidade carbónica, a Galp encontra-se ainda a desenvolver projetos inovadores na cadeia de valor de baterias e na produção de hidrogénio verde, sendo igualmente detentora da única refinaria a operar em Portugal, atualmente em projeto de reconversão profunda para contribuição para os objetivos de descarbonização.

A descarbonização do setor dos transportes é um pilar base da transição energética, pelo que o desenvolvimento do setor da mobilidade elétrica sem barreiras à concorrência e com regras claras de atuação para empresas e consumidores é essencial.

Este documento reflete sobre alguns aspetos da proposta que consideramos poderem ser melhorados ou alvo de reflexão adicional.

¹Dados ERSE a setembro de 2023

²Dados ERSE a junho de 2023

Comentários e contributos

1. Posição da Galp enquanto membro da APOCME

O grupo Galp encontra-se representado na APOCME (Associação Portuguesa de Operadores e Comercializadores de Mobilidade Elétrica) através da empresa Petrogal, subscrevendo os comentários à consulta pública apresentados por essa associação.

Não obstante, este documento apresenta alguns comentários adicionais específicos sobre atividades desempenhadas por empresas do grupo que não se enquadram no âmbito da referida associação.

2. A rede de mobilidade elétrica nas autoestradas (pág. 27)

A AdC refere que *"um dos fatores estratégicos ao nível do carregamento de veículos elétricos nas autoestradas é a rede de áreas de serviço e postos de abastecimento de combustíveis"*, notando que *"o quadro legislativo em vigor possibilita o alargamento dos contratos de (sub)concessão de áreas de serviço ou de abastecimento de combustíveis nas autoestradas à instalação e exploração de pontos de carregamento. Em particular, os atuais concessionários, subconcessionários ou exploradores de áreas de serviço ou de abastecimento de combustíveis com acesso a vias públicas ou equiparadas podem requerer a alteração do seu título no sentido de incluir a instalação, a disponibilização, a exploração e a manutenção de pontos de carregamentos. A implementação dessa opção limita a entrada de novos operadores na oferta de pontos de carregamento nas autoestradas"* (sublinhados nossos).

Face ao exposto, a AdC recomenda ao governo *"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 n.º 5).

Como a própria AdC indica, é o regime jurídico da mobilidade elétrica (Decreto-Lei 39/2010, de 26 de abril, artigo 25º, nº 4) que estabelece a possibilidade de os atuais concessionários e subconcessionários de áreas de serviços instalarem pontos de carregamento de mobilidade elétrica nos espaços por si explorados. Esta disposição visava agilizar a implementação de pontos de carregamento nas áreas de serviço existentes, aumentando a cobertura nacional nas autoestradas, que é crítica para a promoção da mobilidade elétrica.

Esta disposição legal veio também permitir aos atuais concessionários e subconcessionários manter o equilíbrio económico-financeiro das suas concessões no processo de descarbonização e transição energética, ao permitir compensar a diminuição das vendas de combustíveis fósseis, que resulta do aumento da penetração de veículos elétricos, com uma nova linha de negócio dirigida a estes mesmos veículos. A impossibilidade dos atuais subconcessionários expandirem as suas atividades à mobilidade elétrica, neste caso específico, poderia levar à diminuição da oferta de serviços, do nível de serviço, ao encarecimento dos serviços ou, no limite, ao desaparecimento das áreas de serviço concessionadas.

Adicionalmente, consideramos que não pode deixar de caber às atuais concessionárias a avaliação da melhor forma de promover a instalação de pontos de carregamento nas áreas por si exploradas, incluindo a avaliação do OPC mais capacitado tecnicamente e em termos oferta de serviços (por exemplo, número de postos instalados e repartição entre postos de carregamento rápidos/normais, níveis de serviço para o tempo de reparação de pontos de carregamento inoperacionais, etc.) em condições económicas mais vantajosas e que garantam o necessário equilíbrio da oferta global de produtos e serviços disponibilizada em cada área de serviço.

Notamos que a operação de mais do que um OPC na mesma área de serviço iria diminuir as economias de escala para o operador, causar aumentos dos seus custos operacionais por perda de sinergias, resultando num encarecimento do serviço para os utilizadores de veículos elétricos.

Por último, notamos que os contratos de subconcessão existentes terão de ser respeitados, não podendo o equilíbrio subjacente aos acordos para a exploração de pontos de carregamento ser posto em causa, nomeadamente em termos de duração e possibilidade de recuperação de investimentos, sendo que alterações drásticas do enquadramento em que tenham sido celebrados criam não apenas insegurança jurídica e económica, como poderão ser desincentivadores de desenvolvimentos em novas áreas a desenvolver.